GESCHÄFTSBERICHT 2011

Werte sichtbar machen.

Vienna International Airport

KENNZAHLEN DER FLUGHAFEN-WIEN-GRUPPE

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	2011	Veränd. in %	2010	2009	2008
Gesamtumsatz	582,0	9,0	533,8	501,7	548,1
davon Airport	294,6	13,3	260,0	226,5	250,8
davon Handling	160,5	-2,9	165,2	169,8	186,3
davon Retail & Properties	110,6	18,2	93,6	88,8	94,6
davon Sonstige Segmente	16,1	11,3	14,5	16,2	15,8
EBITDA	189,0	12,4	168,1	166,5	201,9
EBITDA-Margin (in %)[1]	32,5	-	31,5	33,2	36,8
EBIT	67,2	-34,3	102,3	99,6	133,3
EBIT-Margin (in %)[2]	11,5	-	19,2	19,9	24,3
ROCE (in %)[3]	3,2	-	5,1	5,4	8,4
Konzernergebnis nach Minderheiten	31,6	-58,3	75,7	73,4	91,1
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	178,9	5,4	169,7	155,5	148,4
Eigenkapital	811,4	-1,4	823,0	794,8	776,4
Eigenkapitalquote (in %)	37,7	-	41,2	42,7	44,7
Nettoverschuldung	751,7	12,8	666,3	613,9	507,3
Bilanzsumme	2.150,2	7,6	1.998,5	1.860,9	1.735,3
Gearing (in %)	92,6	-	81,0	77,2	65,3
Investitionen[4]	260,2	78,8	145,5	223,6	298,1
Ertragsteuern	13,5	-41,5	23,0	22,7	27,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt[5]	4.525	6,1	4.266	4.148	4.266

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

MTOW (in Mio. Tonnen)[6]	8,3	3,7	8,0	7,3	7,8
Gesamtpassagiere (in Mio.)	21,1	7,2	19,7	18,1	19,7
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,5	10,2	5,9	5,5	5,9
Flugbewegungen	246.157	0,0	246.146	243.430	266.402
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	277.784	-6,2	295.989	254.006	267.985
Sitzladefaktor (in %)[7]	69,6	-	68,9	68,7	68,2

Börsetechnische Kennzahlen

Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21	21
KGV (per 31.12.)	19,4	36,8	14,2	10,0	7,3
Gewinn je Aktie (in €)	1,50	-58,4	3,61	3,49	4,34
Dividende je Aktie (in €)[8]	1,00	-50,0	2,00	2,10	2,60
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	3,4	-	3,9	6,0	8,2
Pay-out-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	66,5	-	55,5	60,1	59,9
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	614,3	-42,9	1.075,8	730,8	666,8
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	51,98	1,5	51,23	38,84	81,69
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	25,70	-22,4	33,11	19,06	26,00
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	29,25	-42,9	51,23	34,80	31,75
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %)[9]	-	-	1,4	1,5	2,1

Erläuterungen: 1) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse, 2) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse, 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbare Steuern) / durchschnittliches Capital Employed, 4) Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungkorrekturen Vorjahre, 5) Personalstand im Jahresdurchschnitt gewichtet nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.) exklusive Vorstände und Geschäftsführer, 6) MTOW: Maximum Take off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge, 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität, 8) Dividende 2011: Vorschlag an die Hauptversammlung, 9) Per 21. März 2011 Umstufung der VIE Aktie vom ATX in den ATX Prime

Der Flughafen Wien stellt sich für die Zukunft auf:

Unsere strategischen Ziele:

- Wachstum dank höherer Wettbewerbsfähigkeit
- Produktivitätssteigerung und Erschließen von zusätzlichen Ertragspotenzialen
- Kostenreduktionen und Steigerung des „Wohlfühlfaktors“ für die Passagiere

Bereits erledigt:

- Organisationsstruktur gestrafft
- Transparenz hergestellt
- Sparprogramm umgesetzt
- Zentrale Steuerungsfunktionen Einkauf und Controlling gestärkt
- Bau und Projektmanagement neu aufgestellt
- Modernisierung des Altbestandes durch Investitionen kommt gut voran

IMPRESSUM

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
Mag. Judit Helenyi
Telefon: +43/1/7007-23126
E-Mail: j.helenyi@viennaairport.com

Leitung Kommunikation
Stephan Klasmann
Telefon: +43/1/7007-22300
E-Mail: s.klasmann@viennaairport.com

Pressestelle
Peter Kleemann, MAS
Telefon: +43/1/7007-23000
E-Mail: p.kleemann@viennaairport.com

Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:
Website des Flughafen Wien: www.viennaairport.com
Lärmschutzprogramm Flughafen Wien: www.laermschutzprogramm.at
Umwelt und Luftfahrt: www.vie-umwelt.at
Alles zur 3. Piste: www.drittepiste.viennaairport.com
Dialogforum Flughafen Wien: www.dialogforum.at
Mediationsverfahren (Archiv): www.viemediation.at

Disclaimer:
Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 27. Februar 2012 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Die Online-Ausgabe des Geschäftsberichts 2011 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com unter:
http://gb2011.viennaairport.com

Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit Frauen und Männer gleichermaßen gemeint und angesprochen.

Dieser Geschäftsbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG von Mensalia (www.mensalia.at) erstellt.

INHALT

4 — **Interview mit dem Vorstand**

18 — **Unternehmensprofil**

26 — **Strategie zum Erfolg**
- 26 — Erfolgsfaktoren
- 31 — Wachstumspotenziale

36 — **Verantwortungsvolle Unternehmensführung**

40 — **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

46 — **Investor Relations**

52 — **Corporate-Governance-Bericht**

68 — **Bericht des Aufsichtsrats**

70 — **Konzernlagebericht**

105 — **Konzernabschluss 2011**
- 106 — Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 107 — Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 108 — Konzern-Bilanz
- 109 — Konzern-Geldflussrechnung
- 110 — Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 112 — Konzernanhang
- 196 — Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz
- 197 — Bestätigungsvermerk

199 — **Glossar**

„KLARER KURS AUF MEHR PRODUKTIVITÄT, QUALITÄT UND WACHSTUM“

Im Jahr 2011 hat sich der Flughafen Wien positiv weiterentwickelt. Das Passagieraufkommen ist auf den neuen Rekordwert von 21,1 Mio. Reisende gestiegen, bei den Projekten Skylink und 3. Piste wurden gute Fortschritte erzielt. Mit frischem Wind leitet das neue Vorstandsteam Mag. Julian Jäger (COO) und Dr. Günther Ofner (CFO) seit September 2011 die Geschicke der Flughafen Wien AG. Ihre strategischen Ziele sind klar: Wachstumschancen nutzen und das Unternehmen fit machen – für eine erfolgreiche Zukunft.

Sie leiten seit 5. September 2011 als neues Vorstandsteam den Flughafen Wien. Welches Potenzial hat das Unternehmen? **Mag. Julian Jäger:** Wir können unseren Passagieren und Airline-Kunden hohe Qualität bieten, weil wir die gesamte Prozesskette aus einer Hand anbieten, vom Handling über den Terminalbetrieb bis zu den Sicherheitskontrollen. Der Flughafen Wien ist heute der pünktlichste Hub im Lufthansa-Verbund, noch vor München, Zürich und Frankfurt, und bietet eine äußerst zuverlässige Gepäckabfertigung. Skylink wird den Passagieren ein neues Reiseerlebnis und ein besseres Dienstleistungsangebot bringen, vor allem bei Shopping und Gastronomie. Denn gerade im Non-Aviation-Bereich wollen wir neue Angebote bieten und deutlich wachsen. **Dr. Günther Ofner**: Der neue, frische Wind tut dem Unternehmen gut, viele Veränderungen wurden bereits umgesetzt. Die Herausforderung liegt darin, die betrieblichen Strukturen so schlank und effizient zu halten, dass sie leistbar sind, denn der

GEMEINSAM FÜR DAS UNTERNEHMEN: Dr. Günther Ofner (li.) und Mag. Julian Jäger bilden das neue Vorstandsteam der Flughafen Wien AG.

Kostendruck auf die Flughäfen nimmt weiter zu. Gleichzeitig müssen wir in Infrastruktur investieren, was die Kosten- und Ertragssituation des Unternehmens belastet. Wachstum setzt daher Steigerung der Produktivität, Reduktion der Kosten und die Nutzung der Ertragspotenziale, vor allem bei Immobilien, Shopping und Gastronomie, voraus. Unsere Position als führende Drehscheibe nach Osteuropa, die hohe Servicequalität sowie die Wachstumsperspektiven im Non-Aviation-Bereich – all das bedeutet ein hohes Wertsteigerungspotenzial, das im derzeitigen Aktienkurs nicht enthalten ist.

„Das Ziel unserer Maßnahmen ist die nachhaltige Steigerung der Ertragskraft des Unternehmens."

Dr. Günther Ofner und Mag. Julian Jäger

Dazu haben Sie eine neue Strategie etabliert. Welche Initiativen und Maßnahmen wurden bereits von Ihnen gesetzt? Ofner: Wir haben seit unserem Antritt eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt: das Investitionsprogramm reduziert, die Unternehmensstruktur effizienter aufgestellt, den Baubereich neu organisiert und die wichtigsten Steuerungsfunktionen wie Controlling, Einkauf und Personal gestärkt. Außerdem wurden deutliche Kostensenkungen durch Reduktion der Sachkosten und Personalkosten eingeleitet, etwa durch Nicht-Nachbesetzung von Stellen und einen Aufnahmestopp. Ziel dieser Maßnahmen ist die nachhaltige Steigerung der Ertragskraft des Unternehmens und die Realisierung notwendiger Investitionen ohne Ausweitung der Verschuldung. **Jäger:** Verkehrsseitig sind die Steigerung des Transferverkehrs und der Ausbau unseres Langstreckenangebots wichtige Zielsetzungen. Hier sehen wir für den Flughafen Wien noch viel Potenzial. Um Wachstum zu fördern, bieten wir den Airlines ein attraktives Tarif- und Incentive-Modell.

Damit sind wir günstiger als der europäische Durchschnitt und die Star-Alliance-Hubs München, Frankfurt und Zürich. Auch liegen die Zuständigkeiten für Aviationgeschäft, Terminalbetrieb sowie Shopping- und Gastronomie-Management künftig in einer Vorstandsverantwortung. So können wir unsere Angebote für die Flugreisenden optimal designen und das Ertragspotenzial bestmöglich ausnutzen.

Wie beurteilen Sie das Geschäftsjahr 2011? **Ofner:** Das operative Geschäft ist gut gelaufen: Der Umsatz nahm um 9 % auf € 582 Mio. zu. Das EBITDA stieg um 12 % auf € 189 Mio. Auch der operative Cash flow hat sich auf € 179 Mio. verbessert. Allerdings belasten Einmaleffekte und Wertberichtigungen den Gewinn nach Steuer, er reduziert sich auf rund € 32 Mio. **Jäger:** Die Verkehrsentwicklung war sehr gut: Das Passagieraufkommen stieg um 7,2 % auf € 21,1 Mio., einen neuen Rekordwert. Starker Wachstumstreiber war der Europaverkehr, wobei speziell das Plus von 14,9 % beim Passagieraufkommen nach Osteuropa die führende Rolle des Flughafen Wien als Drehkreuz in diese Region unterstreicht.

Wie ist Ihre Einschätzung für das Jahr 2012? **Jäger:** Verkehrsseitig erwarten wir aufgrund der unsicheren Konjunkturaussichten und der angekündigten Änderung der Flottenstruktur der Austrian Airlines ein Passagierwachstum in einer Bandbreite von 0 % bis 1 %. Die Flugbewegungen dürften sich bis rund 1 %, das Höchstabfluggewicht (MTOW) um 2 % bis 3 % reduzieren. Unser Fokus liegt auf der nachhaltigen Absicherung der langfristigen Wachstumsperspektive von rund 4 % pro Jahr bis 2020 und der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts. **Ofner:** Trotz kräftigem konjunkturellem Gegenwind werden wir 2012 dank erfolgreich umgesetztem Sparpaket und vollzogener Neustrukturierung die Ergebnisbelastung durch die Skylink-Inbetriebnahme gut abfedern können. Wir erwarten aus heutiger Sicht ein Plus bei Umsatz sowie EBITDA und einen höheren Gewinn nach Steuern. 2012 werden etwa € 160 Mio. investiert; um die Verschuldung stabil zu halten, wurden jedoch die Investitionen bis 2015 von € 650 Mio. auf € 590 Mio. gekürzt.

„Es gibt noch beträchtliche Wachstumschancen für Shopping- und Gastronomie."

Dr. Günther Ofner

In welchen Geschäftsbereichen hat der Flughafen Wien noch Wachstumspotenzial? Welche Segmente werden künftig verstärkt ausgebaut?
Ofner: Wachstumspotenzial bietet der Flughafen Wien vor allem im Segment Non Aviation – also dem Ausbau von Immobilienflächen und des Shopping- und Gastronomieangebots: Wir werden die Entwicklung der Immobilien-Infrastruktur weiter vorantreiben, Konferenzräume und Büros, aber auch Hotelkapazitäten sollen ausgeweitet werden. Die bestehenden Terminals werden revitalisiert. Im Retail- und Gastronomiebereich wird uns Skylink einen großen Sprung nach vorne bringen.

Im 1. Halbjahr 2012 wird die Inbetriebnahme des Skylink erfolgen. Was bringt der neue Terminal am Flughafen Wien? **Jäger:** Skylink wird vor allem ein neues Reiseerlebnis und eine neue Qualität für unsere Passagiere bringen: Reisende erleben eine moderne Architektur mit lichtdurchfluteten Räumen und ein großes Shopping- und Gastronomieangebot. Mit Skylink verdoppeln wir unsere kommerziellen Verkaufsflächen am Flughafen auf rund

19.600 m², 31 neue Shops und 19 neue Restaurants werden im Skylink entstehen. Mit der neuen Terminalerweiterung werden wir außerdem in der Lage sein, unsere Mindestumsteigezeit von 25 Minuten – damit sind wir europaweit führend – auch bei steigenden Passagierzahlen beizubehalten. Möglich ist das durch das 3-Ebenen-Konzept, bei dem der Passagier beim Umsteigen nur Stockwerke und nicht, wie auf vielen anderen Flughäfen, den Terminal wechseln muss. **Ofner:** Insgesamt erweitern wir mit Skylink unsere Terminal- und Betriebsflächen um 150.000 m², wir sind damit in der Lage, rund 30 Mio. Passagiere am Standort abzufertigen. Die erfolgreiche Inbetriebnahme von Skylink ist das Schlüsselprojekt der Flughafen Wien AG in diesem Jahr. Hier sind wir auf einem guten Weg: Seit Anfang Jänner 2012 läuft der Probebetrieb mit Testpassagieren, über 3.000 Personen werden dabei alle technischen und funktionalen Abläufe im Gebäude testen. Die Inbetriebnahme ist im Juni 2012 vorgesehen. Die Kosten werden voraussichtlich unter € 770 Mio. liegen.

„Bei Langstrecke und auch beim Transferverkehr haben wir noch viel Potenzial."
Mag. Julian Jäger

Veränderungen in der Infrastruktur begleiten die Entwicklung eines Flughafens ständig. Wie ist der Stand bei der 3. Piste? Jäger: Die 3. Piste ist notwendig, um zusätzliche Kapazitäten im Pistensystem, vor allem für mehr Flugbewegungen in den Spitzenzeiten, zu schaffen. Das ist wichtig, um den Fluglinien eine langfristige Wachstumsperspektive zu bieten, und nur so können wir die Drehkreuz-Funktion des Flughafen Wien nachhaltig absichern. Wir stehen hier in einem harten Wettbewerb mit anderen Hubs, vor allem München und Frankfurt. Derzeit läuft das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren, im August/September 2011 hat dazu die mündliche Verhandlung stattgefunden. Die Entscheidung über die Realisierung wird abhängig von einer rechtskräftigen Behördenentscheidung und der tatsächlichen Verkehrsentwicklung getroffen werden. Ein Baubeginn ist nicht vor 2016 zu erwarten, der Betrieb wird frühestens 2020/21 aufgenommen werden können.

Wie grenzt sich der Flughafen Wien von seinen Mitbewerbern, vor allem München, Zürich und Frankfurt, ab? Jäger: Bei Pünktlichkeit und Umsteigezeiten liegen wir besser als die anderen Lufthansa-Hubs München, Frankfurt und Zürich. Speziell im Transferverkehr sind eine hohe Zuverlässigkeit in der Bodenabfertigung und eine passagierfreundliche Terminalinfrastruktur mit kurzen Wegen wichtige Erfolgsfaktoren. Hier ist der Flughafen Wien gut aufgestellt, und durch Skylink wird sich diese Qualität nochmals deutlich verbessern. Die nachhaltige Absicherung und Stärkung der Hub-Funktion ist unser langfristiges Ziel. Mit einem sehr konkurrenzfähigen Tarif- und Incentive-Modell liegen wir hier noch vor unseren Mitbewerbern im Star-Alliance-Verbund.

Welche Rolle spielt der Flughafen Wien für die ihn umgebende Region? Ofner: Der Flughafen Wien ist einer der größten Arbeitgeber der Region Ostösterreich, am gesamten Standort sind rund 19.000 Menschen in über 230 Unternehmen beschäftigt. Der Flughafen Wien ist ein Jobmotor, alleine durch die Terminalerweiterung Skylink werden bei den Retail- und Gastronomiebetrieben rund 300 neue Jobs entstehen. Pro Million zusätzliche Passagiere entstehen rund 1.000 neue Arbeitsplätze am Standort. Mit der Umlandregion des Flughafen Wien verbindet uns seit vielen Jahren eine gute Nachbarschaft. Auf diese gute Zusammenarbeit sind wir stolz.

Airport Information

Beste Servicequalität

Der Flughafen Wien ist bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit führend in Europa.

Pünktliche Flugzeiten, eine sichere Reiseabwicklung und zuverlässige Gepäcktransporte sind für unsere Passagiere entscheidend. Wien liegt bei diesen Kriterien vor Mitbewerbern wie München, Zürich oder Frankfurt. Dieser Erfolg wird durch die Präzision und Qualität unserer Serviceleistungen am Boden ermöglicht.

AKH
05

Wachstum & Effizienz

Wir steigern die Ertragskraft und nutzen unsere Potenziale.

Effizienz und Kostenkontrolle haben höchste Priorität für den Flughafen Wien. Wir erkennen Einsparungspotenziale und steigern unsere Ertragsmöglichkeiten. Dadurch verbessern wir Produktivität und Performance, und erhöhen den Wert des Unternehmens.

Meilenstein Skylink

Mit dem neuen Terminal beginnt ein neues Zeitalter.

Mehr Service, mehr Sicherheit, mehr Komfort für mehr Passagiere: Das bringt Skylink mit 150.000 Quadratmeter zusätzlicher Terminalfläche sowie 50 neuen Shops und Restaurants. Unsere Fluggäste erleben in der modernen, lichtdurchfluteten Architektur ein faszinierendes Niveau von Reise- und Servicequalität.

To

Drehscheibe in den Osten

Der Flughafen Wien ist die beste Verbindung nach Osteuropa.

Mit 44 Destinationen, die direkt von Wien erreichbar sind ist Wien das führende Drehkreuz nach Osteuropa. Das überdurchschnittliche Passagierwachstum von 14,9 Prozent im Jahr 2011 in die Region zeigt, dass der Bedarf nach Verbindungen in den CEE-Raum weiter deutlich zunimmt. Der Flughafen Wien ist dafür der kompetenteste Partner.

Wirtschaftsfaktor Flughafen

Der Airport ist Wirtschafts- und Jobmotor für Österreich.

Über 16.000 heimische Unternehmen sind in Osteuropa aktiv und setzen dabei auf den Flughafen Wien als leistungsfähige Anbindung in die CCE-Region. Das schafft Wachstum und Arbeitsplätze - 19.000 alleine am Airport selbst. Dazu kommen 52.500 weitere Jobs in ganz Österreich, die mit dem Flughafen verbunden sind.

UNTERNEHMENSPROFIL

Die Flughafen Wien AG ist ein modernes börsenotiertes Unternehmen mit einem diversifizierten Leistungsportfolio. Die geografisch günstige Lage, ein umfangreiches Destinationsangebot sowie eine hohe Servicequalität durch kurze Umsteigezeiten und eine hohe Pünktlichkeitsrate zeichnen den Flughafen Wien aus.

ALLES AUS EINER HAND

Die Flughafen-Wien-Gruppe verantwortet den reibungslosen Betrieb des größten Flughafens Österreichs. Als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber leitet das Unternehmen den operativen Flughafenbetrieb, die Bodenabfertigungsdienste, die Sicherheitsdienstleistungen und die kommerziellen Aktivitäten.

Zudem tritt die Flughafen-Wien-Gruppe als umfassender Infrastrukturanbieter auf. Von der Weiterentwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur sowie dem Flugbetrieb inklusive Handling über vielfältige Dienstleistungen rund um Retail, Gastronomie und Parkraumbewirtschaftung bis hin zur Immobilienvermarktung werden nahezu alle Aktivitäten direkt von der Flughafen Wien AG oder indirekt über Tochter- und Enkelgesellschaften gesteuert. Somit wird der gesamte Wertschöpfungsprozess am Standort Wien durch die Flughafen-Wien-Gruppe abgedeckt.

MEHR ALS 21 MIO. PASSAGIERE

Der Flughafen Wien konnte sich den wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise in den Jahren 2008/09 nicht entziehen, langfristig betrachtet weist er aber eine wachsende Tendenz auf. Diese Entwicklung setzte sich auch in 2011 mit einem Passagierzuwachs von 7,2 % im Vergleich zum Vorjahr fort. Mit rund 21,1 Millionen Passagieren nutzten so viele Passagiere wie noch nie den Flughafen als Ankunfts- und Abflugsort. Mit einem Umsatz von € 582,0 Mio. (+ 9,0 %) und einem EBITDA von € 189,0 Mio. (+ 12,4 %) verlief das Jahr 2011 positiv für die Flughafen-Wien-Gruppe.

Die Passagierzahlen unserer internationalen Beteiligungen entwickelten sich unterschiedlich. Am Flughafen Malta wurden im Berichtsjahr mit 3.506.521 Passagieren um 6,5 % mehr als im Vorjahr gezählt. Der Flughafen Košice verzeichnete ein Plus von 0,3 % auf 266.143 Passagiere. Der Flughafen Friedrichshafen verzeichnete einen Passagierrückgang von 3,2 % auf 571.709 Passagiere.

Details zur Geschäftsentwicklung des Unternehmens finden Sie im Lagebericht ab Seite 70.

UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Das Unternehmen wurde im Jahr 1992 privatisiert und notiert seitdem an der Wiener Börse. Damit ist die Flughafen Wien AG einer der wenigen börsenotierten Flughäfen Europas. Mit umfangreichen Um- und Ausbaumaßnahmen durchläuft der Flughafen Wien seit 2004 die größte Veränderung in seiner Geschichte. Am 31. August 2011 legte der seit Anfang 2011 interimistische Vorstandsvorsitzende Dr. Christoph Herbst aufgrund seiner Bestellung in den Verfassungsgerichtshof alle Funktionen innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe zurück und schied aus dem Vorstand aus. Mag. Julian Jäger und Dr. Günther Ofner wurden nach einer internationalen Ausschreibung als neue Vorstandsmitglieder bestellt und nahmen ihre Tätigkeit mit 5. September 2011 auf. Bis 31. Dezember 2011 gehörten auch noch Komm.-Rat Ernest Gabmann und Ing. Gerhard Schmid dem Vorstand an. Ab 1. Jänner 2012 besteht der Vorstand nunmehr aus Mag. Julian Jäger und Dr. Günther Ofner.

STEIGERUNG DER ERTRAGSKRAFT

Im Berichtsjahr erfolgten zudem grundlegende Neuorganisationen im Unternehmen. Im Zuge der Neubesetzung des Vorstands wurde die Unternehmensstruktur effizienter aufgestellt, der Baubereich und die technischen Dienstleistungen neu organisiert und die wichtigsten Steuerungsfunktionen wie Controlling, Einkauf und Personal gestärkt. Außerdem wurden Kostensenkungsmaßnahmen durch die Reduktion der Sachkosten und im Personalbereich durch Überstunden- und Urlaubsabbau, Nicht-Nachbesetzung von Stellen und einen Aufnahmestopp eingeleitet. Das Investitionsprogramm bis 2015 wurde von € 650 Mio. auf € 590 Mio. reduziert. Ziel dieser Maßnahmen ist die Erhöhung der Produktivität und die nachhaltige Steigerung der Ertragskraft des Unternehmens sowie die Stärkung der Aktienkursentwicklung.

WESENTLICHE ERFOLGSFAKTOREN

Wesentliche Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien sind seine geografische Lage im Herzen Europas, Pünktlichkeit, Sicherheit und hohe Servicequalität. Durch seine Zentralität bietet der Flughafen Wien einen idealen Transferhub für Flüge zwischen Westeuropa, Osteuropa und dem Nahen und Mittleren Osten. 2011 wurden über das gesamte Jahr 44 Destinationen in Osteuropa angeflogen. Es wurden in 2011 zehn Ziele in den Nahen und Mittleren Osten von Wien aus angeflogen.

■ Top-Destinationen und Passagieranzahl

Osteuropa		**Langstrecke**		**Gesamt**	
Moskau	285.170	Bangkok	103.359	Frankfurt	538.458
Bukarest	198.299	New York	84.325	London	459.187
Sofia	165.022	Tokio	72.222	Zürich	428.927

INDIKATOREN DES FLUGHAFEN-KERNGESCHÄFTS

Die wichtigsten Indikatoren für den Erfolg des Flughafen-Kerngeschäfts sind die Entwicklung des Passagieraufkommens, das Maximum Take-off Weight (MTOW, Höchstabfluggewicht) sowie die Anzahl der Flugbewegungen. Bei der Berechnung der Tarife unterscheidet man grundsätzlich zwischen passagierabhängigen und flugzeugabhängigen Tarifen. Im ersten Fall wird von den Fluggesellschaften pro abfliegendem Passagier ein behördlich genehmigter Passagiertarif für den Flughafen eingehoben – dadurch beeinflussen sowohl Passagieranzahl als auch Tarifhöhe den Geschäftsverlauf des Flughafens unmittelbar. Für den zweiten Fall sind vor allem MTOW und Anzahl der Flugbewegungen relevant: Je nach Flugzeugtyp wird das MTOW vom Hersteller und den Fluggesellschaften definiert und in der Berechnung des Landetarifs für die einzelnen Flugbewegungen berücksichtigt. Als flugzeugabhängige Tarife lassen sich im Wesentlichen ebenfalls der Infrastrukturtarif Airside und der Parktarif einordnen.

Optimal für den Flughafen ist ein hohes Wachstum des MTOW und der Passagieranzahl – das heißt größere Maschinen bzw. eine bessere Auslastung der Luftfahrzeuge – bei einem unterproportionalen Anstieg der Flugbewegungen und der damit einhergehenden effizienten Auslastung der Pistenkapazität. Die Entwicklung im Berichtsjahr bestätigt den Trend, dass die Airlines immer größere Maschinen einsetzen. Während das MTOW um 3,7 % und die Anzahl der Passagiere um 7,2 % stiegen, blieb die Zahl der Flugbewegungen im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert.

Die am Flughafen Wien per 1. Jänner 2011 vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarife) wurden aufgrund der seit mehreren Jahren geltenden – und zuletzt 2007 leicht veränderten – Indexformel ermittelt und leiten sich aus dem Verkehrswachstum und der Inflationsrate ab. Als Maßzahl für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturtarifs gilt das MTOW; dem Fluggasttarif und dem landseitigen Infrastrukturtarif liegt die Zahl der Passagiere zugrunde. Für die Ermittlung des Infrastrukturtarifs Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Die höchste zulässige Tarifänderung errechnet sich aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums, wobei für die Berechnung des Verkehrswachstums der Durchschnittswert aus dem vergangenen und dem aktuellen Jahr herangezogen wird. Im Fall eines negativen durchschnittlichen Wachstums ist die höchstzulässige Tarifänderung gleich der Inflationsrate.

Dadurch ergaben sich folgende Änderungen per 1.1.2011:

Landetarif, Infrastrukturtarif Airside, Parktarif	+ 1,29 %
Fluggasttarif, Infrastrukturtarif Landside	+ 1,68 %
Infrastrukturtarif Betankung	+ 1,80 %

Der PRM (passengers with reduced mobility)-Tarif blieb mit € 0,34/abfliegendem Passagier unverändert. Details zu den Tarifen und Incentives finden Sie im Lagebericht auf Seite 73.

Zur Stärkung der Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost wurden mehrere Incentives gewährt – der Transferincentive, der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der Frequenzdichte-Incentive – und auch im Jahr 2011 fortgesetzt. Mit den Tarifanpassungen und den Incentive-Programmen verfolgt die Flughafen Wien AG das Ziel, die airlinebezogenen Kosten der Fluglinien zu senken und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

■ Eckdaten des Flughafen Wien

Passagiere 2011 in Mio.	21,1
Geländefläche (in km²)	10
Unternehmen am Standort	230
Airlines[1)]	73
Destinationen[1)]	174
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe[2)]	4.525
Arbeitnehmer am Standort Flughafen	rd. 19.000
Gepäckstücke-Handling in Mio.	17,5
Check-in-Schalter	116
Abstellpositionen in max. Belegung	96
davon Andockpositionen	20
Vermietbare Frachtfläche (in m²)	45.152
Vermietbare Bürofläche (in m²)	83.930
Verkaufsfläche Geschäfte (in m²)	7.376
Verkaufsfläche Gastronomie (in m²)	4.810
Anzahl der Shops	78 (davon 63 Airside)
Anzahl der Gastronomiebetriebe	27 (davon 10 Airside)
Verhältnis zwischen Airside- und Landsideflächen	rund 51:49
Parkplätze indoor	10.932
Parkplätze outdoor	12.934

1) per 31.12.2011
2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

DIE SEGMENTE IM ÜBERBLICK

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ihre Geschäftstätigkeit in die vier Segmente Airport, Handling, Retail & Properties und Sonstiges unterteilt.

SEGMENT AIRPORT

Umsatz: € 294,6 Mio. (+13,3 %)
50,6 % des Gesamtumsatzes

- Betrieb und Betreuung aller Bewegungsflächen, Terminalanlagen sowie Anlagen und Einrichtungen zur Flugzeugabfertigung
- Flugplatzbetrieb
- Behebung von Notfällen und Störungen
- Gewährleistung der Sicherheit
- Standort Vöslau

SEGMENT HANDLING

Umsatz: € 160,5 Mio. (-2,9 %)
27,6 % des Gesamtumsatzes

- Luftfahrzeugabfertigung
- Be- und Entladung der Luftfahrzeuge
- Transport von Passagieren, Crews und Catering
- Kabinenreinigung und Sanitärservice
- Abfertigung von Luftfracht und Trucking
- Privat Aircraft Handling
- Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation
- Durchführung von Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck
- Erstellung von Flugzeugdokumenten inkl. Überwachungs- und Steuerungsfunktionen
- Schleppen von Luftfahrzeugen
- Enteisung der Luftfahrzeuge
- Abfertigung von Gepäck und Post
- Führen des Import- und Exportlagers

SEGMENT RETAIL & PROPERTIES

Umsatz: € 110,6 Mio. (+18,2 %)
19,0 % des Gesamtumsatzes

- Retail und Gastronomie
- Werbeflächenvermarktung
- Immobilienentwicklung und -vermarktung
- Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsanbindung

SEGMENT SONSTIGE SEGMENTE

Umsatz: € 16,1 Mio. (+11,3 %)
2,8 % des Gesamtumsatzes

- Technische Services (Haustechnik, Telekommunikation, EDV)
- Ver- und Entsorgung
- Baumanagement
- Beratungsleistungen
- Ausländische Tochtergesellschaften
- Besucherzentrum VISITAIR

SEGMENT AIRPORT

Das Segment Airport umfasst den laufenden Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Zudem fungiert das Segment Airport als Auftraggeber für das Terminalerweiterungsprojekt VIE-Skylink. Die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Airlines, der Betrieb des VIP & Business Center und der Lounges, die Vermietung von Einrichtungen an Fluglinien, die Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und der Winterdienst liegen ebenfalls im Verantwortungsbereich dieses Segments.

Im Segment Airport wird mit einer intensiven Marketingstrategie die Akquisition neuer Airlines im Point-to-Point-Verkehr sowie im Transferverkehr und die Gewinnung neuer Destinationen und Frequenzen verfolgt. Das Aviation Marketing repräsentiert daher die Flughafen-Wien-Gruppe auf den wichtigsten internationalen Aviation-Konferenzen. Darüber hinaus werden bestehende Kunden intensiv betreut und der Markt ständig sondiert. Mit People's Viennaline, Transavia, TAP, SkyWork, Ural Airlines, Condor, Belle Air und Aegean konnten im Geschäftsjahr 2011 neue Fluglinien gewonnen werden. Für die Passagiere hat der Flughafen Wien seit dem Jahr 2011 neue Destinationen wie Rotterdam, Bagdad, Bern, Lissabon, Tscheljabinsk oder auch Punta Cana im Angebot.

■ Segment Airport im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	**2011**	**Vdg. in %**	**2010**	**2009**
Umsatz	294,6	13,3	260,0	226,5
EBITDA	129,2	14,9	112,4	113,3
EBITDA-Margin	39,4%	-	37,6%	44,4%
Abschreibungen	72,1	114,9	33,5	34,6
EBIT	57,1	-27,6	78,9	78,7
EBIT-Margin	17,4%	-	26,4%	30,8%
Zuordenbare Aktiva	1.432,9	12,0	1.279,3	1.182,6
Investitionen	230,8	81,0	127,5	201,0
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	415	0,7	412	423

Mit € 294,6 Mio. Umsatz war das Segment Airport auch im Geschäftsjahr 2011 das umsatzstärkste Segment der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umsatz ergibt sich aus den Flughafentarifen (Lande-, Fluggast-, PRM-Tarif, Sicherheits- und Infrastrukturtarif) und stieg im Vergleich zum Vorjahr um 13,3 % auf € 294,6 Mio.

Die Investitionen im Segment Airport beliefen sich im Geschäftsjahr 2011 auf € 230,8 Mio. und waren damit der größte Anteil am Gesamtinvestitionsvolumen des Unternehmens. Dabei war die Terminalerweiterung Skylink mit € 171,8 Mio. das größte Investitionsprojekt. Das Projekt Skylink wurde im November 2011 baulich fertiggestellt. Die maximalen Kosten für die Terminalerweiterung Skylink konnten im Berichtsjahr unter € 770 Mio. reduziert werden, da neben Kostenreduktionen zusätzlich Risikovorsorgen aufgelöst werden konnten.

Weiters wurden die B-Busgates im Terminalbereich des Pier West am Flughafen Wien komplett neu gestaltet und präsentieren sich nun in modernem, weitläufigem Design. 18 Gates mit 700 Sitzplätzen und zwölf Röntgenstraßen für die Sicherheitskontrollen stehen den Reisenden nun zur Verfügung.

SEGMENT HANDLING

Das Segment Handling umfasst neben dem VIE-Handling und der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH die Tätigkeiten im Bereich der Sicherheitskontrolle, die durch die Konzerntochter Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) erbracht werden.

Das Segment Handling wird durch mehrere generelle Trends in der Luftfahrtbranche geprägt. Kürzere Bodenzeiten, reduzierte Leistungspakete und der anhaltende Preisdruck sind die wesentlichen Anforderungen von Airlines. Durch die Gewährleistung kurzer Umsteigzeiten und hoher Pünktlichkeit stärkt das Segment Handling die Hub-Funktion des Flughafen Wien.

Mit der Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste musste sich die Flughafen-Wien-Gruppe auch im Jahr 2011 gegenüber ihrem Mitbewerber, der Fraport Ground Services Austria GmbH, im Bereich der Abfertigung behaupten. Seit Dezember 2011 ist durch den Verkauf der Fraport Ground Services Austria GmbH an die türkische Celebi Gruppe nunmehr die Celebi Ground Handling Austria GmbH am Flughafen Wien tätig. 2011 belief sich der Marktanteil auf stabile 89,2 %.

Im Bereich Fracht-Handling trat 2008 mit Swissport ein zweiter Cargo-Handling-Anbieter in den Markt ein. Der durchschnittliche Marktanteil von VIE-Cargo lag bei 94,8 % im Jahr 2011.

■ Segment Handling im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	**2011**	**Vdg. in %**	**2010**	**2009**
Umsatz	160,5	-2,9	165,2	169,8
EBITDA	6,3	-71,2	22,0	20,8
EBITDA-Margin	2,9%	-	10,0%	10,5%
Abschreibungen	6,2	-10,2	6,9	7,1
EBIT	0,2	-98,9	15,1	13,7
EBIT-Margin	0,1%	-	6,9%	6,9%
Zuordenbare Aktiva	32,2	-15,1	37,9	40,8
Investitionen	5,0	19,4	4,2	3,5
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	3.285	7,2	3.064	2.955

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte das Segment Handling Umsatzerlöse in der Höhe von € 160,5 Mio., was einem Anteil von 27,6 % am Konzernumsatz gleichkommt.

SEGMENT RETAIL & PROPERTIES

Das Segment Retail & Properties umfasst die Bereiche Shopping, Gastronomie und Parken sowie die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien und Werbeflächen.

■ Segment Retail & Properties im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	**2011**	**Vdg. in %**	**2010**	**2009**
Umsatz	110,6	18,2	93,6	88,8
EBITDA	63,1	20,1	52,6	57,0
EBITDA-Margin	49,1%	-	48,0%	54,6%
Abschreibungen	32,8	125,6	14,5	14,2
EBIT	30,3	-20,2	38,0	42,8
EBIT-Margin	23,6%	-	34,7%	41,0%
Zuordenbare Aktiva	321,9	-7,2	346,9	356,7
Investitionen	10,3	111,9	4,8	11,0
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	67	-12,7	77	77

Die Geschäftsbereiche des Segments Retail & Properties haben eine steigende Bedeutung. Das Segment Retail & Properties erzielte im Geschäftsjahr 2011 Umsatzerlöse in der Höhe von € 110,6 Mio. und stieg damit um 18,2 %, was einem Anteil von 19,0 % am Konzernumsatz entspricht. Das EBITDA des Segments stieg sogar um 20,1 %.

SEGMENT SONSTIGE SEGMENTE

Das 2009 geschaffene Segment Sonstige Segmente umfasst verschiedene Dienstleistungen, die sowohl an andere Segmente als auch an externe Kunden erbracht werden. Diese Leistungen beinhalten die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, die Wartung von Infrastruktureinrichtungen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik, technische Dienstleistungen im Bereich der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen sowie Baumanagement- und Beratungsleistungen.

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

■ Segment Sonstige Segmente im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	**2011**	**Vdg. in %**	**2010**	**2009**
Umsatz	16,1	11,3	14,5	16,2
EBITDA	15,2	113,4	7,1	4,1
EBITDA-Margin	16,3%	-	8,0%	4,7%
Abschreibungen	10,6	-0,3	10,6	10,5
EBIT	4,7	-236,5	-3,4	-6,5
EBIT-Margin	5,0%	-	-3,8%	-7,5%
Zuordenbare Aktiva	169,0	-8,2	184,1	185,0
Investitionen	13,5	55,6	8,7	7,8
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	600	4,9	572	539

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte das Segment Sonstige Segmente Umsatzerlöse in der Höhe von € 16,1 Mio., was einem Anteil von 2,8 % am Konzernumsatz gleichkommt.

Details zur Geschäftsentwicklung der einzelnen Segmente finden Sie im Lagebericht ab Seite 70.

STRATEGIE ZUM ERFOLG

Für den Erfolg des Unternehmens muss sorgfältig geplant werden: Die Strategie der Flughafen-Wien-Gruppe baut auf ihren Erfolgsfaktoren – geografische Lage, ihre Kapazitäten, attraktives Tarifsystem, hohe Servicequalität und Sicherheitsstandards, Kundennähe und ihr Potenzial außerhalb des Standorts – auf. Dabei stützt sie sich auf ihre Wachstumspotenziale: ein solides Finanzmanagement, eine solide Passagierentwicklung und ein vielfältiges Destinationsangebot.

ERFOLGSFAKTOREN

DER FLUGHAFEN IM ZENTRUM EUROPAS

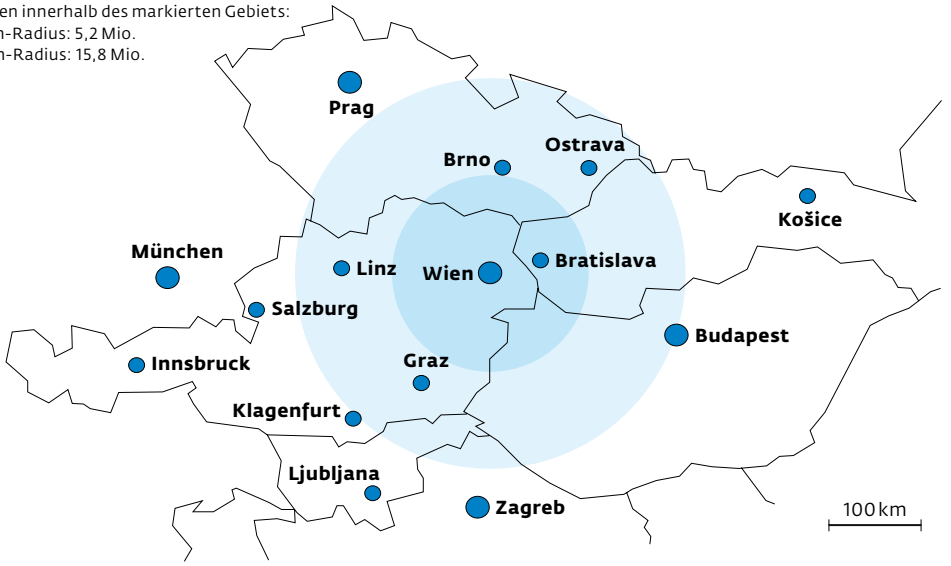
Die zentrale Lage Wiens im Herzen Europas bedeutet für den Flughafen Wien einen wesentlichen Erfolgsfaktor. Bedingt durch einen klaren geografischen Standortvorteil hat sich der Flughafen Wien mittlerweile als Tor nach Osteuropa und in den Mittleren Osten positioniert. Dementsprechend groß ist auch das umfangreiche Destinationsangebot in diese Regionen.

Das Einzugsgebiet des Flughafen Wien umfasst mehrere Länder in einem Radius von 200 km – und damit rund 15,8 Millionen potenzielle Passagiere aus Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Österreich. Mit dem zunehmenden Ausbau der Infrastruktur der osteuropäischen Anrainerstaaten geht eine Erweiterung des für den Flughafen Wien relevanten Einzugsgebiets einher. Immer mehr Menschen können den Flughafen Wien mit Privatauto, Bus oder Bahn schnell und einfach erreichen.

Mit ausgewählten Werbe- und Marketingoffensiven positioniert sich die Flughafen-Wien-Gruppe in ihrem direkt angrenzenden Einzugsgebiet, um auch in Zukunft von der Nähe zu diesen Wachstumsmärkten zu profitieren.

Catchment Area Flughafen Wien

Personen innerhalb des markierten Gebiets:
100-km-Radius: 5,2 Mio.
200-km-Radius: 15,8 Mio.



Die geografische Lage als Tor nach Osteuropa bzw. die dynamische Catchment Area in Kombination mit der hohen Servicequalität ist ein guter Grund für Airlines, den Flughafen Wien nützen zu wollen. Darauf setzen nicht nur die Home Carrier Austrian und NIKI, auch Air Berlin hat es als ihr Ziel deklariert, Wien als vierten Hub auszubauen. Die Rolle als eine bedeutende Drehscheibe im internationalen Flugverkehr spiegelt sich auch in den Zahlen: Der Flughafen Wien wurde von rund 6,5 Millionen Passagieren – das sind rund 30 % der Gesamtpassagiere (2011: +10,2 %) – als Transferhub genutzt. Die Flughafen-Wien-Gruppe hat das vorhandene Potenzial im Hub-Geschäft erkannt und versucht durch den Ausbau der Destinationen und Frequenzen sowie mit hoher Qualität und attraktiven Tarifen die Stellung als Drehscheibe weiter auszubauen.

Für den Wirtschaftsstandort hat der Flughafen Wien große Bedeutung, denn die Qualität der Infrastruktur ist entscheidend für die Attraktivität. Die gute Anbindung an internationale Destinationen sowie die direkte Transfermöglichkeit in die wichtigsten zentral- und osteuropäischen Länder machen Wien zum idealen Standort für viele in Osteuropa aktive Unternehmen.

AUSBAU VON KAPAZITÄTEN

Angesichts des generell zunehmenden Passagierwachstums in der Luftverkehrsbranche ist die Möglichkeit, auch in Zukunft genügend freie Kapazitäten bieten zu können, ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor. Im Jahr 2020 werden rund 30 Millionen Passagiere den Flughafen Wien nutzen. Investitionen in den Ausbau von Kapazitäten sind daher langfristig – auf mehrere Jahrzehnte – zu sehen.

Das bestehende Pistensystem aus zwei sich kreuzenden Pisten ermöglicht maximal 74 Flugbewegungen pro Stunde – im Jahr 2011 wurden in einer Spitzenstunde bereits 68 Flugbewegungen verzeichnet. Um auch in Zukunft vom erwarteten Wachstum der Flugindustrie zu profitieren, überlegt die Flughafen-Wien-Gruppe daher den Bau einer weiteren Piste. Im März 2007 wurde bei der Niederösterreichischen Landesregierung ein Antrag zur Verwirklichung des Projekts Parallelpiste 11R/29L

(3. Piste) eingereicht. Im August bzw. September 2011 fand die mündliche Verhandlung statt. Mit dem Bescheid erster Instanz wird in 2012 gerechnet. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids, der frühestens Ende 2013 zu erwarten ist, wird abhängig von der dann vorliegenden langfristigen Bedarfseinschätzung die Entscheidung über den Zeitpunkt des Baubeginns gefällt.

Mit der Eröffnung der Terminalerweiterung Skylink im Juni 2012 wird eine qualitativ hochwertige und rasche Passagierabfertigung gewährleistet. Das Gebäude besteht aus zwei Teilen: dem neuen Pier Süd mit bis zu 17 gebäudenahen Flugzeugpositionen und dem neuen Terminal mit zusätzlichen Check-in-Schaltern, einer modernen Gepäcksortieranlage sowie einladenden Shopping- und Gastronomieflächen.

ATTRAKTIVES TARIFSYSTEM

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Tarifsystem an. Zudem besteht seit vielen Jahren – neben anderen Incentives – ein Transferincentive, um die Rolle des Flughafen Wien als Transferflughafen zu forcieren. Im Geschäftsjahr 2011 wurde dieser Incentive schrittweise angehoben: Fluglinien, die die Hubfunktion des Flughafen Wien nutzen, erhielten somit € 11,36 an Refundierungen pro abfliegendem Transferpassagier. Um die Rolle des Flughafen Wien als Drehscheibe nach Osteuropa und in den Mittleren Osten weiter zu stärken, wurde im Geschäftsjahr das bestehende Wachstumsincentiveprogramm fortgesetzt. Details dazu finden Sie im Lagebericht auf Seite 73.

QUALITÄTSFÜHRER IM SERVICE

Im Vergleich zu anderen Flughäfen besticht die Flughafen-Wien-Gruppe durch hohe Servicequalität. Das einfache Leitsystem und das praktische One-Roof-Konzept des Flughafens gewährleisten ein einfaches und schnelles Umsteigen für Passagiere. Besonders für internationale Ticket-Reservierungssysteme ist dies von zentraler Bedeutung. In diesen Systemen werden nach der Auflistung der Direktflüge die Transferverbindungen nach ihrer Gesamtreisezeit gereiht. Kurze Umsteigezeiten werden dabei vorrangig angeführt. Daher stellt die niedrige Minimum Connecting Time am Flughafen Wien (eine garantierte Zeit, in der ein Passagier mit seinem Gepäck seinen Anschlussflug erreichen könnte) von 25–30 Minuten im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil dar.

■ Minimum Connecting Time in Europa[1)]

	Minuten
Wien (VIE)	25–30[2)]
München (MUC)	30–35
Zürich (ZRH)	40
Kopenhagen (CPH)	45
Frankfurt (FRA)	45
Amsterdam (AMS)	50
Brüssel (BRU)	50
Paris (CDG)	60–90
London (LHR)	60–90

1) Mimimum Connecting Time (MCT) laut OAG Worldwide Flight Guide
2) 25 Minuten MCT werden von Star Alliance auf Star Alliance Carrier garantiert.

Voraussetzung für kurze Boarding- und Transferzeiten ist auch das ausgezeichnet funktionierende Handling von Gepäckstücken am Flughafen Wien. So konnte die Zahl der zurückgebliebenen Gepäckstücke in den letzten fünf Jahren halbiert werden. Wien war im Berichtsjahr wieder der pünktlichste Airport innerhalb des Lufthansa-Verbands. Auch im Jahr 2011 stellte das Handling seine Kompetenz, Verlässlichkeit und Qualität mit einer Pünktlichkeitsrate von 99,7 % im Handling-Segment – ein Spitzenwert im europäischen Vergleich – unter Beweis.

Die Flughafen-Wien-Gruppe ist bemüht, den Status als Qualitätsführer im Service auch in Zukunft zu halten. Daher werden die vorhandenen internen Prozesse laufend durch Audits und Tests optimiert. So werden allfällige Fehlerquellen identifiziert und bestehende Prozesse stetig verbessert.

SICHERHEIT GEHT VOR

Am Flughafen Wien wird einem sicheren und reibungslosen Flugplatzbetrieb größte Priorität beigemessen. Diesbezügliche sicherheitstechnische Aufgaben werden von der Flugplatzbetriebs- und Einsatzleitung wahrgenommen.

Mit dem am Flughafen Wien implementierten Safety Management System werden Maßnahmen zur Steigerung der flugplatzbetrieblichen Sicherheit vernetzt. Durch proaktives Gefahrenmanagement sollen mögliche Bedrohungssituationen schon vorab identifiziert werden, um dann frühzeitig entsprechende Gegenmaßnahmen setzen zu können. Infolgedessen werden die Unfälle – und die damit verbundenen Kosten – am Flughafen Wien auf ein Minimum reduziert. Im Geschäftsjahr 2011 wurden die wenigsten Unfälle seit dem Jahr 2002 bei der Flughafen Wien AG registriert. Die meldepflichtigen Arbeitsunfälle nahmen von 165 im Jahr 2010 auf 143 im Berichtsjahr ab. Die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter sank 2011 um 12,3 %.

Seit 2010 ist der Flughafen Wien nach den Richtlinien der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zertifiziert. Durch externe Kontrolle unterzieht sich der Flughafen einer genauen Prüfung, die der steten Verbesserung der Sicherheitsstandards zuträglich ist. Im Geschäftsjahr 2011 erfolgten drei Audits durch das BMVIT, die nur geringfügige Mängel in Bezug auf die anwendbaren Vorschriften feststellten. Die beanstandeten Abweichungen wurden umgehend vom Unternehmen behoben.

HOHE KUNDENNÄHE

Neben dem klassischen Flughafenkunden „Airline" steht der Passagier – in seiner Eigenschaft als Konsument bzw. Kunde – ebenfalls im Fokus der Flughafen-Wien-Gruppe. Früher lag der größte Fokus eines Flughafens auf der operativen Perfektionierung des Prozesses „Abfertigung von Passagieren und Fluggerät". Heute können die teuren, durch das Marktwachstum erforderlichen Ausbauten der Flughafenkapazitäten nicht mehr allein durch den Flugbetrieb finanziert werden. Für die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens der Zukunft ist die rasche Weiterentwicklung der Angebote für Passagiere, Besucher, Mitarbeiter und Anrainer von großer Bedeutung.

Die Flughafen-Wien-Gruppe setzt auf die konsequente Vergrößerung des Non-Aviation-Bereichs. Ab Juni 2012 werden beispielsweise im Skylink – entsprechend den endgültigen Verträgen mit den Betreibern – für Shopping und Gastronomie 9.457 m² zur Verfügung stehen, davon 5.529 m² für Shoppingnutzung, Travel Value & Duty Free und Services und 3.928 m² für Gastronomie.

POTENZIAL AUCH AUSSERHALB DER TERMINALS

Mit der Vermietung von Büroflächen außerhalb der Terminals hat die Flughafen-Wien-Gruppe ein weiteres lukratives Geschäftsfeld neben dem klassischen Flugbetrieb geschaffen. Neben Airlines, Spediteuren oder der Flugsicherung profitiert eine steigende Anzahl an Unternehmen von der Nähe zum Flughafen und dem florierenden wirtschaftlichen Umfeld. Die von der Flughafen-Wien-Gruppe gehaltenen Immobilien bieten daher einen wesentlichen Standortvorteil und sind mit einer hohen Auslastung von insgesamt über 85 % sehr gefragt.

Die Nachfrage nach Büro- und Lagerflächen im Cargo-Bereich hängt stark von den umgeschlagenen Tonnagen in diesem Geschäft ab und ist von entsprechenden Schwankungen geprägt. Die Flughafen-Wien-Gruppe zeigt hohe Flexibilität bei der Planung und Bereitstellung erforderlicher Flächen. Die Auslastung konnte auf hohem Niveau gehalten werden.

Am Flughafen Wien gibt es 10.932 Indoor-Parkplätze in Parkhäusern und 12.934 Outdoor-Stellplätze, davon stehen am Mazur Parkplatz 5.000 Stellplätze zur Verfügung. Der Ausbau der Parkflächen am Flughafen Wien erfolgt bedarfsgerecht, entsprechend den Prognosen des Passagierwachstums, und bietet die Möglichkeit für Wachstum in einem rentablen Geschäftszweig.

Die Flughafen-Wien-Gruppe offeriert ein breites Angebot an exklusiven Werbemöglichkeiten. Ab Inbetriebnahme des VIE-Skylinks wird das Werbeflächenportfolio durch neue Werbeformen wie digitale Werbung an den Gepäckbändern erweitert.

WACHSTUMSPOTENZIALE

STEIGENDE VERKEHRS- UND PASSAGIERENTWICKLUNG

Aufgrund des steigenden Bedarfs an Mobilität kommt dem Flugverkehr, der die höchsten Wachstumsraten unter den Verkehrsträgern aufweist, eine signifikante Rolle zu. Unabhängig von eventuellen Wirtschaftskrisen gehen Prognosen von einer Verdopplung des Luftverkehrs in den nächsten 20 Jahren aus. Insgesamt soll der globale Luftverkehr zwischen 5 % und 7 % pro Jahr wachsen. Im Berichtsjahr stieg die Anzahl der Passagiere am Flughafen Wien um 7,2 % auf rund 21,1 Millionen.

Für Osteuropa, den Nahen, Mittleren und den Fernen Osten wird zukünftig mit einer überproportionalen Zunahme des Flugverkehrs gerechnet. Der Flughafen Wien hat durch die geografische Nähe und das bereits bestehende Engagement bei Destinationen in Osteuropa ein besonderes Wachstumspotenzial. Im Vergleich zu konkurrierenden europäischen Flughäfen profitiert der Flughafen Wien mit insgesamt 44 angeflogenen Osteuropa-Destinationen in 2011 überdurchschnittlich stark von einer Zunahme des Flugverkehrs in Osteuropa. Die Zahl der Passagiere in Richtung Osteuropa stieg im Berichtsjahr um rund 260.000 (ein Plus von 14,9 % gegenüber 2010). Insgesamt reisten beinahe zwei Millionen Passagiere vom Flughafen Wien nach Osteuropa.

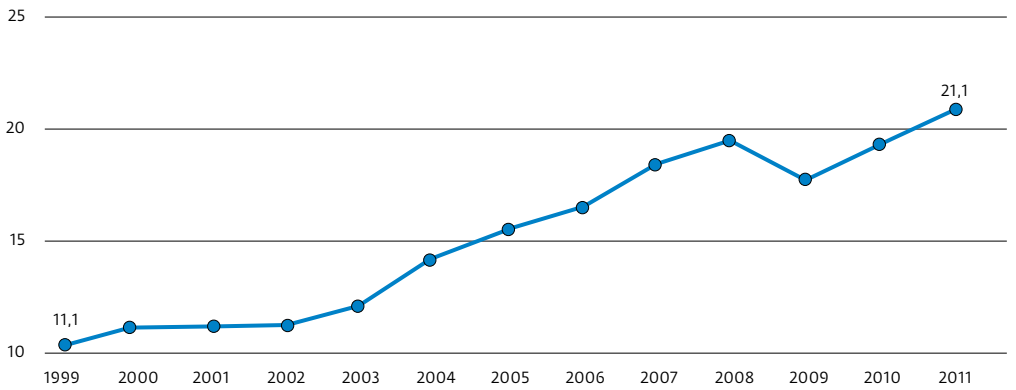
Auf der Langstrecke hat der Flughafen Wien noch großes Wachstumspotenzial, das durch verstärkte Aktivitäten des Aviation-Marketings zukünftig entwickelt werden soll. Im Geschäftsjahr flogen rund 620.000 Passagiere von Wien zu Langstreckendestinationen (ein Plus von 5,3 % gegenüber 2010).

Die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien folgt seit Jahrzehnten einem steten Aufwärtstrend. Die absoluten Passagierzahlen steigen kontinuierlich und haben auch im Geschäftsjahr 2011 einen neuen Höchststand erreicht. Parallel zur erwarteten Zunahme des internationalen Luftverkehrs geht die Flughafen-Wien-Gruppe von einer Steigerung der Passagierzahlen von rund 4 % jährlich aus – bis zum Jahr 2020 rechnet das Unternehmen mit rund 30 Millionen Passagieren.

Insgesamt wurden im Jahr 2011 in einer Spitzenstunde – jene Stunde mit den meisten Flugbewegungen – 68 Flugbewegungen verzeichnet. Parallel dazu starteten bzw. landeten im Jahr 2011 in der Spitzenstunde 6.363 Passagiere (+9,0 %). In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der Flugbewe-

■ Analyse der Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Anzahl der Passagiere in Mio.



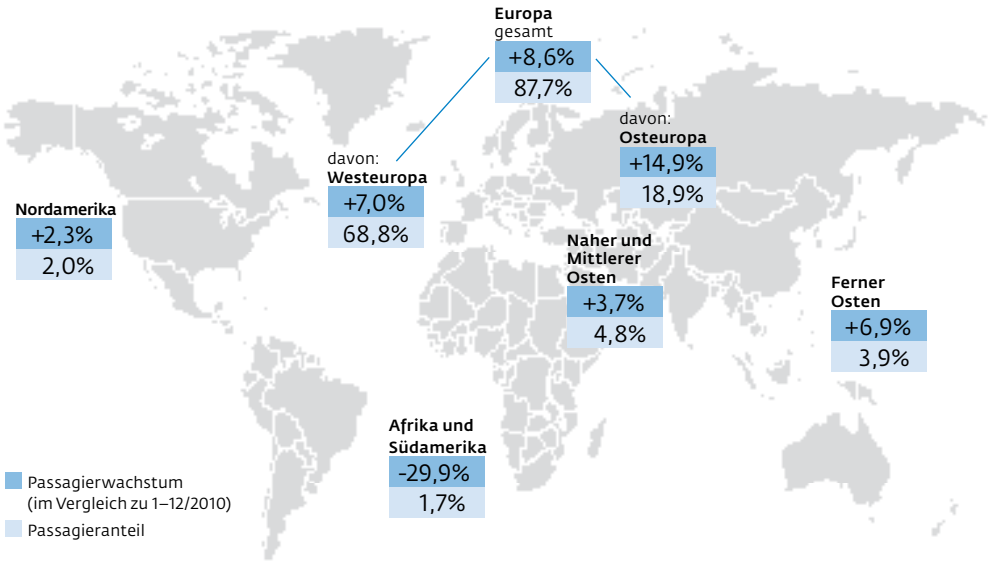
gungen in der Spitzenstunde um über 30 % gestiegen, die Anzahl der ankommenden bzw. abfliegenden Passagiere sogar um rund 50 %.

VIELFÄLTIGES DESTINATIONSANGEBOT AM FLUGHAFEN WIEN

Der Flughafen Wien bietet seinen Passagieren mit 174 Destinationen ein vielfältiges und wachsendes Angebot. 143 Destinationen wurden in Europa angeflogen. Bei den Destinationen in Afrika wurde aufgrund der politischen Situation ein Rückgang der abfliegenden Passagiere registriert.

■ Passagierwachstum und Passagieranteil nach Regionen

Abfliegende Passagiere



Von Wien aus wurden im Laufe des Jahres 2011 insgesamt 44 Destinationen in Osteuropa nonstop angeflogen. Diese Zahl liegt weit über jener anderer europäischer Flughäfen. Bei einem repräsentativen Vergleich mit anderen europäischen Flughäfen (KW 46) lagen auf Platz zwei und drei die Flughäfen Frankfurt (35) und München (33). Von Wien aus verzeichneten in Osteuropa vor allem Destinationen wie Dubrovnik, Jerewan, Krakau und Riga hohe Passagierzuwachsraten. Mit einem Passagierwachstum von insgesamt 15 % entwickelte sich das Osteuropageschäft für den Flughafen Wien besonders erfreulich.

■ Anzahl der Osteuropa-Destinationen im Vergleich[1)]

	2011	2010
Wien	40	40
Frankfurt	35	37
München	33	33
Prag	31	30
Zürich	19	20
Budapest	18	18

1) Quelle: OAG Max Historical, jeweils KW 46 (inkl. Ekaterinburg)

■ Entwicklung des Passagieraufkommens in den zentral- und osteuropäischen Raum

Destination	2011	2010	Vdg. in %
1. Moskau	285.170	236.121	20,8
2. Bukarest	198.299	186.458	6,4
3. Sofia	165.022	144.195	14,4
4. Belgrad	115.224	100.400	14,8
5. Warschau	98.207	89.761	9,4
6. Kiew	81.346	69.841	16,5
7. Zagreb	80.561	72.070	11,8
8. Prag	65.666	57.568	14,1
9. Pristina	61.852	57.875	6,9
10. Sarajevo	59.977	53.065	13,0

Im Nahen und Mittleren Osten wurden zehn Destinationen vom Flughafen Wien aus direkt angeflogen. Im 5-Jahres-Vergleich stieg die Zahl der in die Region Naher und Mittlerer Osten abfliegenden Passagiere um 52 % – im Jahr 2011 um 3,7 %, davon flogen die meisten Passagiere nach Dubai.

■ Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten

Destination	2011	2010	Vdg. in %
1. Dubai	206.579	171.837	20,2
2. Tel Aviv	133.149	138.704	-4,0
3. Amman	39.562	39.978	-1,0
4. Doha	38.965	40.351	-3,4
5. Teheran	28.165	27.013	4,3
6. Damaskus	21.219	42.534	-50,1
7. Erbil	20.070	15.546	29,1
8. Bagdad	6.183	0	-
9. Ras Al Khaymah	2.813	0	-
10. Kuwait	1.204	3.925	-69,3

Auch die Passagierentwicklung im Langstrecken-Bereich verlief positiv. Insgesamt wurden rund 620.000 Passagiere in 15 verschiedene Destinationen geflogen. Im Bereich der Langstrecke wurde im Jahr 2011 ein Passagierwachstum von 5,3 % verzeichnet. Lediglich Tokio musste aufgrund des Erdbebens und der damit einhergehenden Reaktorkatastrophe in Japan einen starken Rückgang verzeichnen.

■ Entwicklung des Passagieraufkommens – Langstrecke

Destination	2011	2010	Vdg. in %
1. Bangkok	103.359	106.989	-3,4
2. New York	84.325	81.350	3,7
3. Tokio	72.222	84.670	-14,7
4. Toronto	59.485	57.769	3,0
5. Washington	58.992	59.476	-0,8
6. Peking	56.089	56.006	0,1
7. Delhi	52.397	51.488	1,8
8. Taipeih	51.484	47.409	8,6
9. Mumbai	35.955	6.538	449,9
10. Seoul	16.627	10.811	53,8

ZAHLREICHE AIRLINES

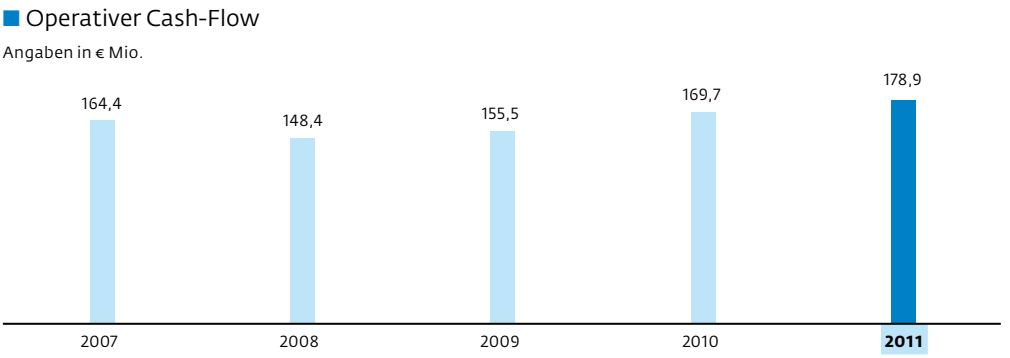
Die Flughafen-Wien-Gruppe arbeitet sehr eng mit seinen Partnern und Kunden zusammen. Im Geschäftsjahr 2011 waren insgesamt 73 Fluglinien am Flughafen Wien vertreten. Die Austrian Airlines Gruppe ist mit einem Anteil von 50,0 % des Passagieraufkommens (2010: 50,9 %) der größte Kunde der Flughafen-Wien-Gruppe. Als zweitgrößter Kunde transportiert NIKI 11,6 % der vom Flughafen Wien abfliegenden Passagiere. Die erneute Verlängerung der Transfer-Incentives soll sowohl der Flughafen-Wien-Gruppe als auch den Partnern helfen, den eingeschlagenen Wachstumskurs erfolgreich fortzusetzen.

■ Passagieraufkommen nach Airlines

Fluglinie	Passagiere 2011	Veränderung in %	Anteil am Gesamtpassagieraufkommen in %
1. Austrian	10.550.468	5,2	50,0
2. NIKI	2.444.730	15,1	11,6
3. Air Berlin	1.365.640	-2,8	6,5
4. Lufthansa	1.089.355	16,5	5,2
5. Germanwings	484.500	9,3	2,3
6. Swiss Intl.	335.661	6,2	1,6
7. British Airways	334.540	6,6	1,6
8. Air France	306.233	0,1	1,5
9. Emirates	278.376	30,9	1,3
10. Turkish Airlines	272.883	14,9	1,3
Sonstige	3.643.906	8,2	17,3
Passagiere gesamt	**21.106.292**	**7,2**	**100,0**

SOLIDES FINANZMANAGEMENT

Das Finanzmanagement der Flughafen-Wien-Gruppe dient der Sicherstellung der Liquidität sowie der Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Die Finanzierung aktueller und geplanter Investitionen wird überwiegend über den operativen Cash-Flow oder über Fremdfinanzierungen sichergestellt. Im Jahr 2011 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen operativen Cash-Flow in der Höhe von € 178,9 Mio.



Effizienz und Kostenkontrolle sind dem Unternehmen ein großes Anliegen. Durch die rasche Umsetzung von Einsparungspotenzialen werden Ertragsmöglichkeiten gehoben und die Produktivität nachhaltig gesteigert. So wurden ein Aufnahmestopp für neue Mitarbeiter verfügt und zahlreiche Strukturreformen umgesetzt. Insgesamt verfügt das Unternehmen mit einem Verschuldungsgrad von 92,6 % (2010: 81,0 %) und einer Eigenkapitalquote von 37,7 % (2010: 41,2 %) über hohe Bonität mit Ratings zwischen A- und BBB+ im Investmentgrade-Bereich. Durch die Reduktion der geplanten Investitionen bis 2015 von € 650 Mio. auf € 590 Mio. soll die Verschuldung stabil und jedenfalls unter 100 % gehalten werden.

Der Umgang mit finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditäts- oder Zinsrisiko ist konzernweit durch Treasury-Richtlinien geregelt und obliegt der Treasury-Abteilung gemeinsam mit den einzelnen Konzernbereichen. Details zu den finanzwirtschaftlichen Risiken der Flughafen-Wien-Gruppe finden Sie im Lagebericht ab Seite 90.

Mit einer ausgeglichenen Balance zwischen Dividende und Wachstumsinvestitionen verfolgt die Flughafen Wien AG eine nachhaltige Kapitalmarktpolitik. Um das erfolgreiche Wachstum des Unternehmens auch in Zukunft abzusichern, bedarf es Investitionen in moderne Flughafenkapazitäten. Parallel dazu gilt es, die Ertragskraft zu stärken und die Verschuldung auf einem moderaten Niveau zu halten. Für das Jahr 2011 ist eine Dividende von € 1,0 pro Aktie vorgesehen. Insgesamt liegt die Ausschüttungsquote der Flughafen Wien AG für das Jahr 2011 damit bei 66,5 %. Daraus resultiert eine Dividendenrendite von 3,4 %. Das Management verfolgt das Ziel, die Aktionäre am Erfolg des Unternehmens zu beteiligen, und strebt mittelfristig eine Ausschüttungsquote von mindestens 40 % und höchstens 60 % an.

VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung umfasst nicht nur wirtschaftliche Aspekte, sondern auch den Umgang mit Umwelt und Gesellschaft. Daher setzt die Flughafen-Wien-Gruppe eine Vielzahl an Maßnahmen in diesen Bereichen.

NACHHALTIGKEITSVERSTÄNDNIS

Die Flughafen-Wien-Gruppe bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt. Gleichzeitig verpflichtet sich das Unternehmen zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung. Fokussiert wird eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bei gleichzeitiger Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Besonders wichtig sind die Bedürfnisse von Anrainern und Mitarbeitern.

WIRTSCHAFTLICHE STABILITÄT

Insgesamt wurden im Jahr 2011 am Flughafen Wien 21,1 Mio. Passagiere gezählt, um 7,2 % mehr als noch im Jahr davor. Getragen durch diese positive Verkehrsentwicklung steigerte das Unternehmen seine Umsätze im Jahr 2011 um 9,0 % auf € 582,0 Mio. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen betrug € 189,0 Mio. Details zur Geschäftsentwicklung im Jahr 2011 finden Sie im Lagebericht auf Seite 70, Details zu den Erfolgsfaktoren im Kapitel Strategie zum Erfolg auf Seite 26.

VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Das oberste Ziel der Flughafen Wien AG bildet die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Bei der Erreichung dieses Ziels verfolgt das Management eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex. Den aktuellen Corporate-Governance-Bericht finden Sie ab Seite 52.

MAKROÖKONOMISCHE BEDEUTUNG

Der Flughafen Wien ist mit rund 19.000 Beschäftigten am Standort der größte Arbeitgeber der Region Ostösterreich. Weitere 52.500 Arbeitsplätze in ganz Österreich stehen indirekt mit dem Flughafen Wien in Zusammenhang. Gleichzeitig ist der Standort Flughafen Wien ein wichtiger Wirtschaftsmotor für die Region. Vor allem Unternehmen, die hier ihr Headquarter für ihre Geschäfte in Osteuropa haben, setzen auf den Flughafen Wien als leistungsfähige Anbindung an die internationale Wirtschaft.

GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

Anrainer, Mitarbeiter und Passagiere gehören zu den wichtigsten Stakeholdern der Flughafen-Wien-Gruppe. Die Maßnahmen des Unternehmens im Bereich der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden in einem eigenen Kapitel ab Seite 40 beschrieben. Aktivitäten im Zusammenhang mit Anrainern und eine Auflistung spezieller Serviceleistungen für Passagiere werden in den folgenden Absätzen dokumentiert.

KONSTRUKTIVER DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Nach der positiven und konstruktiven Zusammenarbeit mit den Anrainergemeinden und Bürgerinitiativen während des Mediationsverfahrens im Jahr 2005 wurde gemeinsam mit den Stakeholdern, der Austro Control und Austrian Airlines das Dialogforum Flughafen Wien gegründet. Die Zielsetzung des Vereins fokussiert die Behandlung jener Themen, die im Verfahren nicht abgeschlossen werden konnten bzw. die aufgrund aktueller Entwicklungen neu entstehen. Beschlüsse wie das Lärmschutzprogramm oder das Lärmgebührenmodell Flughafen Wien wurden in diesem Konsortium realisiert. Die gemeinsame Arbeit aller Betroffenen im Dialogforum wird in zunehmendem Maß auch international anerkannt.

Das im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm wurde auch 2011 erfolgreich vorangetrieben – es wurden Gutachten erstellt und Umbauarbeiten fortgesetzt. Das erklärte Ziel des Lärmschutzprogramms ist eine Erhöhung der Lebensqualität der in den rund 11.000 Haushalten lebenden Menschen in den Anrainergemeinden – sowohl im 2-Pisten-System als auch in einem möglichen 3-Pisten-System.

Das im Dialogforum beschlossene Lärmgebührenmodell Flughafen Wien ist seit 2009 im Einsatz – forciert wird damit der Einsatz von modernen und leiseren Flugzeugen. Lärmgebühren werden am Flughafen Wien für jedes Flugzeug individuell berechnet und eingehoben. Das Modell wurde so konzipiert, dass es weitere technische Entwicklungen im Flugzeugbau und neue Modellreihen jederzeit berücksichtigen kann. Das Dialogforum Flughafen Wien dokumentiert seine Tätigkeit in diversen Publikationen sowie auf der Website www.dialogforum.at.

Für Fragen zum Fluggeschehen steht Anrainern und Interessierten die Umwelthotline unter der Telefonnummer 0810 22 33 40 oder über das Kontaktformular auf www.vie-umwelt.at rund um die Uhr zur Verfügung.

FLUGSPUREN.AT

Interessierten Bürgerinnen und Bürgern steht seit einigen Jahren ein neuer Service des Flughafen Wien und der Austro Control zur Verfügung: www.flugspuren.at. Auf dieser Website lassen sich Flugspuren bis zu 14 Tage rückwirkend abrufen und darstellen. Dadurch besteht für jeden User die Möglichkeit, sich online ein Bild über den Flugverkehr rund um Wien zu machen. Aus Datenschutzgründen sind die Informationen um etwa 24 Stunden zeitversetzt einsehbar. Mit der Darstellung der Flugspuren im Internet wird auch die praktische Umsetzung der im Rahmen der Mediation vereinbarten Maßnahmen für die Bevölkerung nachvollziehbar und transparenter. Im Jahr 2011 haben sich insgesamt 11.251 Besucher (2010: 15.977) registriert, die diese Website 23.575-mal aufgerufen haben; pro Tag entspricht das rund 65 Zugriffen (2010: 80). Besonders groß war das Interesse während der öffentlichen (mündlichen) UVP-Verhandlung Ende August.

NACHTFLUGBEWEGUNGEN 2011

Der Anteil der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr verringerte sich im Berichtsjahr von 7,4 % im Vorjahr auf 7,3 %. Das entspricht einem Absolutwert von 49 (2010: 50) Flugbewegungen pro Nacht. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen im Jahr 2009 gehalten werden. Eine weitere schrittweise Reduktion ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der dritten Piste vorgesehen, um bis zur Eröffnung den Zielwert von 3.000 Flugbewegungen zu erreichen. Weitere Details zur Nachtflugsituation können Sie dem Evaluierungsbericht, den der Verein Dialogforum Flughafen Wien im Juni 2012 veröffentlichen wird, entnehmen.

VISITAIR CENTER

Das VISITAIR Center am Flughafen Wien besteht seit 2007. Im Jahr 2011 besuchten rund 50.600 Menschen das VISITAIR Center und nutzten so die Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen des Flughafen Wien zu werfen. Neben einer informativen Ausstellung bietet das VISITAIR Center eine Rundfahrt am Vorfeld des Flughafen Wien an.

ENGAGEMENT FÜR FLUGGÄSTE

Die barrierefreie Nutzung der Angebote des Flughafen Wien ist ein wesentliches Asset des Unternehmens. Für die Organisation und Weiterentwicklung dieser Bereiche ist ein Mitarbeiter der Flughafen-Wien-Gruppe verantwortlich, der aufgrund seiner eigenen Erfahrungen über die Bedürfnisse beim barrierefreien Reisen bestens Bescheid weiß. Das Angebot reicht von Behindertenparkplätzen über spezielle Airport Transfer Services bis hin zu eigens für in der Mobilität eingeschränkte Personen vorgesehene Pick-up-Punkte. Details zu den Hilfeleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität finden Sie im Internet unter www.viennaairport.com > Passagiere > Flughafen > Barrierefrei reisen.

Das Medical Center am Flughafen Wien steht Passagieren rund um die Uhr mit einer diplomierten Krankenschwester, einem Notfallsanitäter und einem Notarzt zur Verfügung. Als Serviceleistung können bei Reisen in exotische Länder notwendige und vorab vergessene Impfungen vor Ort durchgeführt werden. Angeboten werden auch Malaria-Prophylaxe und Thrombose-Prophylaxe.

Mobilität und weltweiter Informationstransfer via Internet setzen die Verfügbarkeit von WLAN und Strom voraus. Nirgendwo ist dies wichtiger als auf einem Flughafen. Daher bietet der Flughafen Wien seinen Fluggästen in allen Bereichen, wie etwa in den Gastronomiebetrieben, kostenlos drahtlosen Zugang zum Internet an. Um Abstand vom hektischen Alltag zu gewinnen, steht den Passagieren zudem ein Andachtsraum – ein Ort der Stille, um im Gebet zur Ruhe zu kommen – zur Verfügung.

UMWELTBEWUSSTSEIN STEHT IM VORDERGRUND

Insgesamt wurden im Jahr 2011 € 1,3 Mio. (2010: € 0,9 Mio.) in den Umweltschutz investiert. Im Fokus stand dabei vor allem die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die negativen Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten.

Das freiwillig auferlegte Lärmschutzprogramm gilt in Europa als Best-Practice-Modell. Das Ziel ist der Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben. Mit dem im Mediationsverfahren vereinbarten Programm geht der Flughafen Wien dabei weit über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus. Im Lärmschutzprogramm Flughafen Wien werden bereits ab einem Dauerschallpegel von 45 dB(A) in der Nacht und 54 dB(A) am Tag konkrete Maßnahmen gesetzt: Im Inneren der zu schützenden Räume soll bei geschlossenen Fenstern der Dauerschallpegel von 30 dB(A) nicht überschritten werden. Insgesamt werden ca. 12.000 Haushalte umfasst. Bis Ende 2011 wurden fast 2.092 Objekte saniert bzw. die Umsetzung begonnen, für weitere 3.552 Objekte wurde ein bauphysikalisches Gutachten erstellt. Für die Lärmzonen des 3-Pisten-Systems sind insgesamt € 37,0 Mio. vorgesehen. Für die Erweiterung des Lärmschutzprogramms wurden zusätzliche Mittel in Höhe von € 14,5 Mio. bereitgestellt.

Eine CO_2-Emissionsbilanz für den Standort Flughafen Wien wurde erstmals im Jahr 2010 erstellt. Die vom Laboratorium für Umweltanalytik durchgeführte Berechnung basiert auf den Daten aus dem Jahr 2008 und berücksichtigt sämtliche Quellen im Bereich des Flughafens – Flugverkehr, Flugzeugabfertigung, stationäre und infrastrukturbezogene Quellen sowie landseitigen Verkehr. Im Jahr 2011 wurde für 2010 ebenfalls eine CO_2-Emissionsbilanz durchgeführt und die Ergebnisse den Werten aus 2008 gegenübergestellt und analysiert. Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen werden geeignete Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen ausgearbeitet.

Auch intern ist die Flughafen-Wien-Gruppe auf einen verantwortungsvollen Umgang mit der Natur ausgerichtet. So betreibt das Unternehmen mit 74 Erdgas-Autos eine der größten Erdgas-Auto-Flotten Österreichs. Neben der Reduzierung der Feinstaub-Emissionen auf ein Mindestmaß birgt der Einsatz dieser Fahrzeuge für den Flughafen Wien durch geringere Verbrauchskosten auch einen Kostenvorteil. So ist ein Erdgaskilometer etwa 40 % günstiger als ein Benzinkilometer.

Erstmals wurde 2011 auch bei der Beschaffung von Spezialequipment Wert auf alternative Antriebsenergien gelegt. Durch den Kauf von zwei Container-Paletten-Hubbühnen mit Elektroantrieb kann eine CO_2-Einsparung von bis zu 80 Tonnen pro Jahr erreicht werden. Ebenso wurden drei Passagiertreppen mit Elektroantrieb angeschafft. Auch die Enteisungsflotte des Flughafen Wien wird in den nächsten Jahren von Grund auf erneuert – dadurch wird eine Reduzierung des Glykolverbrauchs garantiert. Details zu umweltrelevanten Kennzahlen finden Sie im Lagebericht auf Seite 98.

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Die Flughafen-Wien-Gruppe ist sich ihrer Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bewusst. Zahlreiche Maßnahmen zur Schaffung eines angenehmen Arbeitsklimas und interessanten Arbeitsumfelds machen das Unternehmen zu einem attraktiven Arbeitgeber.

EINER DER GRÖSSTEN ARBEITGEBER OSTÖSTERREICHS

Mit rund 19.000 Beschäftigten in 230 verschiedenen Unternehmen ist der Standort Flughafen Wien einer der größten Arbeitgeber Ostösterreichs. Weitere 52.500 Jobs in ganz Österreich stehen in direktem oder indirektem Zusammenhang mit dem Flughafen Wien. Für die Flughafen-Wien-Gruppe waren im Jahresdurchschnitt 2011 4.525 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Details zu den Mitarbeiterzahlen und relevante Kennziffern finden Sie im Lagebericht ab Seite 98.

Am Flughafen Wien gibt es viele verschiedene Berufsmöglichkeiten. Die Berufsgruppen reichen von Terminalmitarbeitern über Bautechniker bis hin zu kaufmännischen Berufen. Der Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die gute Zusammenarbeit im Team sind die Voraussetzung für einen sicheren und reibungslosen Flughafenbetrieb.

KNOW-HOW FÜR DIE ZUKUNFT

Motivierte und hoch qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Basis für den Erfolg der Flughafen-Wien-Gruppe. Daher investiert das Unternehmen in die Qualität des Personals: Durch gezielte Personalentwicklungsmaßnahmen, umfangreiche Aus- und Weiterbildungsprogramme sowie Lehrlingsausbildungen sichert die Flughafen-Wien-Gruppe schon heute ihren Personalbedarf von morgen.

PERSONALENTWICKLUNGSMASSNAHMEN

Das umfassende Aus- und Weiterbildungsangebot des Unternehmens steht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach Rücksprache mit dem Vorgesetzten zur Verfügung. Zusätzlich zu fachlichen Weiterbildungsmaßnahmen wurden zentral 89 Fortbildungsveranstaltungen organisiert. Insgesamt nahmen 611 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Schulungen zu den Themengebieten Projektmanagement, Kommunikation, Präsentationstechnik, Rhetorik, Sprache und EDV teil. In Summe wurden im Jahr 2011 rd. € 0,9 Mio. in die Aus- und Weiterbildung (ohne interne Aufwendungen) investiert.

FÜHRUNGSKRÄFTE

Zum Wissensaustausch innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe auch über Landesgrenzen hinaus bietet die „Vienna Airport Academy" drei Schwerpunktprogramme an: ein internationales Trainee-Programm, internationale Workshops und Exchanges sowie das Airport-Management-Training-Programm (AMTP). Bereits die dritte Gruppe mit 13 Flughafenmitarbeitern aus Košice, Malta und Wien schloss das Airport-Management-Training-Programm im September 2011 erfolgreich ab. Zeitgleich begann der vierte Durchgang mit weiteren 16 Teilnehmern. Das einjährige Programm umfasst sechs Module und bietet den Teilnehmern die Möglichkeit, ihr fachliches Know-how und akademisches Wissen sowie ihre Beziehungen innerhalb der Unternehmensgruppe gleichermaßen zu vertiefen. Weitere Aus- und Weiterbildungsangebote für die Führungskräfte des Unternehmens beinhalten neben Starttag und Einzelcoachings auch regelmäßige Business Breakfasts, in denen ein reger Gedankenaustausch zwischen den Führungskräften stattfindet.

KNOW-HOW-AUSTAUSCH

Die regelmäßige Veranstaltung „Airport Know-how" sorgt für einen regen Know-how-Austausch im Unternehmen. Bei dieser von Mitarbeitern für Mitarbeiter organisierten Veranstaltung werden besonders interessante Bereiche und Arbeitsplätze am Flughafen Wien vorgestellt.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird auch die Möglichkeit geboten, sich international fortzubilden. In Kooperation mit internationalen Partnerflughäfen haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig die Möglichkeit, andere Flughäfen zu besuchen, lernen deren Arbeitsabläufe kennen und können so eventuelle Verbesserungsmöglichkeiten der eigenen Abläufe und Strukturen aufdecken. So gab es im Jahr 2011 eine Exkursion zum Dublin Airport (AMTP Reunion), und Mitarbeiter aus Malta konnten sich am Flughafen Wien mit ihren Kollegen über Abläufe austauschen.

LEHRLINGSAUSBILDUNG

Insgesamt beschäftigte die Flughafen Wien AG im Jahresdurchschnitt 2011 sieben kaufmännische Lehrlinge und 49 gewerbliche Lehrlinge. Die Palette der angebotenen Lehrberufe reicht von Bürokauffrau/-mann, Elektrotechniker, Kfz-Techniker, Sanitär-/Klima-/Lüftungstechniker bis hin zu Maschinenfertigungstechniker.

Neben der theoretischen Ausbildung in der Berufsschule und dem praktischen Einsatz im Unternehmen werden die Lehrlinge durch zahlreiche Seminare zusätzlich gefördert. So startet bereits die erste Arbeitswoche am Flughafen Wien mit einem speziellen internen Ausbildungsprogramm. Wöchentliche Englischkurse, EDV-Schulungen und regelmäßige Weiterbildungsaktivitäten runden das Programm ab. Im Rahmen des dreiwöchigen „Leonardo da Vinci"-Austausches mit dem Flughafen München und bei einem Austauschprogramm mit Betrieben in Schleswig-Holstein wird den Lehrlingen die Möglichkeit geboten, in fremden Betrieben zu schnuppern.

Zur Erweiterung der sozialen Kompetenz der Lehrlinge fand im Jahr 2011 wieder ein einwöchiges Lehrlingsseminar zu den Themen „Suchtprävention und Erlebnispädagogik" in Wildalpen statt. Die Vernetzung der Lehrlinge untereinander wird zudem durch gemeinsame Aktivitäten wie Sporttage oder Firmenexkursionen gefördert.

Mitarbeiter

	2011	Vdg. in %	2010	2009
Personalstand	4.525	6,1	4.266	4.148
davon Arbeiter	3.314	6,9	3.101	2.993
davon Angestellte	1.211	4,0	1.165	1.156
Lehrlinge	56	7,4	52	43
Durchschnittsalter in Jahren[1)]	39,5	0,8	39,2	39,2
Betriebszugehörigkeit in Jahren[1)]	10,5	1,9	10,3	10,4
Anteil Frauen in %[1)]	12,3	0,0	12,3	13,0

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

WORK-LIFE-BALANCE

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Zudem besteht in vielen Bereichen die Möglichkeit der Teilzeitarbeit. Im verkehrsabhängigen Bereich muss der einwandfreie Betrieb rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche sichergestellt sein. Hier kommen unterschiedliche Schichtmodelle zum Einsatz.

Besonders die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kindern steht ein eigener Kindergarten am Gelände des Flughafen Wien zur Verfügung. Die großzügigen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder. Der Kindergarten wurde bereits mehrmals für das hervorragende Angebot und die hohen pädagogischen Leistungen ausgezeichnet.

Um den Wiedereinstig nach der Karenzzeit zu erleichtern, werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch während der Karenzzeit über aktuelle Ereignisse im Unternehmen informiert. Auch beim Flughafen Wien übernehmen immer mehr Männer die Kinderbetreuung. Im Jahr 2011 waren im Durchschnitt 12 Männer in Karenz, das sind um 50 % mehr als im Vorjahr.

FRAUENFÖRDERUNG

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe beläuft sich auf 12,3 %. Zurückzuführen ist dieser relativ geringe Frauenanteil auf die speziellen Tätigkeiten am Flughafen Wien. 80 % der am Flughafen tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Tätigkeiten. Nichtsdestotrotz ist es das Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil insgesamt – insbesondere auch in Führungspositionen – zu erhöhen. Durch die jährliche Teilnahme der Flughafen Wien AG am „Wiener Töchtertag" wird auch Mädchen verstärkt Einblick in technische Berufe gegeben – die Zahl der weiblichen Lehrlinge konnte im Jahr 2011 auf acht erhöht werden.

MOTIVATION UND LEISTUNGSORIENTIERTE ENTLOHNUNG

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Beispielsweise wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie Bussen in die Umlandgemeinden angeboten. Insgesamt investierte die Flughafen Wien AG im Jahr 2011 dafür rd. € 0,8 Mio. Pro Arbeitstag erhalten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zudem einen Essenszuschuss von einem Euro (gesamt 2011: rd. € 0,6 Mio.).

VORSORGEMASSNAHMEN

Als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung werden vom Unternehmen 2,5 % eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jeder Mitarbeiterin und jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Beim Abschluss von zusätzlichen Unfall-, Kranken- bzw. Pensionsversicherungen werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

LEISTUNGSORIENTIERTE ENTLOHNUNG FÜR FÜHRUNGSKRÄFTE

Das Gehalt der Vorstandsmitglieder und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene beinhaltet eine erfolgsabhängige Gehaltskomponente. Die Höhe dieser variablen Vergütungen errechnet sich durch die Erreichung finanzieller und qualitativer Ziele.

MITARBEITERSTIFTUNG

Bereits vor über zehn Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10 % der Aktien der Flughafen Wien AG. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG.

Nach Ausschüttung der jährlichen Dividende an die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung wird den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Ertrag aus dieser Beteiligung ausbezahlt. Im Jahr 2011 wurden rückwirkend für das Geschäftsjahr 2010 rd. € 4,2 Mio. ausgeschüttet. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiterin und Mitarbeiter 56,25 % des durchschnittlichen Monatsgehalts. Die Aufteilung erfolgt entsprechend der jährlichen Bruttobasisbezüge.

ARBEITSSTIFTUNG

Die 1993 gegründete Arbeitsstiftung Steyr kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da das Unternehmen als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist es seit beinahe drei Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2011 wurde insgesamt zehn Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen der offenen Arbeitsstiftung Steyr ermöglicht.

GESUNDHEIT UND ARBEITSSICHERHEIT

Die der Flughafen-Wien-Gruppe zugeordneten Präventivdienste, bestehend aus Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit, haben die Aufgabe, bei der Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Erkrankungen zu beraten und zu unterstützen. Durch regelmäßige Arbeitsplatzbegehungen, Schulungen der neu eintretenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Thematik „Sicherheit am Arbeitsplatz" sowie die Aktion „Mobile Getränkeversorgung" und viele Einzel- und Gruppengespräche setzen die mit den Arbeitnehmerschutzaufgaben betrauten Personen des Konzerns ihre Aufgaben erfolgreich um. Diese Standardaktivitäten sowie zusätzliche technische Maßnahmen, Verbesserungen bei persönlichen Schutzausrüstungen und die verstärkte Einbindung der Verunfallten in den Verbesserungsprozess mittels der Aktion „Safety fit – hilf auch du mit" führten zu einem Rückgang der Arbeitsunfälle um über 13 % auf 143.

Weitere Neuerungen und Schwerpunkte im Bereich Gesundheitsvorsorge und Arbeitsmedizin beinhalteten neben der Einführung regelmäßiger Sprechstunden, der jährlichen Zeckenschutz- und Grippeimpfaktionen eine Schwerpunktaktion „Augenuntersuchung". Auch das Thema Rückenbeschwerden am Arbeitsplatz wurde im Berichtsjahr verstärkt angesprochen.

Damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafens fit bleiben, bietet der vom Unternehmen geförderte Kultur- und Sportverein Vergünstigungen für Freizeit- und Sportangebote bei ausgewählten Partnern in der Umgebung des Flughafen Wien.

Ebenso wurde im Jahr 2011 das Programm FiT³ – Gesundheit, Geist, Gemeinschaft – ins Leben gerufen.

INVESTOR RELATIONS

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

INTERNATIONALE KAPITALMARKTENTWICKLUNG

Eine äußerst schwache Kursentwicklung an vielen internationalen Aktienmärkten prägte das Jahr 2011. Ereignisse wie die unsichere politische Lage in den Ländern Nordafrikas und des Nahen Ostens, das schwere Erdbeben und der daraus resultierende Reaktorunfall in Japan sowie eine weitere Verschärfung der Schuldenkrise in Europa und eine allgemeine Verschlechterung der Wirtschaftsaussichten führten zu massiven Kurskorrekturen an den Märkten.

Der US-Börsenindex Dow Jones Industrial (DJI) konnte sich mit einem Plus von 5,5 % von dieser allgemeinen Entwicklung positiv abheben. Der gesamteuropäische Aktienindex Eurostoxx 50 schließt 2011 nach einer besonders schwachen Performance um 17,1 % niedriger als zum Jahresultimo 2010. Der japanische Börsenindex Nikkei 225 gab im Jahr 2011 sogar um 17,3 % nach und musste damit ebenfalls das zweite Verlustjahr in Folge hinnehmen. Überwiegend schwach entwickelt haben sich 2011 auch die Kurse an den Börsen der Emerging Markets. Der in Euro berechnete Osteuropaindex CECE ist um 29,1 % zurückgegangen.

Auch die Wiener Börse musste 2011 deutliche Kursverluste hinnehmen. Der Jahrestiefstwert von 1.652,79 Punkten wurde parallel zu den internationalen Entwicklungen in der zweiten Novemberhälfte erzielt. Bis Jahresende konnte der Kurs gegenüber diesem Wert um 14,5 % zwar auf 1.891,68 Punkte gesteigert werden, dennoch errechnet sich für das Gesamtjahr ein Rückgang des ATX um 34,9 %. Der Index ATX Prime folgte mit minus 34,4 % dem Leitindex ATX.

PERFORMANCE DER FLUGHAFEN WIEN AKTIE

Die Aktie der Flughafen Wien AG konnte sich im Jahr 2011 nicht von der allgemein schlechten wirtschaftlichen Lage entkoppeln. Mit einer Jahresperformance von minus 42,9 % lag die Aktie der Flughafen Wien AG aufgrund der abwartenden Haltung des Kapitalmarkts unter der negativen Entwicklung des ATX Prime. Ausgehend vom Kurs zum Jahresultimo 2010 in der Höhe von € 51,23 musste die Aktie im Laufe des Jahres beständig Verluste hinnehmen und notierte zum Jahresende bei € 29,25. Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 1,0 pro Aktie errechnet sich zum Jahresschlusskurs eine Dividendenrendite von 3,4 % (2010: 3,9 %).

Der Börsenumsatz der Flughafen Wien Aktie sank im Jahr 2011 um 33,7 % auf € 307,1 Mio. (2010: € 463,1 Mio.).

An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 6.313 (2010: 17.081) Kontrakte mit einem Volumen von rund € 27,6 Mio. (2010: € 71,7 Mio.) gehandelt. Gemessen an der Anzahl der gehandelten Kontrakte lag die Aktie damit an 15. (2010: 9.) Stelle.

Das ATX-Komitee an der Wiener Börse beschloss Anfang März 2011, die Flughafen Wien AG mit 21. März 2011 vom österreichischen Leitindex ATX in den Index ATX Prime zurückzustufen. Grund dafür war der Umsatzrückgang der Flughafen Wien AG (FWAG) Wertpapiere an der Wiener Börse im Jahr 2010. Im ATX Prime sind 40 börsenotierte Unternehmen enthalten.

Per Jahresende 2011 betrug die Gewichtung der Flughafen Wien AG im ATX Prime 0,96 %.

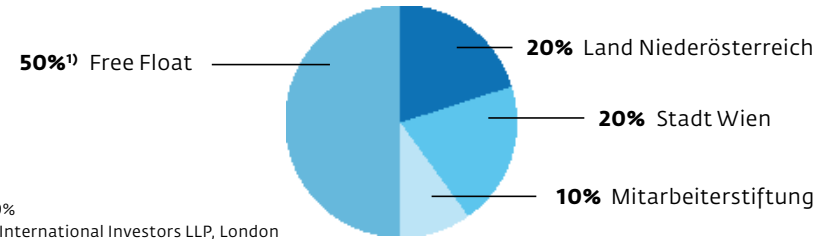
BÖRSENNOTIZ

Seit 1992 notieren die Aktien der Flughafen Wien AG an der Wiener Börse. Das Grundkapital der Gesellschaft von € 152.670.000 unterteilt sich in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien. Sie werden zu laufenden Kursen (Fließhandel) gehandelt. Bis 21. März 2011 waren die Aktien im österreichischen Leitindex ATX gelistet. Zudem zählen die Aktien zu den Basiswerten des ATX Prime und der ÖTOB. Neben der Wiener Börse sind die Aktien der Flughafen Wien AG im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg platziert. Seit Oktober 1994 werden sie auch außerbörslich in London über SEAQ international gehandelt. Ebenfalls 1994 wurde in den USA ein American-Depository-Receipts-(ADR)-Programm eingerichtet. Hierbei entspricht eine Aktie der Flughafen Wien AG vier ADRs.

AKTIONÄRSSTRUKTUR UND STIMMRECHTE

Die Aktien der Flughafen Wien AG befinden sich zu 50 % in Streubesitz. Von den anderen 50 % halten je 20 % der Aktien die zwei Kernaktionäre Land Niederösterreich und Stadt Wien im Syndikat.

Aktionärsstruktur

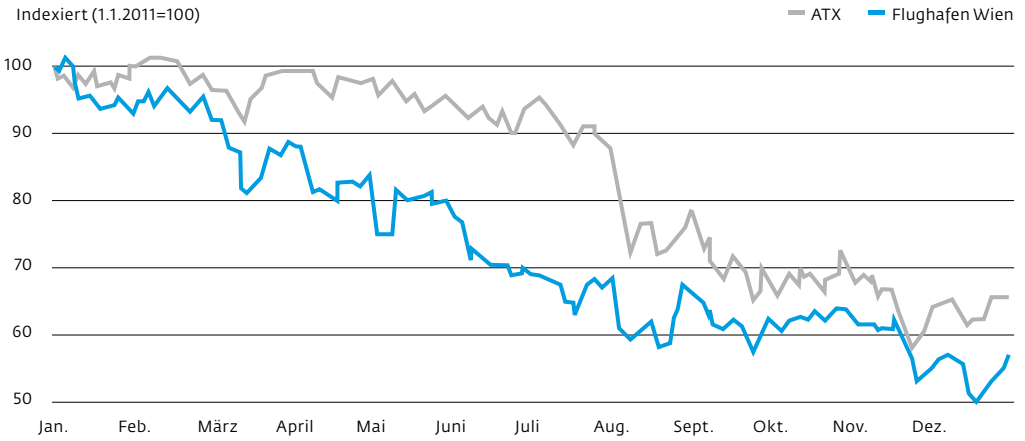


1) Davon 7,69%
Silchester International Investors LLP, London

(Die wichtigsten Regelungen des Syndikatsvertrags finden Sie im Lagebericht auf Seite 100.) Die verbleibenden 10 % werden von der Mitarbeiterstiftung gehalten.

Ordnungsgemäß werden Veränderungen der Aktionärsstruktur, sofern sie die im Börsengesetz normierten Schwellen übersteigen, veröffentlicht: Unterjährig meldeten Lazard Asset Management LLC und Franklin Resources Inc. Anteilsänderungen, allerdings lagen sie zum Jahresende wieder unter der meldepflichtigen 5%-Schwelle. Zum Jahresultimo lag Silchester International Investors LLP („Silchester LLP"), London, über der 5%igen Anteilschwelle.

Kursentwicklung der Flughafen Wien Aktie



In § 13 der Satzung der Flughafen Wien AG sind die Ausübung der Stimmrechte sowie Wahlrechte derart geregelt, dass dem Prinzip „one share – one vote" Rechnung getragen wird. Die Satzung ist auf der Website ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Die Flughafen Wien Gruppe" im Unterpunkt „Satzungen" abrufbar.

Wertpapierkürzel

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

■ Informationen zur Flughafen Wien Aktie

	2011	2010	2009
Grundkapital in € Mio.	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	21	21
Kurs per 31.12. in €	29,25	51,23	34,80
Jahreshöchstkurs in €	51,98	51,23	38,84
Jahrestiefstkurs in €	25,70	33,11	19,06
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	614,25	1.075,8	730,8
Gewinn je Aktie in €	1,50	3,61	3,49
KGV[1)]	19,4	14,2	10,0
KCFV[1)]	3,4	6,3	4,7
Dividende[2)]	1,0	2,0	2,1
Dividendenrendite in %[1)]	3,4	3,9	6,0
Pay-out-Ratio in %	66,5	55,5	60,1

1) Für das Kurs-Gewinn-Verhältnis, Kurs-Cash-Flow- Verhältnis und die Dividendenrendite gilt der Kurs per Jahresende
2) Dividende 2011: Vorschlag an die Hauptversammlung

TRANSPARENTE KOMMUNIKATION

Die aktive und klare Kapitalmarktkommunikation der Flughafen Wien AG ermöglicht allen Interessengruppen zeitgleich Zugang zu Informationen über aktuelle Entwicklungen des Unternehmens. Neben den Quartalsberichten werden monatliche Berichte zur Verkehrsentwicklung erstellt. Zudem erfolgen regelmäßig ausführliche Ergebnispräsentationen für Analysten und institutionelle Anleger. Alle Informationen stehen auf der Investor-Relations-Homepage der Flughafen-Wien-Gruppe zum Download in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung.

Das Management präsentierte im Jahr 2011 die aktuellen Entwicklungen der Flughafen-Wien-Gruppe im Rahmen von Investorenkonferenzen und Roadshows in Paris, London, Zürich, Frankfurt sowie den USA. Zur persönlichen Information von Privataktionären war das Unternehmen auch im Jahr 2011 auf der Gewinn-Messe vertreten.

Folgende Finanzinstitutionen erstellten im Berichtsjahr Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie:

Barclays Capital (London)
Cheuvreux (Wien)
Citigroup Global Markets (London)
Commerzbank (Frankfurt)
Deutsche Bank (Frankfurt)
ERSTE Bank (Wien)
Goldman Sachs (London)
HSBC (London)
JP Morgan (London)
Kepler Research (Frankfurt)
Macquarie Research (Frankfurt)
Morgan Stanley (London)
Royal Bank of Canada (London)
Raiffeisen Centrobank (Wien)
Sylvia Quandt Research GmbH (Frankfurt)
Unicredit (London)

HAUPTVERSAMMLUNG

Die 22. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG fand am 29. April 2011 im Austria Center in Wien statt. Insgesamt nahmen 352 Aktionäre mit 15.932.683 Stimmrechten daran teil. Neben der Präsentation des Jahresergebnisses standen Beschlussfassungen über die Verwendung des Bilanzgewinns, über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2010, über die Vergütung für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2010 sowie die Wahl des Abschlussprüfers und des Konzernabschlussprüfers für das Jahr 2011 auf der Tagesordnung. Zum Abschluss wurden Wahlen in den Aufsichtsrat durchgeführt.

Ebenfalls im Austria Center in Wien fand am 31. August 2011 eine außerordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG statt. Ziel der 23. Hauptversammlung waren die Beschlussfassung über die Änderung der Satzung in § 7 Abs. 1 (Erhöhung der Anzahl der Aufsichtsratsmitglieder auf höchstens zehn von der Hauptversammlung gewählte Mitglieder), die Wahlen in den Aufsichtsrat und die Beschlussfassung über die Änderung der Satzung in § 6 Abs. 1 Satz 1 (Erhöhung der Anzahl der Vorstandsmitglieder für die Zeit bis 31. Dezember 2011 auf bis zu vier Mitglieder). Insgesamt nahmen an dieser Veranstaltung 253 Aktionäre mit 16.693.065 Stimmrechten teil.

Am 24. April 2012 findet die 24. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG statt.

Weitere Informationen und Berichte zu den Hauptversammlungen können auf der Website ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Hauptversammlung" eingesehen werden.

Finanzkalender 2012

24. Hauptversammlung	24. April 2012
Ex-Dividendentag	27. April 2012
Dividenden-Zahltag	2. Mai 2012
1. Quartal 2012	23. Mai 2012
Halbjahresergebnis 2012	22. August 2012
1.–3. Quartal 2012	22. November 2012

Verkehrsergebnisse 2012

Verkehrsergebnisse März 2012	12. April 2012
Verkehrsergebnisse April 2012	10. Mai 2012
Verkehrsergebnisse Mai 2012	12. Juni 2012
Verkehrsergebnisse Juni 2012	10. Juli 2012
Verkehrsergebnisse Juli 2012	14. August 2012
Verkehrsergebnisse August 2012	11. September 2012
Verkehrsergebnisse September 2012	11. Oktober 2012
Verkehrsergebnisse Oktober 2012	13. November 2012
Verkehrsergebnisse November 2012	13. Dezember 2012

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Eine interaktive Version dieses Geschäftsberichts finden Sie im Internet unter dem Link gb2011.viennaairport.com. Durch die Eintragung in das Aktionärsservice der Flughafen Wien AG erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

Kontakt
Mag. Judit Helenyi, Tel.: +43/1/7007-23126 E-Mail: j.helenyi@viennaairport.com
Mario Santi, Tel.: +43/1/7007-22826 E-Mail: m.santi@viennaairport.com

oder: investor-relations@viennaairport.com

DIVIDENDENPOLITIK UND GEWINNVERTEILUNGSVORSCHLAG

Das Geschäftsjahr 2011 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 21.009.077,87 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2011 eine Dividende von € 1,0 je Aktie – das sind in Summe € 21.000.000,00 – ausgeschüttet und der Rest in Höhe von € 9.077,87 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Der Vorstand
Schwechat, 27. Februar 2012

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT

(GEMÄSS § 243B UGB)

Das oberste Ziel der Flughafen Wien AG bildet die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Bei der Erreichung dieses Ziels verfolgt das Management eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex.

BEKENNTNIS ZU EINER VERANTWORTUNGSVOLLEN UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Flughafen Wien AG bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und hat das Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex in seiner aktuellen Fassung (Jänner 2012) erneuert. Der Kodex kann unter www.corporate-governance.at abgerufen werden.

Der Kodex enthält unter anderem sogenannte Comply-or-Explain-Regelungen, deren Nichteinhaltung entsprechend begründet werden muss. Die Flughafen Wien AG erfüllt alle Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex mit Ausnahme der Regel 16, erster Satz und begründet dies wie folgt: Nach dem Rücktritt des interimistischen Vorstandsvorsitzenden Dr. Christoph Herbst mit 31. August 2011 wurde kein Vorstandsvorsitzender mehr bestellt, um den Teamgeist in der Zusammenarbeit des Vorstands zu fördern.

DAS MANAGEMENT

Dr. Christoph Herbst legte seine Funktion als Vorsitzender des Aufsichtsrats und seine Funktion als interimistisch bestelltes Vorstandsmitglied und Vorsitzender des Vorstands gemäß § 90 Abs 2 AktG mit Wirkung zum 31. August 2011 zurück. Mit 5. September 2011 wurden Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner bis zum 5. September 2016 zu Mitgliedern des Vorstands ernannt. Die Funktionsperioden von KR Ernest Gabmann und Ing. Gerhard Schmid endeten mit 31. Dezember 2011.

VORSTAND

VORSTANDSMITGLIED KOMM.-RAT ERNEST GABMANN

Jahrgang 1949, trat nach dem Besuch der Handelsschule in Wien in den Baustoff- und Mineralölhandel seines Vaters ein, bei dem er von 1984 bis zu seinem Eintritt in die Niederösterreichische Landesregierung als geschäftsführender Gesellschafter tätig war. 1983 wurde er Landesvorsitzender der Jungen Wirtschaft, fünf Jahre später wurde er in den Niederösterreichischen Landtag gewählt und war unter anderem Landesrat für Wirtschaft, Technologie und Tourismus, ab 2004 war er Landeshauptmann-Stellvertreter in Niederösterreich. Am 1.3.2009 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Sein Vertrag ist befristet bis 31.12.2011 abgeschlossen.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:
• Keine

VORSTANDSMITGLIED UND VORSITZENDER DR. CHRISTOPH HERBST (BIS 31.8.2011)

Jahrgang 1960, ist nach dem Studium der Rechtswissenschaft an der Universität Wien seit 1995 als Rechtsanwalt tätig und seit 2002 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG. Ab August 2009 war er Vorsitzender des Aufsichtsrats. Mit 1.1.2011 wurde er interimistisch gemäß § 90 Abs 2 AktG zum Vorsitzenden des Vorstands bestellt und seine Funktion im Aufsichtsrat ruhend gestellt. Herr Dr. Christoph Herbst ist von seiner Funktion als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG am 31.8.2011 zurückgetreten, wodurch auch seine interimistische Bestellung zum Vorstandsmitglied und Vorsitzenden des Vorstands geendet hat.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:
• EBG MedAustron GmbH
• EWU Wohnbau Unternehmensbeteiligungs-Aktiengesellschaft
• GEBAU-NIOBAU Gemeinnützige Baugesellschaft m.b.H.
• Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft „Austria" Aktiengesellschaft
• Land Niederösterreich Finanz- und Beteiligungsmanagement GmbH
• „Wohnungseigentümer" Gemeinnützige Wohnbaugesellschaft m.b.H.

VORSTANDSMITGLIED ING. GERHARD SCHMID

Jahrgang 1957, begann seine Karriere als Techniker bei der Böhler AG (Forschungszentrum Seibersdorf). 1979 wechselte er in die Magistratsabteilung 46 der Gemeinde Wien (Technische Verkehrsangelegenheiten); 1987 wurde er Leiter des Büros des damaligen Bürgermeisters Dr. Helmut Zilk.

1993 kam er zum Flughafen Wien in die Abteilung Revision, zu deren Leiter er 1995 bestellt wurde. 1997 wurde er zum Leiter der Technischen Dienste ernannt. Mit 1.10.1999 rückte er in den Vorstand der Flughafen Wien AG auf. Sein Vertrag ist befristet bis 31.12.2011 abgeschlossen.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:
- Wiener Linien GmbH
- Wiener Hafen Management GmbH
- Wiener Stadtentwicklungsgesellschaft m.b.H.
- Wiener Städtische Wechselseitiger Versicherungsverein – Vermögensverwaltung – Vienna Insurance Group

VORSTANDSMITGLIED MAG. JULIAN JÄGER, MBA

Jahrgang 1971, hat das Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien absolviert und ist bereits 2002 als Mitarbeiter der Rechtsabteilung in die Flughafen Wien AG eingetreten. Von 2004 bis 2006 übernahm er die Leitung der Abteilung Business Development im Bereich Airline- und Terminaldienste, bevor er 2007 als Chief Commercial Officer zum Malta International Airport plc wechselte, den er ab 2008 als Chief Executive Officer leitete. Am 5.9.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:
- Keine

VORSTANDSMITGLIED DR. GÜNTHER OFNER

Jahrgang 1956, studierte Rechtswissenschaften an der Universität Wien, promovierte 1983 zum Doktor der Rechtswissenschaften und war von 1986 bis 2000 auch als Universitätslektor und Lehrbeauftragter der Universität Wien tätig. Er war von 1981 bis 1992 Geschäftsführer des Friedrich Funder Instituts für Journalistenausbildung und Medienforschung, bevor er von 1992 bis 1994 stv. Abteilungsleiter des Auslandsbüros der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts AG war. Von 1994 bis 2004 war er Mitglied des Vorstands der Burgenländischen Elektrizitätswirtschafts AG und von 1995 bis 1997 sowie 2005 bis 2011 auch Mitglied des Vorstands sowie 2004 bis 2005 Mitglied des Aufsichtsrats der Burgenland Holding AG. Weitere Aufgaben übernahm er unter anderem als Vorsitzender des Vorstands in der UTA Telekom AG von 2004 bis 2005 sowie als Geschäftsführer in verschiedenen in- und ausländischen Tochterunternehmen der EVN AG. Am 5.9.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:
- Plaut Aktiengesellschaft

Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2011 bis 31.8.2011

Vorstand	Vorstand und Vorsitzender des Vorstands	Vorstand
Komm.-Rat Ernest Gabmann	**Dr. Christoph Herbst**	**Ing. Gerhard Schmid**
Immobilien und Center Management	**Generalsekretariat**	**Aviation**
DI Werner Hackenberg	Dr. Wolfgang Köberl, MBA (interim.)	Mag. Friedrich Lehr, MBA
Planung und Bau	**Kommunikation**	**Revision**
DI Irene Weidmann (interim.)	Peter Kleemann (interim.)	Mag. Günter Grubmüller
	Strategie und Controlling	**Umwelt**
	Mag. Andreas Schadenhofer	Ing. Christian Röhrer
	Finanz- und Rechnungswesen	**Flughafendienste**
	Mag. Franz Imlinger	Karl Schleinzer
	Bau Skylink	**Abfertigungsdienste[1)]**
	DI Norbert Steiner	Ernest Eisner
	Personal	**Technische Dienste**
	Mag. Christoph Lehr	Peter Niedl
	Qualitätsmanagement und Organisationsentwicklung	**Informationssysteme**
	Mag. Christine Kargl	Dr. Andreas Singer

1) Ab 1.8.2011: Mag. Wolfgang Fasching

■ Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2011 ab 5.9.2011

Vorstand	Vorstand	Vorstand	Vorstand
Komm.-Rat Ernest Gabmann	**Ing. Gerhard Schmid**	**Dr. Günther Ofner**	**Mag. Julian Jäger**
Planung und Bau	**Projekt Inbetriebnahme Skylink**	**Strategie und Controlling**	**Operations**[1]
DI Irene Weidmann (interim.)		Mag. Andreas Schadenhofer	Mag. Fritz Lehr
		Finanz- und Rechnungswesen/Einkauf[2]	**Abfertigungsdienste**
		Mag. Franz Imlinger	Mag. Wolfgang Fasching
		Bau Skylink	**Informationssysteme**
		DI Norbert Steiner	Dr. Andreas Singer
		Immobilienmanagement, Werbung und Parkierung	**Centermanagement Retail und Gastro**
		DI Werner Hackenberg	Ing. Franz Svoboda (interim.)
		Personal	**Umweltmanagement**
		Mag. Christoph Lehr	Ing. Christan Röhrer
		Kommunikation	**Revision**
		Peter Kleemann (interim.)	Mag. Günter Grubmüller
		Generalsekretariat	**Technische Dienste** (gemeinsam mit VDir. Dr. Ofner)
		Dr. Wolfgang Köberl	Peter Niedl
		Technische Dienste (gemeinsam mit VDir. Mag. Jäger)	
		Peter Niedl	

1) Ab 1.12.2011: Mag. Nikolaus Gretzmacher
2) Ab 1.12.2011: Mag. Rita Heiss

In der Zeit zwischen 31.8. und 4.9.2011 haben die Vorstandsmitglieder KR Ernest Gabmann und Ing. Gerhard Schmid die Agenden des zurückgetretenen Vorstandsmitglieds Dr. Christoph Herbst gemeinsam wahrgenommen.

■ Gesamtprokuristen

DI Werner Hackenberg	
MMag. Michael Höferer	
Mag. Christoph Lehr	
Mag. Andreas Schadenhofer	
DI Norbert Steiner	
Direktor Michael Tmej	
Mag. Andreas Eder	ab 1.12.2011
Mag. Wolfgang Fasching	ab 1.12.2011
Direktor Ernest Eisner	bis 4.10.2011
Mag. Franz Imlinger	bis 30.11.2011
Friedrich Lehr, MBA	bis 30.11.2011
Direktor Karl Schleinzer	bis 30.11.2011

ARBEITSWEISE DES VORSTANDS

Der Vorstand leitet die Geschäfte auf Basis der Gesetze, der Satzung und der Geschäftsordnung. In der Geschäftsordnung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit im Vorstand geregelt. Weiters enthält sie die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands sowie einen Katalog der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen. Der Vorstand bespricht in regelmäßigen wöchentlichen Sitzungen den aktuellen Geschäftsverlauf und trifft im Rahmen dieser Sitzungen jene Entscheidungen, die der Genehmigung des Gesamtvorstands bedürfen. Weiters erfolgt zwischen den Mitgliedern des Vorstands ein regelmäßiger Informationsaustausch über relevante Aktivitäten und Geschehnisse.

VORSTANDSVERGÜTUNG

Die Vergütung des Vorstands beinhaltet neben einem fixen auch einen erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezüge. Die variable Vergütung hängt vom Erreichen bestimmter Zielvorgaben ab, die jährlich zwischen Vorstand und Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Unternehmensziele neu vereinbart werden.

In Entsprechung der Regel 27 Österreichischer Corporate Governance Kodex hängen 50 % der variablen Vergütung von Herrn KR Ernest Gabmann und Ing. Gerhard Schmid davon ab, dass der Terminal Skylink im Rahmen der geplanten Kosten und Termine fertiggestellt wird, weshalb die Bonifikation erst nach Fertigstellung des Terminals Skylink ausgezahlt werden kann. Weitere 50 % hängen vom Erreichen bestimmter Finanzziele (EBIT), Kostensenkungsziele sowie der Umsetzung einer Neuorganisation des Unternehmens ab. Die maximale variable Vergütung ist mit 66 % des Fixbezugs begrenzt. Mit Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden zu 50 % Ziele im betreffenden Geschäftsjahr und zu 50 % nachhaltige und langfristige Ziele vereinbart. Da Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner erst im letzten Drittel des Geschäftsjahres 2011 ihre Tätigkeit aufgenommen haben, wurden Ziele zur Unternehmensumorganisation bzw. Strategieziele zu internationalen Flughafenprojekten vereinbart. Sollte sich nach Auszahlung der variablen Vergütung herausstellen, dass sie auf Grundlage von offenkundig falschen Daten ausgezahlt wurden, ist das Vorstandsmitglied verpflichtet, die daraus resultierende Prämie zur Gänze zurückzuzahlen. Bei Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner ist die maximale variable Vergütung mit 100 % des Fixbezugs begrenzt. Aufgrund der nur interimistischen Vorstandstätigkeit von Herrn Dr. Christoph Herbst wurde keine variable Vergütung vereinbart.

Die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder wird in nachstehender Tabelle sowie auf Seite 177 im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Die Pensionsansprüche von Herrn Mag. Herbert Kaufmann und Herrn Ing. Gerhard Schmid wurden im Jahr 2010 zur Gänze in eine externe Pensionskasse übergeleitet und somit ausgelagert. Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15 % des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Weitere Pensionsansprüche von Vorstandsmitgliedern bestehen nicht.

Die Laufzeit der bis 30. September 2014 laufenden Vorstandsverträge mit KR Ernest Gabmann und Ing. Gerhard Schmid wurden auf 31. Dezember 2011 verkürzt. Mit Herrn Ing. Schmid wurde im Anschluss an seine Vorstandstätigkeit ein einjähriger Konsulentenvertrag zur Unterstützung bei der Inbetriebnahme des Terminals Skylink mit einem Jahreshonorar in Höhe von ca. € 254.000 sowie einer allfälligen Erfolgskomponente in Höhe von 66 % der Jahreshonorarsumme abgeschlossen. Weiters erhält Herr Ing. Schmid einmalig eine Zahlung in Höhe von ca. € 254.000. Herr Mag. Herbert Kaufmann, dessen Vorstandstätigkeit bereits am 31.12.2010 geendet hat, wird die Flughafen Wien AG ab 1.1.2012 zwei Jahre lang als Konsulent bei internationalen Projekten unterstützen und in den Aufsichtsrat verschiedener Auslandsbeteiligungen einziehen und erhält dafür ein jährliches Honorar in Höhe von € 180.000. Er hat eine Abgangsentschädigung in Höhe von € 350.000 erhalten. Herr KR Gabmann hat die Flughafen Wien AG auf Feststellung eines aufrechten Vorstandsmandats bis 30.9.2014 bzw. auf Abschluss eines Konsulentenvertrags geklagt.

Herr Mag. Kaufmann erhielt eine Abfertigung in Höhe von € 460.105,47 sowie eine Urlaubsersatzleistung in Höhe von € 48.422,64. Herrn Ing. Schmid wurden € 323.220,67 an Abfertigungsleistungen ausgezahlt. Herr Gabmann hat eine Urlaubsersatzleistung in Höhe von € 50.669,55 erhalten.

Besondere Vereinbarungen für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots liegen nicht vor. Im Falle einer vorzeitigen Abberufung als Vorstand von Herrn Mag. Julian Jäger und Dr. Günther Ofner ohne wichtigen Grund ist gemäß Regel 27a Österreichischer Corporate Governance Kodex eine Entgeltfortzahlung für die Dauer von maximal 24 Monaten vereinbart. Es stehen keine Abfertigungsansprüche zu. Es wurden keine Aktienoptionen erteilt. Es besteht eine D&O-Versicherung, die Kosten dafür trägt das Unternehmen.

■ Einzelausweis der Vorstandsvergütung 2010 und 2011 in T€

	2011	2011	2011	2011	2011	2011	2011	2010
in T€	Fixe Bezüge	Anteil am Gesamtbezug	Erfolgsabhängige Bezüge 2010	Anteil am Gesamtbezug	Sachbezüge	Anteil am Gesamtbezug	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Komm.-Rat Ernest Gabmann	256,7	73,6%	84,8	24,3%	7,2	2,1%	348,7	331,9
Dr. Christoph Herbst	166,6	100,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	166,6	0,0
Ing. Gerhard Schmid	256,7	73,6%	84,8	24,3%	7,5	2,1%	349,0	346,2
Mag. Julian Jäger	80,6	97,2%	0,0	0,0%	2,3	2,8%	82,9	0,0
Dr. Günther Ofner	80,6	97,2%	0,0	0,0%	2,3	2,8%	82,9	0,0

AUFSICHTSRAT

Durch Satzungsänderung und Wahlen in den Aufsichtsrat in der 23. außerordentlichen Hauptversammlung am 31.8.2011 wurde die Anzahl der Aufsichtsratsmitglieder der Flughafen Wien AG von bisher neun auf zehn Kapitalvertreter erhöht. Der Aufsichtsrat setzt sich nunmehr aus zehn Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen.

Alle Kapitalvertreter sind von der Hauptversammlung gewählt und bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2012 beschließt, bestellt.

Der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Christoph Herbst hat sein Aufsichtsratsmandat während seiner interimistischen Bestellung zum Vorstandsmitglied und Vorsitzenden des Vorstands ab 1.1.2011 ruhend gestellt. Während der Ruhendstellung seines Aufsichtsratsmandats wurde Herr Dr. Christoph Herbst von Herrn KR Karl Samstag als 1. Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden vertreten. Nach dem Rücktritt von Herrn Karl Samstag als Aufsichtsratsmitglied wurde Herr Ing. Ewald Kirschner mit 29.4.2011 zum 1. Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Nach dem Rücktritt von Dr. Christoph Herbst wurde Herr Mag. Erwin Hameseder mit Wirkung ab 31.8.2011 zum neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG haben sich gemäß den Leitlinien für die Unabhängigkeit, die gemäß den Anforderungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex vom Aufsichtsrat definiert wurden (siehe Seite 65), als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des Österreichischen Corporate Governance Kodex entsprochen wird.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Mag. Erwin Hameseder, Vorsitzender, 1956	Generaldirektor der Raiffeisen-Holding NÖ-Wien	31.8.2011	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Strabag SE, AGRANA Beteiligungs-Aktiengesellschaft, Raiffeisen Bank International AG, UNIQA Versicherungen AG, Südzucker AG
Ing. Ewald Kirschner, Stellvertreter, 1957	Generaldirektor der GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft	29.4.2011	-
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, Stellvertreter, 1950	Generaldirektor der OMV Aktiengesellschaft a.D.	29.4.2011	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Telekom Austria Aktiengesellschaft, VIENNA INSURANCE GROUP AG Wiener Versicherung Gruppe (Vorsitzender), CA Immobilien Anlagen Aktiengesellschaft (Vorsitzender), F. Hoffmann La-Roche AG
Dr. Gabriele Domschitz, 1959	Vorstandsdirektorin der Wiener Stadtwerke Holding AG	29.4.2011	-
Mag. Bettina Glatz-Kremsner, 1962	Vorstandsdirektorin Casinos Austria AG und Österreichische Lotterien GesmbH	29.4.2011	-
Dr. Claus J. Raidl, 1942	Präsident der Oesterreichischen Nationalbank	31.8.2011	Mitglied im Aufsichtsrat bei: CEESEG Aktiengesellschaft, Wiener Börse AG, Wienerberger AG
Dr. Christoph Herbst, Vorsitzender bis 31.8.2011, Funktion ab 1.1.2011 ruhend gestellt, 1960	Rechtsanwalt	25.4.2002	EBG MedAustron GmbH, EWU Wohnbau Unternehmensbeteiligungs-Aktiengesellschaft, GEBAU-NIOBAU Gemeinnützige Baugesellschaft m.b.H., Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft „Austria" Aktiengesellschaft, Land Niederösterreich Finanz- und Beteiligungsmanagement GmbH, „Wohnungseigentümer" Gemeinnützige Wohnbaugesellschaft m.b.H.

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbe-stellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Komm.-Rat Karl Samstag, Stellvertreter bis 29.4.2011, 1944	Generaldirektor a.D. Bank Austria Creditan-stalt AG	22.4.2004	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Allgemeine Baugesellschaft-A. Porr Aktiengesellschaft, BKS Bank AG, Bank für Tirol und Vorarlberg Aktiengesellschaft, Oberbank AG, Schoeller-Bleckmann Oilfield Equipment Aktiengesellschaft
Dkfm. Alfred Reiter, Stellvertreter, bis 29.4.2011, 1939	Vorstandsvorsitzender Investkredit Bank AG i.R.	11.5.2001	-
Johannes Coreth, bis 29.4.2011, 1942	Generaldirektor-Stv. a.D. Niederösterreichische Versicherung	9.5.1997	-
Komm.-Rat. Dr. Burkhard Hofer, 1944	Generaldirektor EVN AG a.D.	20.8.2009	Mitglied im Aufsichtsrat bei: EVN AG (Vorsitzender)
Dr. Franz Lauer, 1939	Generaldirektor Wiener Städtische Versicherung AG i.R.	7.5.1998	-
Prof. Hans-Jörg Manstein, 1944	Manstein Zeitschriften-verlag GesmbH	24.4.2003	-
Prof. Komm.-Rat Alfons Metzger, 1941	Metzger Realitäten Gruppe	25.4.2002	-
Komm.-Rat Dr. Karl Skyba, bis 29.4.2011, 1939	Generaldirektor a.D. Wiener Stadtwerke Holding AG	22.4.2004	Mitglied im Aufsichtsrat bei: VIENNA INSURANCE GROUP AG Wiener Versicherung Gruppe
Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder			
Ing. Manfred Biegler, 1956	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Dieter Rozboril, 1973	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		-
Thomas Schäffer, 1983	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Karl Hromadka, 1954	Stv. Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		-
Heinz Wessely, 1971	Arbeiterbetriebsrat		-

VERTRETER DER AUFSICHTSBEHÖRDE

Dr. Peter Franzmayr war bis 10. Oktober 2011 als Vertreter der Aufsichtsbehörde tätig. Mit 11. Oktober 2011 übernahm Mag. Josef Hackl die Vertretung der Aufsichtsbehörde im Aufsichtsrat der Gesellschaft.

AUFSICHTSRATSVERTRETER DES STREUBESITZES

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 18. ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2008 Generaldirektor i.R. Dr. Franz Lauer und Komm.-Rat Alfons Metzger gewählt.

ARBEITSWEISE DES AUFSICHTSRATS

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

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

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

PRÄSIDIAL- UND PERSONALAUSSCHUSS

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

■ Mitglieder des Präsidial- und Personalausschusses

Mag. Erwin Hameseder	(Vorsitzender seit 31.8.2011)
Ing. Ewald Kirschner	(seit 29.4.2011)
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	(seit 29.4.2011)
Komm.-Rat Karl Samstag	(bis 29.4.2011)
Dkfm. Alfred Reiter	(bis 29.4.2011)
Dr. Burkhard Hofer	(von 23.2.2011 bis 31.8.2011)
Ing. Manfred Biegler	
Dieter Rozboril	

STRATEGIEAUSSCHUSS

Der Strategieausschuss bereitet in Zusammenarbeit mit dem Vorstand und gegebenenfalls unter Beiziehung von Experten strategische Themen auf. Die darauf aufbauenden Entscheidungen werden im Gesamtaufsichtsrat getroffen.

■ Mitglieder des Strategieausschusses

Mag. Erwin Hameseder	(Vorsitzender seit 31.8.2011)
Ing. Ewald Kirschner	(seit 29. 4.2011)
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	(seit 29.4.2011)
Dr. Gabriele Domschitz	(seit 29.4.2011)
Dr. Burkhard Hofer	(von 29.4.2011 bis 31.8.2011)
Prof. Komm.-Rat Alfons Metzger	
Komm.-Rat Karl Samstag	(bis 29.4.2011)
Dkfm. Alfred Reiter	(bis 29.4.2011)
Ing. Manfred Biegler	
Dieter Rozboril	
Heinz Wessely	

PRÜFUNGSAUSSCHUSS

Der Prüfungsausschuss ist für Fragen der Rechnungslegung sowie der Prüfung der Gesellschaft und des Konzerns zuständig. Zudem wertet er die Prüfberichte des Abschlussprüfers aus und berichtet darüber dem Aufsichtsrat. Er ist mit den Agenden der Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses, des Vorschlags für die Gewinnverteilung und des Lageberichts, der Prüfung des Konzernabschlusses, der Systemprüfung der Rechnungslegung, des Corporate-Governance-Berichts, der Überwachung und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie des internen Revisionssystems und des Risikomanagements und mit der Erstattung eines Vorschlags für die Auswahl des Abschlussprüfers und der Überwachung seiner Unabhängigkeit betraut und befasst sich mit den Inhalten des Management-Letters und dem Bericht über die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements. Als Finanzexperte fungiert seit 25.5.2011 der Ausschussvorsitzende Dr. Wolfgang Ruttenstorfer (bis 29.4.2011 Komm.-Rat Karl Samstag), der aufgrund seiner langjährigen Berufserfahrung über die dafür notwendige Expertise verfügt.

■ Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	(Vorsitzender seit 25.5.2011)
Mag. Erwin Hameseder	(seit 29.4.2011)
Ing. Ewald Kirschner	(seit 29.4.2011)
Dr. Burkhard Hofer	
Dr. Gabriele Domschitz	
Komm.-Rat Karl Samstag	(Vorsitzender bis 29.4.2011)
Dkfm. Alfred Reiter	(bis 29.4.2011)
Dr. Franz Lauer	(bis 25.5.2011)
Ing. Manfred Biegler	
Dieter Rozboril	
Heinz Wessely	

SITZUNGSHÄUFIGKEIT UND ZENTRALE FRAGESTELLUNGEN

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2011 zehn Sitzungen abgehalten. Weiters fanden sieben Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und drei des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung, insbesondere wurden Fragen der Optimierung der Unternehmensorganisation und Maßnahmen zur Kostenreduktion und Ertragssteigerung behandelt. Weiters wurde die Erweiterung der Infrastruktureinrichtungen am Standort, insbesondere im Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink, die Inbetriebnahmevorbereitungen und die Schadensverfolgung beim Skylink erörtert sowie das UVP-Verfahren zur 3. Piste thematisiert. Zudem standen die Vorstandssuche und die Bestellung der Vorstandsmitglieder, die Umsetzung der Flughafenentgeltrichtlinie und die Entwicklung bzw. Kooperation mit den Hauptkunden auf der Agenda. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenum berichtet. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Auf den Bericht des Aufsichtsrats auf Seite 68 wird verwiesen.

VERGÜTUNG DER AUFSICHTSRÄTE 2011

Die Vergütung der Aufsichtsräte umfasst eine jährliche Vergütung für den Vorsitzenden in Höhe von € 12.000, für die Vorsitzenden-Stellvertreter in Höhe von € 10.000 und für einfache Mitglieder in Höhe von € 8.000 und ein einheitliches Sitzungsentgelt in Höhe von € 300. Angaben zur individuellen Vergütung der Aufsichtsräte sind unten stehender Tabelle zu entnehmen.

Mag. Erwin Hameseder	€ 1.800,00
Ing. Ewald Kirschner	€ 5.100,00
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	€ 5.223,51
Dr. Burkhard Hofer	€ 14.675,67
Dr. Gabriele Domschitz	€ 3.000,00
Dr. Franz Lauer	€ 11.600,00
Prof. Hans-Jörg Manstein	€ 10.700,00
Komm.-Rat Alfons Metzger	€ 10.400,00
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	€ 2.100,00
Dr. Claus J. Raidl	€ 900,00
Dr. Christoph Herbst	€ 12.300,00
Dkfm. Alfred Reiter	€ 11.800,00
Gen.Dir.Stv. Johannes Coreth	€ 8.900,00
Komm.-Rat Dr. Karl Skyba	€ 8.900,00
Komm.-Rat Karl Samstag	€ 11.800,00

INTERNE REVISION UND RISIKOMANAGEMENT

Die Abteilung Interne Revision untersteht direkt dem Vorstand und erstellt ein jährliches Revisionsprogramm sowie einen Tätigkeitsbericht für das vergangene Geschäftsjahr. Der Vorstand erörtert beide Dokumente jährlich mit dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements wird vom Abschlussprüfer auf Grundlage der vorgelegten Dokumente und der zur Verfügung gestellten Unterlagen beurteilt. Dieser Prüfbericht ergeht an den Vorstand und den Aufsichtsratsvorsitzenden und wird anschließend allen Aufsichtsratsmitgliedern präsentiert.

LEITLINIEN FÜR DIE UNABHÄNGIGKEIT DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

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

- Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand steht, die einen materiellen Interessenkonflikt begründet und daher geeignet ist, das Verhalten des Mitglieds zu beeinflussen.

- Das Aufsichtsratsmitglied soll in den vergangenen fünf Jahren nicht Mitglied des Vorstands oder leitender Angestellter der Gesellschaft oder eines Tochterunternehmens der Gesellschaft gewesen sein.

- Das Aufsichtsratsmitglied soll zu der Gesellschaft oder einem Tochterunternehmen der Gesellschaft kein Geschäftsverhältnis in einem für das Aufsichtsratsmitglied bedeutenden Umfang unterhalten oder im letzten Jahr unterhalten haben. Dies gilt auch für Geschäftsverhältnisse mit Unternehmen, an denen das Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat. Die Genehmigung einzelner Geschäfte durch den Aufsichtsrat gemäß L-Regel 48 führt nicht automatisch zur Qualifikation als nicht unabhängig.

- Das Aufsichtsratsmitglied soll in den letzten drei Jahren nicht Abschlussprüfer der Gesellschaft oder Beteiligter oder Angestellter der prüfenden Prüfungsgesellschaft gewesen sein.

- Das Aufsichtsratsmitglied soll nicht Vorstandsmitglied in einer anderen Gesellschaft sein, in der ein Vorstandsmitglied der Gesellschaft Aufsichtsratsmitglied ist. Das Aufsichtsratsmitglied soll kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkeln, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitglieds oder von Personen sein, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Positionen befinden.

EXTERNE EVALUIERUNG

Eine externe Evaluierung zur Einhaltung der Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex wurde für das Geschäftsjahr 2011 entsprechend der Regel 62 des Österreichischen Corporate Governance Kodex von der Univ.-Prof. DDr. Waldemar Jud Corporate Governance Forschung CGF GmbH durchgeführt. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist auf ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Corporate Governance" abrufbar.

UGB-ABSCHLUSS

Der UGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt am Sitz der Gesellschaft auf, kann per E-Mail unter investor-relations@viennaairport.com oder telefonisch unter 01/7007-22826 angefordert werden und ist auf ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Publikationen" im Unterpunkt „Sonstige Publikationen" abrufbar.

FINANZBERICHTE GEMÄSS BÖRSEGESETZ

Die Jahresfinanzberichte sowie die Quartalsberichte sind auf ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Publikationen" im Unterpunkt „Sonstige Publikationen" abrufbar.

ABSCHLUSSPRÜFER

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 22. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft hat vor ihrer Wahl zum Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss einen schriftlichen Bericht über folgende Punkte vorgelegt:

- Befugnis zur Prüfung einer Aktiengesellschaft sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen;
- eine nach Leistungskategorien gegliederte Aufstellung über die für das vorangegangene Geschäftsjahr von der Gesellschaft erhaltenen Gesamteinnahmen;
- Einbeziehung in ein gesetzliches Qualitätssicherungssystem;
- nachvollziehbare Darlegung ihrer Unbefangenheit;
- Maßnahmen, die getroffen wurden, um eine unabhängige Prüfung sicherzustellen.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betrugen für das Geschäftsjahr 2011 T€ 265,6 für die Abschlussprüfung, T€ 54,4 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 51,0 für sonstige Leistungen.

COMPLIANCE-REGELN

Die Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) in der Fassung vom 1. November 2007 wurde vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um Ad-hoc-Bereiche ergänzt werden. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. Der Compliance-Verantwortliche der Flughafen Wien AG informiert jährlich den Aufsichtsrat, erstellt einen Tätigkeitsbericht und übermittelt diesen in geeigneter Weise an die Finanzmarktaufsichtsbehörde (FMA).

AD-HOC-PUBLIZITÄT UND DIRECTORS' DEALINGS

Der Ad-hoc-Publizität wird durch Veröffentlichungen auf der Website entsprochen. Für das Geschäftsjahr 2011 sind keine Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach den Bestimmungen des Börsegesetzes zu veröffentlichen sind, bekannt.

FRAUENFÖRDERUNG

Aufgrund der Mitarbeiterstruktur in der Flughafen Wien AG – rund 80 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind im gewerblichen Bereich tätig – ist der Frauenanteil unter den Beschäftigten vergleichsweise niedrig; er beläuft sich auf 12,3 %. Nichtsdestoweniger anerkennt der Flughafen Wien das Potenzial von Frauen in der Arbeitswelt und ist bestrebt, den Frauenanteil insgesamt, insbesondere auch in Führungspositionen zu erhöhen. Im Berichtsjahr wurden zwei Führungspositionen mit Frauen besetzt, nämlich der Bereich „Planung und Bau" und der Bereich „Finanz- und Rechnungswesen". Im Zuge der Neubesetzung des Aufsichtsrats wurden ebenfalls zwei Frauen in den Aufsichtsrat gewählt. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Der Vorstand

Schwechat, 27. Februar 2012

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

MAG. ERWIN HAMESEDER,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

SITZUNGSHÄUFIGKEIT UND ZENTRALE FRAGESTELLUNGEN

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2011 zehn Sitzungen abgehalten. Weiters fanden sieben Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und drei des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung, insbesondere wurden Fragen der Optimierung der Unternehmensorganisation und Maßnahmen zur Kostenreduktion und Ertragssteigerung behandelt. Weiters wurde die Erweiterung der Infrastruktureinrichtungen am Standort, insbesondere im Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink, die Inbetriebnahmevorbereitungen und die Schadensverfolgung beim Skylink erörtert sowie das UVP-Verfahren zur 3. Piste thematisiert. Zudem standen die Vorstandssuche und die Bestellung der Vorstandsmitglieder, die Umsetzung der Flughafenentgeltrichtlinie und die Entwicklung bzw. Kooperation mit den Hauptkunden auf der Agenda. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenum berichtet. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Im Jahr 2012 werden die Schwerpunkte in der Inbetriebnahme des Terminals Skylink, im weiteren Ausbau der bestehenden Infrastruktur zur Festigung der Drehkreuzfunktion und zur Fortsetzung des Wachstumskurses, in der Nutzung von Kostensenkungs- und Ertragssteigerungspotenzialen und in der Untersuchung und Nachverfolgung von allfälligen Schadenersatzansprüchen im Zusammenhang mit dem Terminal VIE-Skylink liegen.

VERPFLICHTUNG ZUM CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich bereits seit 2003 zur Einhaltung der Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex. Dementsprechend nimmt der Aufsichtsrat alle darin festgelegten Kompetenzen und Verantwortungen wahr.

Die Einhaltung der im Kodex festgelegten Regelung wird jährlich extern evaluiert. Die Einklangsprüfung des Corporate-Governance-Berichts, die von der Univ. Prof. DDr. Waldemar Jud Corporate Governance Forschung CGF GmbH durchgeführt wurde, kam zu dem Ergebnis, dass keine wesentlichen Beanstandungen gegeben sind.

ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 22. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzern-Lagebericht über das Geschäftsjahr 2011 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

PRÜFUNG DES JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSES

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht des Geschäftsjahres 2011 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung des Management-Letters sowie des Berichts des Abschlussprüfers über das Risikomanagementsystem eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat hat auf dieser Grundlage den Jahres- und Konzernabschluss geprüft.

FESTSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2011 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2011 der Flughafen Wien AG festgestellt.

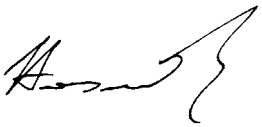
GEWINNVERTEILUNGSVORSCHLAG

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2011 von € 21.009.077,87 eine Dividende von € 1,0 je Aktie, das sind in Summe € 21.000.000,00 ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 9.077,87 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

DANK

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2011 geleistete Arbeit.

Schwechat, am 27. Februar 2012



Mag. Erwin Hameseder, Vorsitzender des Aufsichtsrats

KONZERNLAGEBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der wirtschaftliche Erfolg eines Flughafens wird von mehreren externen Faktoren beeinflusst. Zum einen korreliert die für einen Flughafen essenzielle Luftverkehrsfrage mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Nicht vorhersehbare Ereignisse – wie der isländische Vulkanausbruch im Jahr 2010 – können jedoch zu einem Einbruch der Reisetätigkeit führen, der nicht im Zusammenhang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung steht. Darüber hinaus ist die Entwicklung der Tourismuswirtschaft ausschlaggebend für einen Flughafen, da sie das Luftverkehrsaufkommen wesentlich beeinflusst.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Jahres 2011 war von einer Verlangsamung des Wachstums ab dem 3. Quartal geprägt. Für 2011 geht die Weltbank von einem Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsprodukts von 3,2 % aus nach 3,8 % im Vorjahr. Der Euroraum erreichte 2011 lediglich das verhaltene Vorjahresniveau von 1,7 %. Vergleichsweise positiv entwickelte sich die österreichische Wirtschaft mit einem BIP-Wachstum von 3,3 %.

Ein weiterer wesentlicher Indikator für die globale Konjunkturlage ist das Volumen des Welthandels von Gütern und Dienstleistungen. Auch hier fand 2011 eine deutliche Abschwächung des Zuwachses im Vergleich zum Vorjahr statt. Laut Internationalem Währungsfonds betrug das Wachstum des Welthandels 7,5 % nach 12,8 % des Jahres 2010.

Der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung entsprechend hielten sowohl die europäische Zentralbank (EZB) als auch die US-Notenbank Federal Reserve (FED) an ihrer Niedrigzinspolitik fest.

ENTWICKLUNG DER ÖSTERREICHISCHEN TOURISMUSWIRTSCHAFT

Die österreichische Tourismuswirtschaft konnte laut Statistik Austria 2011 schwache Zuwächse verzeichnen. Bei den Nächtigungen stieg der Anteil ausländischer Touristen um 0,9 % auf insgesamt über 90 Millionen Nächtigungen. Die stärksten Zuwächse konnten bei Schweizer Touristen

(+12,6 %) und Gästen aus Russland (+25,6 %) verzeichnet werden. Ein Anstieg wurde auch bei Touristen aus Belgien, der Tschechischen Republik, Frankreich, Ungarn, Polen und Rumänien registriert. Bei deutschen Urlaubern, der größten und wichtigsten Gruppe, wurde ein leichter Rückgang von 1,6 % festgestellt.

ENTWICKLUNG DER ÖSTERREICHISCHEN REISETÄTIGKEIT

Die österreichische Reisetätigkeit entwickelte sich im Jahr 2011 äußerst positiv. Im Sommer 2011 (Juli–September), der wichtigsten Urlaubsreisezeit, wurden laut Statistik Austria rund 6,5 Millionen Urlaubsreisen unternommen. Im Vergleich zum Sommer 2010 wurde somit eine Zunahme von 5,4 % verzeichnet. Rund 57,2 % der österreichischen Bevölkerung über 15 Jahren machten im Sommer 2011 zumindest eine Reise: 2,3 Millionen Kurzurlaubsreisen stehen 4,2 Millionen Haupturlaubsreisen mit vier oder mehr Nächtigungen gegenüber. Allerdings stieg die Anzahl der Kurzurlaubsreisen mit 11,3 % stärker als die der Haupturlaubsreisen mit 2,4 %. 18,9 % der Reisenden wählten das Flugzeug, um die gewählte Urlaubsdestination zu erreichen. 55,4 % der Urlauber verreisten ins Ausland – wobei Italien (23,8 %), Kroatien (17,5 %), Deutschland (13,2 %), Spanien (6,7 %) und Griechenland (5,2 %) die populärsten Destinationen waren.

KORRELATION VON KONJUNKTUR- UND LUFTVERKEHRSENTWICKLUNG

Die Entwicklung der Luftverkehrsindustrie korreliert in hohem Maß mit ökonomischen Zyklen und wird von wirtschaftlichen Krisen substanziell beeinflusst. Sowohl der Fracht- als auch der Reisemarkt für Fluganbieter hängen wesentlich von der wirtschaftlichen Entwicklung in der Eurozone ab.

VERKEHRSENTWICKLUNG DES FLUGHAFEN WIEN

DER FLUGHAFEN WIEN IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH

2011 verzeichneten die europäischen Flughäfen ein Passagierwachstum von durchschnittlich 7,3 %[1)]. Der Flughafen Wien verzeichnete ein Wachstum von 7,2 % und hat sich damit im europäischen Durchschnitt entwickelt. Während sich die Anzahl der Transferpassagiere um 10,2 % auf 6.521.292 Passagiere erhöhte, stieg das Lokalpassagiervolumen um 6,0 % auf 14.529.317 Passagiere. Insgesamt wurden im Jahr 2011 am Flughafen Wien 21.106.292 Passagiere gezählt. Die Flugbewegungen sind im europäischen Vergleich um 4,1 % gestiegen. Am Flughafen Wien befanden sich die Bewegungen auf dem Niveau des Vorjahres. Trotz des starken Passagierwachstums im Jahr 2011 blieb die Servicequalität am Flughafen Wien auf sehr hohem Niveau. Im internationalen Vergleich zählt der Flughafen Wien weiterhin zu den pünktlichsten Airports Europas und liegt noch vor den anderen Lufthansa-Hubs München, Zürich und Frankfurt.

1) ACI Airports Council International – Europe. Inhouse; January–December 2011

■ Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2011 im Vergleich

	Passagiere in Tausend	Veränd. zu 2010 in %	Flug-bewegungen	Veränd. zu 2010 in %
London[1)]	121.148,4	4,9	858.290	4,1
Frankfurt	56.436,3	6,5	477.113	5,3
Paris[2)]	88.109,6	6,0	735.422	4,1
Amsterdam	49.754,9	10,0	420.249	8,8
Madrid	49.644,3	-0,4	428.298	-1,0
Rom	37.651,2	3,9	324.132	0,2
München	37.763,7	8,8	388.044	5,5
Mailand[3)]	36.772,2	5,7	181.491	3,7
Zürich	24.335,7	6,6	238.559	4,7
Wien	21.106,3	7,2	244.611	0,1
Prag	11.788,6	2,0	147.689	-3,3
Budapest	8.911,3	9,0	104.763	4,3

1) London Heathrow, Gatwick und Stansted
2) Paris Charles de Gaulle, Paris Orly
3) Mailand Malpensa, Linate, Bergamo
Quelle: ACI Europe Traffic Report December 2011

Trotz der negativen Folgen der Ereignisse in Japan (Fukushima) und Nordafrika (Revolutionen in Libyen und Ägypten) wurde das ursprünglich prognostizierte Wachstum von 5 % deutlich übertroffen. Ursache dafür sind auch weggefallene negative Effekte des Vorjahres wie der strenge Winter 2010 sowie der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull. Die Anzahl der Flugbewegung befand sich mit 246.157 Bewegungen auf dem Niveau des Vorjahres. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 3,7 % auf 8.269.850 Tonnen. Diese positive Entwicklung – prognostiziert wurde lediglich eine Steigerung von 3,0 % – erklärt sich durch den vermehrten Einsatz größerer Luftfahrzeuge. Der Sitzladefaktor belief sich 2011 auf 69,6 % nach 68,9 % in der Vorperiode.

Im Geschäftsjahr 2011 betrug die umgeschlagene Gesamtfracht (Cargo) 277.784 Tonnen und damit um 6,2 % weniger als im Vorjahr. Ursache dieses Rückgangs sind die außergewöhnlichen Zuwächse bei der Luftfracht im Jahr 2010, das Aussetzen einiger Cargo-Rotationen sowie die Einstellung des Flugbetriebs von Air China Cargo und Jade Cargo International. Die Luftfracht verzeichnete mit 199.809 Tonnen einen Rückgang von 8,9 %. Das Trucking erhöhte sich leicht um 1,7 % auf 77.976 Tonnen.

Im Berichtsjahr 2011 bedienten Fluglinien vom Flughafen Wien aus im Linienverkehr 174 (Vorjahr: 177) Destinationen. Mit 44 angeflogenen Destinationen (Vorjahr: 46) entfällt ein großer Teil auf osteuropäische Flughäfen, wodurch sich der Flughafen Wien weiterhin als führende Ost-West-Drehscheibe positionierte. Das Verkehrswachstum nach Osteuropa betrug überdurchschnittliche 14,9 % – insgesamt entspricht das einem Anteil von 19,1 % an den gesamten abfliegenden Passagieren. Der Verkehr in den Nahen und Mittleren Osten erhöhte sich um 3,5 %, jener in den Fernen Osten um 7,0 %.

Bei den Anteilen der Regionen am Passagieraufkommen kam es im Berichtsjahr zu keinen wesentlichen Änderungen im Vergleich zur Vorperiode. Lediglich Osteuropa konnte durch das überdurchschnittliche Verkehrswachstum von 14,9 % in den osteuropäischen Raum seinen Anteil am

Gesamtpassagieraufkommen um 1,2 Prozentpunkte auf 19,1 % ausbauen. Den stärksten Anteil hat nach wie vor Westeuropa mit 69,2 %. Die stärksten Destinationen in Westeuropa sind Frankfurt, London, Zürich und Paris, in Osteuropa die Destinationen Moskau, Bukarest und Sofia. Die meisten Passagiere auf der Langstrecke konnte Bangkok mit 103.359 Fluggästen verbuchen, gefolgt von New York mit 84.325 und Tokio mit 72.222 Passagieren.

■ Passagieraufkommen 2011 nach Regionen

Regionen	2011	Anteil in %
Westeuropa	7.122.059	69,23
Osteuropa	1.964.997	19,10
Ferner Osten	408.047	3,97
Naher/Mittlerer Osten	493.594	4,80
Nordamerika	207.473	2,02
Afrika	88.990	0,87
Südamerika	2.225	0,02
Gesamt	**10.287.385**	**100,00**

ENTWICKLUNG DER WESENTLICHEN AIRLINES AM FLUGHAFEN WIEN

Die Austrian Airlines Gruppe verzeichnete 2011 einen Passagierzuwachs von 5,2 % und ist mit einem Anteil von 50,0 % (Vorjahr: 50,9 %) am Passagieraufkommen nach wie vor der dominierende Home Carrier am Flughafen Wien. Der Low-Cost-Carrier NIKI konnte auch im Berichtsjahr 2011 seine Position als zweitgrößter Carrier in Wien weiter ausbauen. NIKI verzeichnete ein Passagierwachstum von 15,1 % und erhöhte damit seinen Anteil an den Gesamtpassagieren auf 11,6 %. Weitere acht (Vorjahr: 8) Low-Cost-Carrier flogen den Flughafen Wien regelmäßig an. Die Low-Cost-Carrier (inkl. NIKI) erzielten mit 4.583.800 Passagieren eine absolute Steigerung von 5,2 % (Vorjahr: 4,0 %). Ihr Marktanteil reduzierte sich jedoch von 22,1 % auf 21,7 %.

Insgesamt wurde der Flughafen Wien im Berichtsjahr 2011 von 73 Fluglinien regelmäßig angeflogen. Neu hinzugekommen sind u.a. Peoples Vienna Line, Cirrus Airlines, Transavia Airlines, Tap Portugal, Condor, Ural Airlines und SkyWork, die den Flughafen Wien in ihr Destinationsprogramm aufnahmen. Gleichzeitig stellten sieben Airlines den Flugbetrieb nach Wien ein.

TARIF- UND INCENTIVE-POLITIK

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Tarifsystem an. Vorgenommene Anpassungen der Tarife erfolgen aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) vereinbarten Pricecap-Formelmodells. Diese Tarifanpassungen leiten sich letztendlich aus dem Verkehrswachstum und der Inflationsrate ab.

Dadurch ergaben sich folgende Änderungen per 1.1.2011:

- Landetarif, Infrastrukturtarif airside, Parktarif +1,29 %
- Fluggasttarif, Infrastrukturtarif landside +1,68 %
- Infrastrukturtarif Betankung +1,80 %

Der PRM-Tarif blieb mit € 0,34/abfliegendem Passagier unverändert.

Gleichzeitig wurden in der General Aviation die Landetarife für Flugzeuge bis 4 Tonnen MTOW um 20 % angehoben, im Gegenzug wurden die Landetarife für Flugzeuge der General Aviation über 4 Tonnen bis 25 Tonnen MTOW um ca. 0,5 % bis 0,7 % gesenkt.

Aufgrund der Änderungen des Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011 (LSG), insbesondere wegen der Bestimmung § 21 (1) LSG, hat die Flughafen Wien AG den Sicherheitstarif pro lokal abfliegendem Passagier mit € 6,89 und pro abfliegendem Transferpassagier mit € 4,49 festgesetzt. Mit dieser Änderung war eine Senkung des Fluggasttarifs um € 0,49 pro abfliegendem Passagier für das Jahr 2011 verbunden.

Um die Rolle des Flughafen Wien als Transferflughafen weiter zu forcieren, besteht seit vielen Jahren ein Transferincentive. Im Geschäftsjahr 2011 wurde dieser Incentive um € 1,15 pro abfliegendem Transferpassagier angehoben. Fluglinien, welche die Hubfunktion des Flughafen Wien nutzten, erhielten somit € 11,36 an Refundierungen pro abfliegendem Transferpassagier. Mit der Anhebung des Transferincentives wurde eine wichtige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität und zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Tarifsystems des Flughafens gesetzt. Um die Rolle des Flughafen Wien als Drehscheibe nach Osteuropa und in den Mittleren Osten weiter zu stärken, wurde im Geschäftsjahr das bestehende Wachstumsincentiveprogramm fortgesetzt. Es besteht aus dem Destinations- und Frequenzincentive sowie dem Frequenzdichteincentive und soll die Profilierung als internationaler Brückenkopf zwischen Ost und West unterstützen.

UMSATZENTWICKLUNG 2011

Im Berichtsjahr 2011 steigerte die Flughafen-Wien-Gruppe ihre Umsätze um 9,0 % auf € 582,0 Mio. Diese Erhöhung ist auf die positive Verkehrsentwicklung (abgeflogene Passagiere: + 7,2 %) und auf die Verrechnung des neuen Sicherheitstarifs zurückzuführen. Rückwirkend mit 1. Jänner 2011 traten die Bestimmungen zur Verrechnung des Sicherheitstarifs in Kraft, wodurch die Erlöse aus der Passagier- und Gepäckkontrolle sowie der Einbehaltungsbetrag nach dem Luftfahrtssicherheitsgesetz abgelöst wurden.

Aufgrund der Urlaubssaison in Europa generiert der Flughafen Wien in der Regel im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. Dementsprechend war auch im Geschäftsjahr 2011 das dritte Quartal mit einem Anteil von 26,6 % am Jahresumsatz das stärkste Quartal, gefolgt vom zweiten Quartal, das aufgrund des hohen Passagierwachstums einen Anteil von 25,6 % am Jahresumsatz aufweist. Der Anteil am Jahresumsatz des vierten Quartals beläuft sich auf 25,2 %, jener des ersten Quartals auf 22,6 %.

Konzernumsatz nach Segmenten

in € Mio.	2011	Veränderung in %	2010	2009
Airport	294,6	13,3	260,0	226,5
Handling	160,5	-2,9	165,2	169,8
Retail & Properties	110,6	18,2	93,6	88,8
Sonstige Segmente	16,1	11,3	14,5	16,2
Konzernumsatz	**582,0**	**9,0**	**533,8**	**501,7**

Umsatz Segment Airport

in € Mio.	2011	2010	2009
Landetarif	65,3	61,6	67,3
Fluggasttarif inkl. PRM	118,5	112,3	107,8
Infrastrukturtarif	27,5	25,6	23,7
Sicherheitskontrolle	0,0	12,7	9,6
Sicherheitstarif	68,1	0,0	0,0
Betankung	2,9	2,0	2,0
Sondergastdienste	6,5	6,0	5,4
Vermietungen	4,2	4,3	4,8
Passagier- und Gepäckkontrolle	0,3	29,6	2,0
Sonstiges	1,4	5,8	3,9
Umsatz Segment Airport	**294,6**	**260,0**	**226,5**

Das Segment Airport erzielte im Berichtsjahr externe Umsatzerlöse in Höhe von € 294,6 Mio. (Vorjahr: € 260,0 Mio.). In Summe wurden € 68,1 Mio. aus dem Titel Sicherheit („Sicherheitstarif") lukriert. Diese Einnahmen ersetzen die im Jahr 2010 ausgewiesenen Erlöse aus Sicherheitskontrollen in der Höhe von € 12,7 Mio. sowie die Erlöse aus Passagier- und Gepäckkontrollen in der Höhe von € 29,6 Mio. Die Erlöse aus dem Landetarif konnten um € 3,6 Mio. auf € 65,3 Mio. verbessert werden. Der Fluggasttarif ist im Vergleich zum Vorjahr um € 6,2 Mio. auf € 118,5 Mio. gestie-

gen. Auch der Infrastrukturtarif hat sich mit Erlösen in Höhe von € 27,5 Mio. (Vergleichsperiode: € 25,6 Mio.) positiv entwickelt. Mit einem Anteil von 50,6 % (Vorjahr: 48,7 %) leistete das Segment Airport unverändert den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

■ Umsatz Segment Handling

in € Mio.	2011	2010	2009
Vorfeldabfertigung	106,8	109,2	97,4
Frachtabfertigung	31,6	34,7	27,7
Sicherheitsdienstleistungen	4,2	3,4	27,1
Verkehrsabfertigung	10,6	10,7	10,1
General Aviation	7,2	7,2	7,4
Umsatz Segment Handling	**160,5**	**165,2**	**169,8**

Das Segment Handling erzielte externe Umsatzerlöse in Höhe von € 160,5 Mio., was einem Rückgang von € 4,7 Mio. oder 2,9 % entspricht. Die Erlöse aus der Vorfeldabfertigung sind um € 2,4 Mio. oder 2,2 % auf € 106,8 Mio. gesunken. Der Rückgang ist auf die geringeren Erlöse für Einzelleistungen zurückzuführen. Mit einem stabilen durchschnittlichen Marktanteil von 89,2 % (Vorjahr: 89,3 %) konnte sich der Bereich VIE-Abfertigung gegenüber dem Mitbewerber Fraport Ground Services Austria GmbH, welche neben Passagierabfertigung auch Vorfelddienste am Flughafen Wien erbringt, weiterhin sehr gut behaupten. Mit Ende des Jahres wurde diese Gesellschaft von Fraport an die türkische Celebi-Gruppe verkauft. Somit ist Celebi Ground Handling Austria GmbH neben dem Ground Handling des Flughafen Wien ab Dezember 2011 der zweite Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten am Vorfeld. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung sind um 8,8 % auf € 31,6 Mio. zurückgegangen. Dies ist auf die Entwicklung des Frachtvolumens (Luftfracht: -8,9 %, Trucking: +1,7 %) zurückzuführen. Der Marktanteil des VIE-Handling im Bereich Fracht hat sich im Durchschnitt um 0,8 Prozentpunkte auf 94,8 % erhöht. Die Umsätze aus der Verkehrsabfertigung und aus der General Aviation sind mit € 10,6 Mio. bzw. € 7,2 Mio. (Vorjahr: € 10,7 Mio. bzw. € 7,2 Mio.) nahezu unverändert. Aus den Sicherheitsdienstleistungen konnten Umsätze in der Höhe von € 4,2 Mio. (+23,0 %) lukriert werden. In Summe beträgt der Anteil des Segments Handling am Konzernumsatz 27,6 % (Vorjahr: 31,0 %).

■ Umsatz Segment Retail & Properties

in € Mio.	2011	2010	2009
Parkerträge	37,7	34,8	30,7
Vermietung	36,9	31,8	33,6
Shopping/Gastronomie	36,1	26,9	24,5
Umsatz Segment Retail & Properties	**110,6**	**93,6**	**88,8**

Die Umsätze des Segments Retail & Properties beliefen sich im Jahr 2011 auf € 110,6 Mio. nach € 93,6 Mio. im Vorjahr. Während die Umsätze aus dem Parken um 8,1 % auf € 37,7 Mio. gestiegen sind, verzeichneten die Umsätze aus Vermietung einen Anstieg um 15,8 % auf € 36,9 Mio. Aufgrund der Verkehrsentwicklung und der Neuverhandlung von Verträgen sind die Umsätze aus Shopping und Gastronomie um 34,1 % auf € 36,1 Mio. gestiegen. Die originären Umsätze aus Retail und Gastronomie beliefen sich im Berichtsjahr auf € 162,3 Mio. nach € 153,6 Mio. im Vorjahr. In Summe beträgt der Anteil des Segments Retail & Properties am Konzernumsatz 19,0 % (Vorjahr: 17,5 %).

■ Umsatz Sonstige Segmente

in € Mio.	2011	2010	2009
Ver- und Entsorgung	6,4	6,1	7,5
Telekommunikation und EDV	3,2	3,3	3,7
Materialwirtschaft	2,2	1,7	1,5
Elektrotechnik	1,4	0,3	0,7
Facility Management	1,1	1,2	1,3
Werkstätten	0,3	0,3	0,3
Sonstiges	1,6	1,5	1,2
Umsatz Sonstige Segmente	**16,1**	**14,5**	**16,2**

Die externen Umsätze des Berichtssegments „Sonstige Segmente" konnten von € 14,5 Mio. auf € 16,1 Mio. verbessert werden. Darunter fallen Umsätze der Ver- und Entsorgung in Höhe von € 6,4 Mio. (Vorjahr: € 6,1 Mio.), Umsätze aus Telekommunikation und EDV-Dienstleistungen von € 3,2 Mio. (Vorjahr: € 3,3 Mio.), Umsätze für technische Dienstleistungen von € 1,4 Mio. (Vorjahr: € 0,3 Mio.) sowie Materiallieferungen von € 2,2 Mio. (Vorjahr: € 1,7 Mio.). Die Leistungen des Facility Managements, die von den Werkstätten erbrachten Dienstleistungen sowie die externen Erlöse der vollkonsolidierten Auslandsbeteiligungen liegen mit insgesamt € 1,9 Mio. leicht unter dem Niveau des Vorjahres. In Summe beträgt der Anteil der Sonstigen Segmente am Konzernumsatz 2,8 % (Vorjahr: 2,7 %).

ERTRAGSLAGE

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe für das Geschäftsjahr 2011 im Überblick:

- Steigerung der Umsatzerlöse um 9,0 % auf € 582,0 Mio.
- Betriebsleistung plus 9,5 % auf € 602,4 Mio.
- Erhöhung des Betriebsaufwands ohne Abschreibungen um 8,2 % auf € 413,4 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 12,4 % auf € 189,0 Mio.
- Erhöhung der planmäßigen Abschreibungen um € 0,5 Mio. auf € 66,3 Mio.
- Außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 55,5 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) minus 34,3 % auf € 67,2 Mio.
- Rückgang des Finanzergebnisses um € 18,5 Mio. auf minus € 22,2 Mio. aufgrund der Wertminderung von at-Equity-bilanzierten Beteiligungen
- Ergebnis vor Steuern (EBT) minus 54,4 % auf € 45,0 Mio.
- Periodenergebnis vor nicht beherrschenden Anteilen minus 58,3 % auf € 31,6 Mio.
- Anteil der Gesellschafter der Flughafen Wien AG am Periodenergebnis minus € 44,1 Mio. auf € 31,6 Mio.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

		Veränderung		
in € Mio.	**2011**	**in %**	**2010**	**2009**
Umsatzerlöse	582,0	9,0	533,8	501,7
Sonstige betriebliche Erträge	20,4	24,8	16,4	15,4
Betriebsleistung	602,4	9,5	550,2	517,1
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	413,4	8,2	382,1	350,6
EBITDA	189,0	12,4	168,1	166,5
Abschreibungen	121,8	85,1	65,8	66,9
EBIT	67,2	-34,3	102,3	99,6
Finanzergebnis	-22,2	508,0	-3,6	-3,6
EBT	45,0	-54,4	98,7	96,0
Steuern	13,5	-41,5	23,0	22,7
Periodenergebnis	31,6	-58,3	75,7	73,3
davon Ergebnis nicht beherrschender Anteile	0,0	-27,2	0,0	0,0
davon Ergebnis Muttergesellschaft	31,6	-58,3	75,7	73,4
Gewinn je Aktie in EUR	1,50	-58,4	3,61	3,49

Segmentergebnisse 2011

in € Mio.	**Airport**	**Handling**	**Retail & Properties**	**Sonstige Segmente**	**Nicht zuordenbar**	**Konzern**
Betriebsleistung	334,3	218,3	129,8	103,7	8,9	602,4
Betriebsaufwand	277,2	218,1	99,4	99,0	34,0	535,2
EBIT	57,1	0,2	30,3	4,7	-25,1	67,2

Im Jahr 2011 stiegen die Umsatzerlöse um 9,0 % auf € 582,0 Mio. Details dazu siehe ab Seite 75. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Geschäftsjahr 2011 um € 4,1 Mio. auf € 20,4 Mio. Aufgrund des hohen Investitionsvolumens haben sich die aktivierungspflichtigen Leistungen, die neben der Flughafen Wien AG auch von den beiden Tochtergesellschaften VIE-ÖBA GmbH und

Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH erbracht werden, um € 5,4 Mio. erhöht. Die anderen sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr um € 1,4 Mio. gesunken. In Summe wurde eine Betriebsleistung von € 602,4 Mio. (Vorjahr: € 550,2 Mio.) erzielt.

BETRIEBSAUFWAND VON € 535,2 MIO.

■ Entwicklung Betriebsaufwand

		Veränderung		
in € Mio.	**2011**	**in %**	**2010**	**2009**
Materialaufwand und bezogene Leistungen	42,1	-0,7	42,3	37,5
Personalaufwand	258,5	8,5	238,1	215,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand	112,9	11,1	101,6	97,7
Abschreibungen	121,8	85,1	65,8	66,9
Summe Betriebsaufwand	**535,2**	**19,5**	**447,9**	**417,5**

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen waren mit € 42,1 Mio. um 0,7 % niedriger als im Vorjahr. Während die Aufwendungen für Enteisungsmittel, Treibstoff und sonstiges Material um € 4,1 Mio. auf € 18,3 Mio. gesunken sind, haben sich die Aufwendungen für Energie (Strom, Fernwärme) um € 0,6 Mio. auf € 17,4 Mio. erhöht. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen wuchsen im Vergleich zum Vorjahr um € 3,3 Mio. auf € 6,3 Mio. an.

Der Personalaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 8,5 % auf € 258,5 Mio. gestiegen. Davon entfällt auf das Segment Airport eine Steigerung von € 0,2 Mio. und auf das Segment Handling eine Erhöhung von € 15,7 Mio. Das Segment Retail & Properties wies einen Rückgang von € 0,5 Mio. auf, während das Segment Sonstige Segmente einen Anstieg von € 3,0 Mio. verzeichnete.

Die positive Verkehrsentwicklung sowie die bevorstehende Eröffnung von VIE-Skylink erforderten die Einstellung von zusätzlichem Personal am Flughafen Wien. Im Jahresdurchschnitt waren mit 4.525 Mitarbeitern um 6,1 % mehr Mitarbeiter als im Vorjahr beschäftigt. Während im Segment Airport die durchschnittliche Mitarbeiterzahl um 0,7 % höher war, stieg sie im Segment Handling um 7,2 %. Die sonstigen Segmente verzeichneten einen Anstieg von 4,9 %, die Zahl der im Durchschnitt beschäftigten Mitarbeiter im Segment Retail & Properties sank um 12,7 %.

Neben dem höheren durchschnittlichen Mitarbeiterstand und den kollektivvertraglichen Erhöhungen ist der Anstieg des Personalaufwands auf folgende Faktoren zurückzuführen: Die Bruttolöhne und Bruttogehälter erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,1 % bzw. 8,1 % auf € 111,5 Mio. bzw. € 67,9 Mio. Während der Aufwand für die Dotierung der Rückstellungen für offene Urlaube und für Jubiläumsgelder um € 0,1 Mio. bzw. € 1,9 Mio. gesunken ist, sind die Aufwendungen für Altersteilzeit auch durch den Abschluss von 80 zusätzlichen Vereinbarungen um € 6,1 Mio. gestiegen. Die Aufwendungen für Abfertigungen sind im Vergleich zum Vorjahr um € 1,4 Mio. höher. Die Aufwendungen für Altersversorgung sanken im Vergleich zum Vorjahr hingegen um € 2,6 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (ohne Abschreibungen) erhöhten sich um 11,1 % bzw. € 11,3 Mio. auf € 112,9 Mio. Die Aufwendungen für Instandhaltungen und Fremdleistungen sind um 20,4 % bzw. 12,2 % auf € 22,9 Mio. bzw. € 24,9 Mio. gestiegen. Im Gegenzug konnten die Aufwendungen für Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten sowie für Marketing und Marktkommunika-

tion um € 4,3 Mio. bzw. € 2,3 Mio. gesenkt werden. Durch die Bildung einer Drohverlustrückstellung bzw. durch den Abgang von Vermögenswerten wird das Ergebnis im Ausmaß von € 7,2 Mio. bzw. € 2,5 Mio. belastet. Die Zuweisungen zu Wertberichtigungen von Forderungen sind im Vergleich zum Vorjahr um € 1,2 Mio. gestiegen, während im Vorjahr eine im Jahr 2009 gebildete Vorsorge in Höhe von € 2,0 Mio. aufgelöst wurde.

KONZERN-EBITDA PLUS 12,4 %

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen-Wien-Gruppe stieg im Berichtsjahr um 12,4 % auf € 189,0 Mio. (Vorjahr: € 168,1 Mio.). Den größten Beitrag zum Konzern-EBITDA liefert das Segment Airport mit € 129,2 Mio. (Vorjahr: € 112,4 Mio.) bzw. einem Anteil von 68,3 %, gefolgt vom Segment Retail & Properties mit € 63,1 Mio. (Vorjahr: € 52,6 Mio.) mit einem Anteil von 33,4 %. Das EBITDA des Segments Handling beläuft sich auf € 6,3 Mio. (Vorjahr: € 22,0 Mio.), was einem Anteil von 3,4 % entspricht. Die Sonstigen Segmente erwirtschafteten ein EBITDA in Höhe von € 15,2 Mio. (Vorjahr: € 7,1 Mio.) bzw. einen Anteil von 8,1 %. Das nicht zuordenbare negative EBITDA in Höhe von € 24,8 Mio. (Vorjahr: € 26,0 Mio.) ist vor allem auf den Personalaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Bereich der Verwaltung zurückzuführen.

■ Entwicklung EBITDA nach Segmenten

in € Mio.	2011	Veränderung in %	2010	2009
Airport	129,2	14,9	112,4	113,3
Handling	6,3	-71,2	22,0	20,8
Retail & Properties	63,1	20,1	52,6	57,0
Sonstige Segmente	15,2	113,4	7,1	4,1
Konzern-EBITDA	**189,0**	**12,4**	**168,1**	**166,5**

■ Anteile der Segmente am EBITDA

in %	2011	2010	2009
Airport	68,3	66,9	68,1
Handling	3,4	13,1	12,5
Retail & Properties	33,4	31,3	34,2
Sonstige Segmente	8,1	4,2	2,4
Konzern-EBITDA	**100,0**	**100,0**	**100,0**

ABSCHREIBUNGEN VON € 121,8 MIO.

Trotz des hohen Investitionsvolumens sind die planmäßigen Abschreibungen um lediglich € 0,5 Mio. auf € 66,3 Mio. gestiegen, da die geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau erst mit der Inbetriebnahme abgeschrieben werden.

■ Entwicklung Investitionen und Abschreibungen

in € Mio.	2011	2010	2009
Investitionen	262,8	146,9	224,7
Planmäßige Abschreibungen	66,3	65,8	66,9
Wertminderungen	55,5	0,0	0,0

Technische Gutachter haben im Zuge der Vergangenheitsbewältigung der Terminalerweiterung VIE-Skylink Mängel in der Auftragserfüllung durch Auftragnehmer bzw. ungerechtfertigte Kostenerhöhungen festgestellt. In den untersuchten Fällen wurden Schäden in Höhe von € 52,1 Mio. eruiert, die eine außerplanmäßige Abschreibung der Anlagen in Höhe von € 31,6 Mio. zur Folge hatten. Ebenfalls musste ein Bestandsobjekt am Flughafen Wien per Ende des Berichtsjahres mit € 18,3 Mio. außerplanmäßig abgeschrieben werden – die erwartete Auslastung kann mittelfristig nicht mehr erreicht werden. Aufgrund der aktualisierten Mittelfristplanung für den Standort Flugplatz Vöslau waren außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 5,6 Mio. erforderlich.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen stiegen daher in Summe um € 56,0 Mio. auf € 121,8 Mio.

KONZERN-EBIT VON € 67,2 MIO.

Das gesteigerte EBITDA und die außerplanmäßigen Abschreibungen resultierten in einem Rückgang des EBIT um 34,3 % bzw. € 35,1 Mio. auf € 67,2 Mio. Der größte Anteil am EBIT entfällt mit € 57,1 Mio. (Vorjahr: € 78,9 Mio.) auf das Segment Airport, gefolgt vom Segment Retail & Properties mit € 30,3 Mio. (Vorjahr: € 38,0 Mio.). Das Segment Handling erwirtschaftete ein EBIT von € 0,2 Mio. (Vorjahr: € 15,1 Mio.). In den Sonstigen Segmenten wurde ein EBIT von € 4,7 Mio. (Vorjahr: € -3,4 Mio.) erzielt.

■ Entwicklung EBIT nach Segmenten

		Veränderung		
in € Mio.	**2011**	**in %**	**2010**	**2009**
Airport	57,1	-27,6	78,9	78,7
Handling	0,2	-98,9	15,1	13,7
Retail & Properties	30,3	-20,2	38,0	42,8
Sonstige Segmente	4,7	-236,5	-3,4	-6,5
Konzern-EBIT	**67,2**	**-34,3**	**102,3**	**99,6**

■ Anteile der Segmente am EBIT

in %	**2011**	**2010**	**2009**
Airport	85,0	77,1	79,1
Handling	0,2	14,8	13,7
Retail & Properties	45,2	37,2	43,0
Sonstige Segmente	7,0	-3,4	-6,5
Konzern-EBIT	**100,0**	**100,0**	**100,0**

FINANZERGEBNIS MINUS € 22,2 MIO.

Das Finanzergebnis des Berichtsjahres beträgt minus € 22,2 Mio. – nach minus € 3,6 Mio. im Vorjahr. Das Beteiligungsergebnis ohne at Equity erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 12,3 % auf € 0,4 Mio.

Das Zinsergebnis ist von minus € 7,7 Mio. in der Vergleichsperiode auf minus € 9,0 Mio. in der Berichtsperiode gesunken. Die Zinserträge erhöhten sich – aufgrund des höheren Volumens der kurzfristigen Veranlagungen im Jahr 2011 – um 37,2 % auf € 4,6 Mio., während die Zinsaufwendungen wegen höherer Finanzverbindlichkeiten sowie infolge von zunehmenden Zinsaufwendungen für Finanzierungsleasing um 23,3 % auf € 13,6 Mio. gestiegen sind. Bauzeitzinsen wurden in Höhe von € 23,1 Mio. (Vergleichsperiode: € 17,2 Mio.) aktiviert.

Die Beteiligung von 25,15 % an der Flughafen Friedrichshafen GmbH wurde 2007 unter der Prämisse zweistelliger Wachstumsraten, eines hohen Wirtschaftswachstums und der Entwicklung der Tourismusregion um einen Kaufpreis (inklusive Nebenkosten) von € 7,7 Mio. erworben. Aufgrund der negativen Entwicklung wurde der Buchwert der Beteiligung in den vergangenen Perioden im Zuge der At-Equity-Bewertungen in mehreren Schritten verringert, sodass der Restbuchwert zum 31.3.2011 € 5,7 Mio. betrug. Die neue Mittelfristplanung der Flughafen Friedrichshafen GmbH, die die aktuellen Entwicklungen berücksichtigt, zeigt, dass die wirtschaftlichen Ziele mittelfristig nicht erreicht werden können. Daraus resultierte die Entscheidung, diese Beteiligung mit Ende des zweiten Quartals 2011 zur Gänze wertzuberichtigen.

Im Jahr 2006 wurden vom Flughafen Wien über ein Konsortium Anteile am Flughafen Košice erworben. Die FWAG hält damit heute indirekt 66 % an der Beteiligung. Der aktuelle Buchwert der Beteiligung vor Wertberichtigung betrug € 47,3 Mio. (31.12.2010: € 47,0 Mio.) und wird nach der At-Equity-Methode bilanziert. Die Gesellschaft konnte bisher zwar gewinnbringend wirtschaften, die nun vorliegende Mittelfristplanung geht aber von einem gegenüber den bisherigen Erwartungen deutlich reduzierten Verkehrswachstum aus. Aus diesem Grund musste die Beteiligung am Flughafen Košice per Jahresende um € 13,7 Mio. wertberichtigt werden.

ERGEBNIS VOR STEUERN VON € 45,0 MIO.

Das Ergebnis aus den at-Equity-bilanzierten Anteilen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures beläuft sich infolgedessen auf minus € 15,1 Mio. (Vorjahr: € 3,6 Mio.). Die Beteiligung am Flughafen Malta lieferte einen Ergebnisbeitrag von € 3,8 Mio. (Vorjahr: € 3,4 Mio.), jene am Flughafen Košice einen Ergebnisbeitrag von minus € 13,1 Mio. (Vorjahr: € 0,8 Mio.). Aus der Beteiligung am Flughafen Friedrichshafen resultierte im Jahr 2011 ein Beitrag zum Ergebnis von minus € 6,0 Mio. (Vorjahr: minus € 0,8 Mio.).

In Summe konnte ein Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) in Höhe von € 45,0 Mio. (Vorjahr: € 98,7 Mio.) erzielt werden.

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften unterliegen nahezu ausschließlich der Besteuerung durch die Republik Österreich. Die Steuerquote für das Geschäftsjahr 2011 beträgt 29,9 % nach 23,3 % im Vorjahr. Vom Periodenergebnis in Höhe von € 31,6 Mio. (Vorjahr: € 75,7 Mio.) entfällt ein Anteil von minus T€ 22,4 auf nicht beherrschende Anteile. Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2011 auf € 31,6 Mio. nach € 75,7 Mio. im Vorjahr. Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 1,50 nach € 3,61 im Vorjahr.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE STEUERUNG UND KAPITALMANAGEMENT

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

Die Abschreibungsaufwendungen, die aufgrund der hohen Investitionstätigkeit in den nächsten Jahren steigen werden, beeinflussen die Ertragskennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und

des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Margin, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2011 wird eine EBITDA-Margin von 32,5 % nach 31,5 % im Vorjahr ausgewiesen. Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Gemessen wird die solide Aufstellung der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt.

Insbesondere zur Finanzierung des Investitionsprogramms der Flughafen-Wien-Gruppe sind die Finanzverbindlichkeiten um € 98,3 Mio. gestiegen. Darüber hinaus haben sich die liquiden Mittel um € 47,7 Mio. erhöht, woraus sich im Vergleich zum 31. Dezember 2010 ein Anstieg der Nettoverschuldung um € 85,4 Mio. auf € 751,7 Mio. ergibt. Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 811,4 Mio. resultiert daraus ein Gearing von 92,6 % nach 81,0 % im Vorjahr.

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBIT-Margin vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax, ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Maßstab für den Verzinsungsanspruch ist der Kapitalkostensatz, der sich als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten errechnet (Weighted Average Cost of Capital, WACC).

■ Rentabilitätskennzahlen

in %	2011	2010	2009
EBITDA-Margin	32,5	31,5	33,2
EBIT-Margin	11,5	19,2	19,9
ROE	3,9	9,4	9,3
ROCE	3,2	5,1	5,4

■ Finanzkennzahlen

	2011	2010	2009
Nettoverschuldung in € Mio.	751,7	666,3	613,9
Eigenkapitalquote in %	37,7	41,2	42,7
Gearing in %	92,6	81,0	77,2
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	811,4	823,0	794,8
Working Capital in € Mio.	-111,3	-119,4	-98,1
Anlagenintensität in %	89,5	90,3	92,6
Anlagendeckungsgrad 2 in %	94,3	98,6	89,5

Wertschöpfungsrechnung

in € Mio.	2011	Veränderung in %	2010	2009
Herkunft				
Betriebsleistung	602,4	9,5	550,2	517,1
minus Vorleistung	-284,9	41,0	-202,0	-194,8
Wertschöpfung	**317,5**	**-8,8**	**348,2**	**322,3**
Verwendung				
Mitarbeiter	253,2	8,6	233,2	210,8
Aktionäre	21,0	-50,0	42,0	44,1
Unternehmen	10,6	-68,6	33,7	29,3
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	13,6	23,3	11,0	10,5
Öffentliche Hand (Steuern)	19,2	-32,5	28,4	27,7
Minderheitenanteile	0,0	-27,2	0,0	0,0
Wertschöpfung	**317,5**	**-8,8**	**348,2**	**322,3**

FINANZLAGE, VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR

BILANZAKTIVA

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31.12.2010 um 6,7 % gestiegen und beläuft sich auf € 1.925,2 Mio. Der Buchwert der immateriellen Vermögensgegenstände hat sich um 22,1 % auf € 15,3 Mio. erhöht. Unverändert zum Vorjahr werden Firmenwerte von € 4,4 Mio. ausgewiesen. Den wesentlichen Zugängen von € 4,5 Mio. – hauptsächlich Software – stehen Abschreibungen von € 2,0 Mio. gegenüber. Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.692,5 Mio. den größten Posten des langfristigen Vermögens dar: Zugänge in Höhe von € 254,2 Mio. treffen auf Abschreibungen in Höhe von € 102,4 Mio. Der überwiegende Teil der Zugänge entfällt mit € 216,8 Mio. auf die geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau und betrifft die Terminalerweiterung VIE-Skylink, wobei ein Betrag von € 31,6 Mio. außerplanmäßig abgeschrieben wurde. Der Posten Grundstücke und Gebäude ging um € 9,1 Mio. zurück. Zugängen von € 16,1 Mio. stehen hier planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen von € 22,5 Mio. bzw. € 8,9 Mio. gegenüber. Der Buchwert der technischen Anlagen und Maschinen ist im Vergleich zum Vorjahr um € 21,9 Mio. gesunken. Neben Zugängen von € 3,8 Mio. stehen planmäßige bzw. außerplanmäßige Abschreibungen von € 24,5 Mio. bzw. € 1,7 Mio. Die Veränderung des Postens „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien" betrifft – neben Zugängen von € 1,5 Mio. – im Wesentlichen planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen von € 4,2 Mio. bzw. € 13,2 Mio. sowie Reklassifizierungen in Höhe von € 3,6 Mio. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode konsolidiert werden, verringerte sich überwiegend durch die Wertberichtigung der Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH und der Anteile am Flughafen Košice um € 17,5 Mio. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich überwiegend wegen der Reklassifizierung von Planvermögen in Höhe von € 2,5 Mio., das in den Vorjahren mit den Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen saldiert wurde.

Das kurzfristige Vermögen stieg 2011 um 15,7 % auf € 224,9 Mio. Dies ist vorwiegend auf den höheren Stand der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von € 111,3 Mio. zurückzuführen. Aufgrund des Verkaufs eines Investmentfonds sind die Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens um € 34,8 Mio. auf € 29,5 Mio. gesunken. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind im Vergleich zum Vorjahr um € 17,8 Mio. auf € 79,7 Mio. gestiegen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind um € 11,5 Mio. gesunken, während sich die Forderungen gegenüber den Steuerbehörden um € 26,9 Mio. erhöhten – vorwiegend aufgrund von Vorsteuern aus Investitionen sowie Forderungen aus Ertragsteuern. Auch die sonstigen Forderungen sowie die aktive Rechnungsabgrenzung haben sich um € 1,1 Mio. bzw. € 1,5 Mio. erhöht. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Berichtsjahr um € 47,7 Mio. auf € 111,3 Mio.

Aufgrund der im Verhältnis zum Sachanlagevermögen stärkeren Erhöhung der Zahlungsmittel und -äquivalente hat sich der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen im Vergleich zum Vorjahr von 90,3 % auf 89,5 % verringert. Die Bilanzsumme erhöhte sich um 7,6 % auf € 2.150,2 Mio.

BILANZPASSIVA

Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Berichtsjahr um 1,4 % auf € 811,4 Mio. gesunken. Dem Periodenergebnis von € 31,6 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von € 42,0 Mio. gegenüber. Die Marktbewertung von Wertpapieren und Sicherheitsinstrumenten wirkte sich – aufgrund der Veräußerung eines Wertpapiers – mit

€ 1,4 Mio. negativ auf das Eigenkapital aus, während versicherungsmathematische Verluste im Zusammenhang mit dem Sozialkapital das Eigenkapital um € 0,3 Mio. erhöhten. Die nicht beherrschenden Anteile zum 31.12.2011 betreffen die Anteile des Mitgesellschafters RZB Holding GmbH an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s., Bratislava. Aufgrund der investitionsbedingten Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten verringerte sich die Eigenkapitalquote um 3,4 Prozentpunkte auf 37,7 %.

Der Anstieg der langfristigen Schulden um 5,8 % auf € 1.011,6 Mio. resultiert vorwiegend aus der Zuzählung eines Darlehens im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes (ULSG) in Höhe von € 100,0 Mio. Durch die Aufstockung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sichert die Flughafen-Wien-Gruppe die mittelfristige Finanzierung ihrer Ausbauvorhaben. Die langfristigen Rückstellungen erhöhten sich um € 10,9 Mio. auf € 115,2 Mio. Diese Entwicklung ist auf den Anstieg der Rückstellungen für Altersteilzeit (+€ 7,2 Mio.), Jubiläumsgelder (+€ 0,5 Mio.) und für übrige Rückstellungen (+€ 7,2 Mio.) zurückzuführen. Dem steht die Reduktion der Rückstellungen für Pensionen und Abfertigungen um € 1,6 Mio. bzw. um € 2,5 Mio. gegenüber. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sind mit € 51,6 Mio. um € 11,1 Mio. höher als im Vorjahr, wobei die Steigerung im Ausmaß von € 8,1 Mio. auf die Erfassung einer Verbindlichkeit für Finanzierungsleasing entfällt. Die langfristigen passiven latenten Steuern sind im Vergleich zum 31.12.2010 um € 6,6 Mio. gestiegen.

Die kurzfristigen Schulden sind im Vergleich zum 31.12.2010 um € 107,5 Mio. angewachsen. Der Anstieg resultiert zu einem Teil aus der Erhöhung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten auf € 71,3 Mio. Die Rückstellungen für Körperschaftsteuer sind im Vergleich zur Vorperiode um € 6,2 Mio. höher, während die übrigen kurzfristigen Rückstellungen um € 0,9 Mio. auf € 110,3 Mio. gestiegen sind. Diese Entwicklung ist auf den Abbau der Rückstellungen für noch nicht konsumierte Urlaube (-€ 0,5 Mio.) sowie auf die Senkung der Rückstellungen für noch nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen (-€ 5,4 Mio.) zurückzuführen, während die sonstigen Personalrückstellungen um € 6,8 Mio. höher sind. Aufgrund der hohen Investitionstätigkeit sind die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um € 26,3 Mio. auf € 92,5 Mio. gewachsen. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten sind von € 42,8 Mio. im Vorjahr auf € 45,7 Mio. per 31.12.2011 gestiegen.

■ Bilanzstruktur

	2011	2011	2010	2010
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
Aktiva				
Langfristiges Vermögen	1.925,2	89,5	1.804,1	90,3
Kurzfristiges Vermögen	224,9	10,5	194,4	9,7
davon liquide Mittel	111,3	5,2	63,6	3,2
Bilanzsumme	**2.150,2**	**100,0**	**1.998,5**	**100,0**
Passiva				
Eigenkapital	811,4	37,7	823,0	41,2
Langfristige Schulden	1.011,6	47,0	955,9	47,8
Kurzfristige Schulden	327,1	15,2	219,6	11,0
Bilanzsumme	**2.150,2**	**100,0**	**1.998,5**	**100,0**

GELDFLUSSRECHNUNG

Trotz des im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Ergebnisses vor Ertragsteuern von € 45,0 Mio. konnte der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahr um € 9,2 Mio. auf € 178,9 Mio. verbessert werden. Aufgrund der Sonderabschreibungen ist die Summe der Abschreibungen und Zuschreibungen auf das Anlagevermögen um € 74,6 Mio. gestiegen. Aus dem Verkauf von Wertpapieren stammende Gewinne in Höhe von € 1,6 Mio. wurden neutralisiert. Der Erhöhung der Forderungen sowie der Verbindlichkeiten um € 6,0 Mio. bzw. € 1,5 Mio. steht der Anstieg der Rückstellungen um € 12,2 Mio. gegenüber. Die Zahlungen für Ertragsteuern haben sich im Vergleich zum Vorjahr um € 4,7 Mio. verringert.

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit beträgt minus € 187,5 Mio. nach minus € 173,5 Mio. im Vorjahr. Den Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von € 223,5 Mio. (Vorjahr: € 173,7 Mio.) stehen Einzahlungen aus Anlagenabgängen in Höhe von € 1,8 Mio. (Vorjahr: € 0,2 Mio.) sowie Einzahlungen aus dem Abgang von Wertpapieren in Höhe von € 34,0 Mio. gegenüber.

Im Geschäftsjahr 2011 wurde eine Dividende von € 42,0 Mio. (Vorjahr: € 44,1 Mio.) an die Gesellschafter der Muttergesellschaft ausbezahlt. Zudem haben sich die kurz- und langfristigen Darlehen um € 98,3 Mio. (Vorjahr: € 112,1 Mio.) erhöht. Per Saldo resultiert daraus ein Anstieg der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2010 um € 47,7 Mio. auf € 111,3 Mio.

■ Geldflussrechnung, Kurzfassung

		Veränderung		
in € Mio.	**2011**	**in %**	**2010**	**2009**
Flüssige Mittel per 1.1.	63,6	1.072,2	5,4	6,6
Cash-Flow aus dem operativen Bereich	178,9	5,4	169,7	155,5
Cash-Flow aus Investitionsaktivitäten	-187,5	8,1	-173,5	-176,0
Cash-Flow aus Finanzierungsaktivitäten	56,3	-9,2	61,9	19,3
Endbestand der flüssigen Mittel	111,3	75,0	63,6	5,4

INVESTITIONEN

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen sind im Berichtsjahr um 78,9 % auf € 262,8 Mio. gestiegen. Davon entfallen € 255,8 Mio. auf das Sachanlagevermögen, € 4,5 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte sowie € 2,5 Mio. auf das Finanzanlagevermögen.

TERMINALERWEITERUNG VIE-SKYLINK

Der Großteil der Investitionen im Jahr 2011 entfiel mit € 171,8 Mio. auf die Terminalerweiterung VIE-Skylink.

Nachdem beim Projekt Skylink im Jahr 2009 im Zuge einer Bauunterbrechung alle Verträge gekündigt bzw. neu verhandelt wurden, konnte im Jahr 2011 die weitgehende bauliche Fertigstellung des Gebäudes erreicht werden.

Insgesamt wurden ab der Wiederaufnahme der Bautätigkeiten im Mai 2010 bis Dezember 2011 mehr als € 260 Mio. verbaut und der Skylink damit baulich fertiggestellt. Offen sind nur noch kleinere Rest- und Komplettierungsleistungen sowie Inbetriebsetzungen von Anlagen. Jene Bau- und Anlagenteile, die Voraussetzung für die bereits laufenden Aktivitäten der Tests und des Probebetriebs sind, wurden planmäßig vorab fertiggestellt.

Im Juni 2011 wurden Testreihen zum Musterboarding gestartet. Am 1. Dezember 2011 begann der operative Probebetrieb in Terminal und Pier. Die sieben Probebetriebstage im Dezember fanden wie geplant vorerst ohne Testpassagiere statt und dienten zur Etablierung der Standardprozesse, unter Verwendung der neuen IKT-Systeme, bei den internen und externen Mitarbeitern. Parallel dazu haben die Eingewöhnungs- und Einschulungsprogramme begonnen sowie die Vorbereitungsarbeiten für die Durchführung eines Parallelbetriebs mit Movement, in welchem Testflüge automatisiert generiert und abgearbeitet werden. Unter besonderer Beobachtung stehen dabei die Funktionen der neuen IKT-Systeme, wie insbesondere das Türsteuerungs- und Videosystem sowie das organisatorische Zusammenspiel zwischen den Boardingagents der Austrian Airlines Gruppe, dem Terminal Operation Center und der Sicherheitszentrale. Ab 5. Jänner 2012 nahmen erstmals Testpassagiere teil.

Die Übernahmen der einzelnen Gewerke und die anschließende Übergabe an den Besteller und die Betreiber sollen bis Ende April 2012 abgeschlossen werden. Parallel zu den Abnahmeaktivitäten werden die Behördenverhandlungen zur Benützungsbewilligung und zu anderen noch erforderlichen Genehmigungen durchgeführt.

Auch der Vermieterausbau für die Gastro- und Retailflächen ist im Wesentlichen fertiggestellt, der Ausbau der einzelnen Shops kann wie geplant durchgeführt werden.

Im Probebetrieb testen den Skylink insgesamt 3.200 Testpassagiere in der Zeit von 5. Jänner 2012 bis 26. April 2012 an insgesamt 33 Probebetriebstagen, darunter an zwei Massenprobebetriebstagen mit bis zu 400 Teilnehmern und zwei Nachtprobebetrieben. An den probebetriebsfreien Tagen werden die Erkenntnisse analysiert und für die nächsten Testdurchgänge umgesetzt. Ziel ist es, möglichst viele Fehler und Probleme im Vorfeld zu erkennen – dafür werden auch Szenarien wie Gatewechsel oder Schwierigkeiten in der Gepäckslogistik künstlich herbeigeführt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden genau ausgewertet und laufend in das Projekt eingearbeitet. Damit wird gewährleistet, dass noch vor Inbetriebnahme des Skylinks im Juni 2012 eventuelle Probleme entdeckt und behoben werden können.

Durch die Neuaufstellung des Projekts und die Neuverhandlung von Verträgen kann davon ausgegangen werden, dass die Kosten für die Terminalerweiterung Skylink unter € 770 Mio. liegen werden.

Die Investitionsdetails zeigt die nachfolgende Darstellung:

Investitionen

in € Mio.	2011	Veränderung in %	2010	2009
Immaterielles Anlagevermögen	4,5	290,8	1,1	2,2
Sachanlagevermögen	255,8	77,2	144,4	221,4
Finanzanlagevermögen	2,5	90,3	1,3	1,1
Investitionen gesamt	**262,8**	**78,9**	**146,9**	**224,7**

Finanzierung

in € Mio.	2011	Veränderung in %	2010	2009
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	178,9	5,4	169,7	155,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen	141,6	111,7	66,9	67,8

Investitionen 2011

Im Segment Airport

in T€	2011
VIE-Skylink	171.790,9
3. Piste	15.762,8
Geräteeinstellhalle	9.427,8
Sicherheitssysteme	5.312,0
Revitalisierung Busgates	3.803,6
Quick Boarding Gates	3.417,1
VIE-Skylink Möblierung	2.446,5
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	1.969,5
VIE-Skylink Leitsystem	1.704,4
Grundstückseinrichtungen (Vorfelder, Befeuerungsanlagen)	1.697,8
VIE-Skylink Gepäcksortieranlage	1.610,5
Verbreiterung Vorfahrt	1.452,4
Zutrittskontrollanlagen	1.384,4
VIE-Skylink Loungen	1.256,1

Im Segment Handling

in T€	2011
Spezialfahrzeuge	3.072,3
Schleppfahrzeuge	441,9
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	401,1
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	371,9
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	366,9
Hebe- und Ladefahrzeuge	276,0

Investitionen 2010

Im Segment Airport

in T€	2010
VIE-Skylink	95.160,7
3. Piste	11.260,1
Sicherheitssysteme	6.664,2
SIKO-Kontrollstraßen	2.107,4
Revitalisierung Busgates	2.085,3
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.529,8
Grundstücke	1.039,5
Rampe Vorplatz	925,3
Revitalisierung Terminal 2	490,7
Infrastrukturausbau Westerweiterung	468,3
Feuerwache und Checkpoints	287,0

Im Segment Handling

in T€	2010
Hebe- und Ladefahrzeuge	1.191,6
Spezialfahrzeuge	1.007,7
Schleppfahrzeuge	966,5
Betriebs- und Geschäftsausstattung	427,4
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	380,5

■ Investitionen 2011

Im Segment Retail & Properties

in T€	2011
Nutzungsrecht Abwasserverband	2.700,0
Speditionsgebäude	1.268,3
Ausbau Office Park 3	1.053,0
Retailausbau VIE-Skylink	1.014,6

Im Segment Sonstige Segmente

in T€	2011
Datenverarbeitungsmaschinen	3.984,4
Software	1.527,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung	930,1
Teiladaptierung Winterdienst-Halle	812,0

■ Investitionen 2010

Im Segment Retail & Properties

in T€	2010
Werbeflächen Skylink	1.884,6
Ausbau Office Park 3	682,9
Busbahnhof Ankunft alt	467,1
Parkplatz K3	285,3
Retailausbau Skylink WV	270,0
Infrastrukturausbau Westerweiterung	153,0

Im Segment Sonstige Segmente

in T€	2010
Infrastrukturausbau Westerweiterung	2.023,6
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.131,4
Software	1.044,6
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	402,7
Netzwerk Bestand Erneuerung	380,7
Spezialfahrzeuge	117,2

FINANZINSTRUMENTE

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzern-Anhang (Punkt 33) erörtert.

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN

Im Geschäftsjahr 2011 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

RISIKEN DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

RISIKOMANAGEMENT

Das Risikomanagement der Flughafen Wien AG wird in der Risikomanagement-Richtlinie geregelt und hat die Aufgabe, die Risiken, denen die Gesellschaft ausgesetzt ist, systematisch zu identifizieren, zu bewerten sowie geeignete Maßnahmen zur Minimierung der Risiken zu setzen. Dafür werden alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse analysiert. Verantwortlich sind hierfür die Leiter der Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Das operative Risikomanagement ist im Bereich Controlling angesiedelt und koordiniert die Aktivitäten. Identifizierte Risiken und die zu treffenden Maßnahmen werden in einer eigenen Datenbank dokumentiert.

Zur Minimierung von Schaden- und Haftungsrisiken wurden Versicherungen abgeschlossen. Die installierten IKS-Prozesse gewährleisten Richtigkeit und Vollständigkeit bei der Erfassung aller geschäftlichen Vorgänge in den Büchern der Gesellschaft. Die Revisionsabteilung prüft die Geschäftsgebarungen und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit,

Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Damit hat der Vorstand alle notwendigen Instrumente und Strukturen implementiert, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zur Abwehr beziehungsweise Minimierung der Risiken setzen zu können. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Der Geschäftsverlauf der Flughafen Wien AG wird wesentlich von der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs, die wiederum maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist, beeinflusst. Die Flughafen Wien AG geht davon aus, dass sich das makroökonomische Umfeld im Jahr 2012 aufgrund der sich abzeichnenden Verlangsamung der Wachstumsdynamik innerhalb der Europäischen Union weniger positiv darstellt als noch 2011 (vgl. Eurostat, Dezember 2011). Die Prognosen für das Passagierwachstum im Jahr 2012 fallen entsprechend verhalten aus. Mittelfristig gehen Wirtschaftsforscher (vgl. OECD, Europäische Kommission) allerdings wieder von einer deutlichen Erholung der konjunkturellen Entwicklung in Europa aus.

Darüber hinaus wird die Verkehrsentwicklung wesentlich von externen – und damit außerhalb der Kontrolle von einzelnen Unternehmen stehenden – Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstige Schocks (Pandemien, Luftraumsperren aufgrund von Naturereignissen etc.) determiniert. Neben Notfallplänen leistet der Flughafen Wien mit hohen Sicherheitsstandards und aktiver Öffentlichkeitsarbeit wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Das erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Auf einen durch derartige Schocks ausgelösten Rückgang im Verkehrsaufkommen würde die Flughafen Wien AG je nach Intensität und Nachhaltigkeit flexibel mit Kosten- und Preisanpassungen sowie mit einer entsprechenden Adaptierung des Investitionsprogramms reagieren.

BRANCHENRISIKEN

Die Position als Ost-West-Hub ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Flughafen Wien. Die Drehscheibenfunktion des Unternehmens wird in erster Linie von der Austrian Airlines Gruppe als größtem Airlinekunden getragen. Insgesamt verzeichnete der Flughafen Wien im Berichtsjahr ein Passagierwachstum von 7,2 %. Mit einem Wachstum von 14,9 % verzeichnete das Passagieraufkommen in Richtung Osteuropa die größte Steigerung.

Insgesamt betrachtet steht die europäische Luftfahrt im Jahr 2012 jedoch vor großen Herausforderungen. Sowohl die erwähnte angespannte makroökonomische Situation als auch branchenspezifische Faktoren belasten die Rahmenbedingungen der Luftfahrt. Dazu zählen insbesondere die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU Emissions Trading Scheme, steigende Treibstoffpreise sowie zunehmender Wettbewerbsdruck. Es ist daher davon auszugehen, dass die europäischen Airlines im Jahr 2012 verstärkt Konsolidierungsstrategien verfolgen werden (Kostenreduktion, Optimierung des Portfolios, Verlangsamung des Flottenausbaus). Dies wird auch den Kostendruck auf die europäischen Airports erhöhen.

Mit dem Inkrafttreten des Flugabgabegesetzes (FlugAbgG) im Jahr 2011 ist für Airlines in Österreich eine zusätzliche Kostenbelastung entstanden. Die Luftfahrtsgesellschaften haben nunmehr für in Österreich abfliegende Passagiere eine Flugabgabe an das Finanzamt zu entrichten. Die einzuhebenden Beträge richten sich nach der Entfernung des Flugziels und betragen € 8 für Inlandsflüge und Kurzstrecken, € 20 für Mittelstrecken- sowie € 35 für Langstreckenflüge. Da nur

Deutschland, Österreich und Großbritannien eine derartige Steuer einheben, dämpft diese das Passagieraufkommen und schwächt damit wirtschaftlich auch den Flughafen Wien.

MARKTRISIKEN UND RISIKEN AUFGRUND DER KUNDENSTRUKTUR

Die Austrian Airlines Gruppe ist mit einem Anteil von rund 50 % an den Gesamtpassagieren der größte Kunde.

Die Austrian Airlines Gruppe konnte im Jahr 2011 kein positives operatives Ergebnis erzielen. Für das zukünftige Passagier- und Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien ist die weitere Entwicklung der Austrian Airlines Gruppe von großer Bedeutung. Den nachhaltigen wirtschaftlichen Turnaround möchte die Fluggesellschaft nun 2012 mit einem Mix aus Kostensenkungen und Erlössteigerungen schaffen. Unter anderem ist die Intensivierung der Vertriebsaktivitäten am Heimmarkt, die Harmonisierung der Flotte in der Mittelstrecke (Ausflottung der Boeing 737), die Anpassung des Streckennetzes sowie die Reduktion von Sach- und Personalkosten geplant. Für 2014 sollen Wachstumspotenziale in der Langstrecke erschlossen werden.

In den vergangenen Jahren haben neben den traditionellen Netzwerkcarriern auch eine Reihe von jüngeren Airlines mit einem primär auf den Punkt-zu-Punkt-Verkehr ausgerichteten Verkehrsmodell zum Wachstum der Flughafen Wien AG beigetragen, wobei die Nachhaltigkeit der verfolgten Businessmodelle nicht immer gegeben war (z.B. „SkyEurope"). Ein besonders starkes Wachstum konnte im Jahr 2011 NIKI verzeichnen. Mit einem Plus von 15,1 % im Jahresvergleich stieg die Anzahl der beförderten Passagiere auf über 2,4 Millionen. NIKI, nunmehr eine 100%-Tochter der Air Berlin, verfügt nun am Flughafen Wien über einen Marktanteil von 11,6 %.

Das starke Wachstum der seit dem Jahr 2000 in den Markt eingestiegenen sogenannten Low-Cost- bzw. hybriden Airlines beschert dem Flughafen ein zusätzliches Passagier- und Verkehrsaufkommen, verstärkt aber auch den Wettbewerbsdruck auf Netzwerkcarrier. Das überdurchschnittliche Wachstum dieser Carrier hat auch zu einer positiven Diversifizierung des Kundenportfolios der Flughafen Wien AG beigetragen.

Die Flughafen Wien AG versucht mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Tarif- und Incentivemodellen für alle Fluglinien wirksame Wachstumsanreize zu bieten. Bei Berücksichtigung der Incentives liegt der Flughafen Wien bei den Flughafengebühren deutlich unter Frankfurt und günstiger als München und Zürich.

Bei den Handling-Leistungen wird der Preisdruck der Airlines, bei gleichzeitigem Wunsch nach einer höheren Dienstleistungsqualität, immer stärker. Die Flughafen Wien AG konnte im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp Handling (Marktanteil 89,2 %) als auch in der Fracht (Marktanteil 94,8 %) erfolgreich absichern. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards.

Im Berichtsjahr wurde die im Bereich der zugangsbeschränkten Ramp-Handling-Dienstleistungen als zweiter Anbieter zugelassene Tochter der FRAPORT Ground Services an die türkische Celibi Ground Handling Inc. verkauft.

Eine weitere Herausforderung erwächst dem Flughafen Wien im Zuge des von der Europäischen Kommission vorgestellten Richtlinienentwurfs zu den Bodenverkehrsdiensten, der für den Flughafen Wien unter anderem eine Zulassung von zumindest drei Agents (derzeit zwei) im Ramp Handling sowie das Recht der Airlines auf Selbsthandling vorsieht. Eine Umsetzung dieser Richtlinie wird allerdings erst mittelfristig erwartet.

RISIKEN AUS DER ERSCHLIESSUNG NEUER GESCHÄFTSFELDER AUSSERHALB DES STANDORTS

Die ausländischen Flughafen-Beteiligungen (Malta, Košice und Friedrichshafen) unterliegen ebenfalls den beschriebenen branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Auch politische und regulatorische Risiken wie z.B. die Besteuerung des Flugverkehrs, behördliche Flugverkehrsbeschränkungen, Änderungen in den für den Flughafen relevanten Gesetzen oder Behördenauflagen, die zu zusätzlichen Betriebskosten führen, sind ständig zu beobachten. Solche Einflussfaktoren können die mittelfristige Planung beeinflussen, und es ergibt sich das Risiko einer Wertminderung des Investments in einzelne Beteiligungen.

Im Berichtsjahr erfolgten Teilwertabschreibungen auf die Beteiligungen an den Airports in Košice sowie Friedrichshafen, wobei letztere nun zur Gänze wertberichtigt ist. Košice, wo nachhaltig positive Ergebnisse erzielt werden, ist es aber nach dem Konkurs des Low-Cost-Carriers SkyEurope nicht gelungen, die damit verbundenen Verkehrsrückgänge durch neue Carrier zu kompensieren. Eine aktualisierte Mittelfristplanung geht daher von einem gegenüber den bisherigen Erwartungen deutlich reduzierten Verkehrswachstum aus. In Friedrichshafen zeigte sich, dass die zum Zeitpunkt des Beteiligungserwerbs im Jahr 2007 prognostizierte Verkehrs- und Passagierentwicklung aufgrund des schwierigen Marktumfelds mittelfristig nicht erreicht werden kann.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Das Investitionsprogramm der Flughafen-Wien-Gruppe wird überwiegend durch den operativen Cash-Flow sowie durch langfristige Fremdmittel, die fix oder variabel verzinst werden, finanziert. Zur Absicherung der Liquidität und um Spitzen des Investitionsprogramms abzudecken, konnte die Flughafen-Wien-Gruppe im Geschäftsjahr 2010 im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes (ULSG) ihre Fremdmittel um € 200,0 Mio. aufstocken. Weitere € 100,0 Mio. wurden im Jänner 2011 zugezählt. Im Zusammenhang mit dem Abschluss eines Multi-Tranchen-Schuldscheins in Höhe von € 103,5 Mio. im Jahr 2009 wird die mittelfristige Finanzierung zukünftiger Ausbauvorhaben sowie allfälliger Airport-Akquisitionen gesichert. Detaillierte Angaben über die verwendeten Finanzinstrumente, Strategien und finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallsrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken finden sich unter den Anmerkungen (33) bis (35) im Konzern-Anhang.

INVESTITIONSRISIKO

Die Ausbauprojekte der Flughafen-Wien-Gruppe unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfälle, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die anschließende Risikokontrolle wird durch ein fundiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projekt-Controllings vorgenommen. Sofern durch die Projektbeteiligten spezielle Risiken erkannt werden (z.B. kontaminiertes Erdreich), werden diese im Rahmen der entsprechenden Vor- und Nachkalkulation berücksichtigt.

Die Ausbauprojekte erfolgen in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen reduziert das wirtschaftliche Risiko dieser Investitionen, die eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazitäten gewährleisten.

Nachdem die Bauaktivitäten bei der Terminalerweiterung Skylink Mitte Februar 2010 wieder aufgenommen wurden, ist die Inbetriebnahme für Juni 2012 geplant.

Die Flughafen Wien AG hat bei der Niederösterreichischen Landesregierung einen Antrag auf Genehmigung nach dem UVP-Gesetz für das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) eingebracht. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids, was frühestens für 2013 erwartet wird, wird nach der dann vorliegenden langfristigen Bedarfseinschätzung die Entscheidung über den Zeitpunkt des Baubeginns gefällt. Ein negativer UVP-Bescheid hätte weitreichende Folgen für die Flughafen Wien AG, da die bereits angelaufenen und aktivierten Kosten inklusive Lärmschutzprogramm außerplanmäßig abgeschrieben werden müssten.

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

RECHTLICHE RISIKEN

Behördliche Auflagen können vor allem im Bereich Umweltschutz (z.B. Lärm, Emissionen) rechtliche Risiken auslösen. Diesen Risiken wird insbesondere durch entsprechende Aufklärung und Einbindung von Betroffenen im Rahmen des Dialogforums (z.B. 3. Piste) oder Nachbarschaftsbeiräten vorgebeugt.

Tarifänderungsanträge unterliegen der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde. Die Genehmigungsbehörde hat die Tarife in Anwendung des Indexmodells bis Ende 2012 genehmigt. Sollte es zu keiner Weiterführung kommen, gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

Beim Projekt Skylink sind alle offenen, nicht anerkannten Honorarforderungen aus Anlass des Rücktritts von Verträgen mit Ausnahme eines Falls positiv abgeschlossen worden.

Derzeit werden Schadenersatzforderungen gegenüber Auftragnehmern in Zusammenhang mit der Terminalerweiterung geprüft. In diesem Zusammenhang haben technische Gutachter aufgrund von Mängeln in der Auftragserfüllung durch Auftragnehmer bzw. ungerechtfertigten Kostenerhöhungen in den untersuchten Fällen Schäden in Höhe von rund € 52,1 Mio. festgestellt. Ein Wertberichtigungsbedarf von rund € 31,6 Mio. wurde festgestellt. Die Flughafen Wien AG wird Schadenersatzansprüche gegen die betroffenen Firmen mit Nachdruck verfolgen. Ein Auftragnehmer hat bereits einen Betrag von € 7,6 Mio. zurücküberwiesen. In diesem Zusammenhang sind auch Ermittlungen der Staatsanwaltschaft im Gange.

PERSONALRISIKEN

Motivierte und engagierte Mitarbeiter tragen wesentlich zum Unternehmenserfolg der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen forciert.

OPERATIVE RISIKEN
Die drei wesentlichsten operativen IKT-Risiken Systemausfall, Zerstörung von zentralen Systemen und Mängel in der Compliance wurden 2011 weiter vermindert.

Die Präventivmaßnahmen mittels Redundanz in betriebskritischen Systemen wurden weiter ausgebaut und durch periodische Tests geprüft sowie die Prozesse der Fehlerbehebung weiter optimiert. Insbesondere im Netzwerkbereich wurde durch die derzeit noch laufende Migration auf neue Technologie die Ausfallsicherheit weiter erhöht.

Eine Außensicherungsanlage für das exponierte EDV-Gebäude wurde aus EU-Mitteln installiert und in Betrieb genommen. Dadurch wird ein unerlaubter Zutritt so weit als möglich verhindert. Darüber hinaus werden auch die Überwachungsmaßnahmen in den zentralen Rechenzentren an den aktuellen Stand der Technik angepasst.

Die Datenschutzagenden wurden übergeben, und entsprechende Strukturen werden geschaffen. Eine externe Sicherheitsüberprüfung der FWAG-Website wurde durchgeführt, um das Risiko von Hackerangriffen besser einschätzen und weiter verringern zu können.

UMWELTRISIKEN
Die Situation am Flughafen Wien ist durch die bereits bestehenden Beschränkungen in operationeller Hinsicht (keine Verwendung von lärmsensitiven An- und Abflugstrecken in der Zeit von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr) sowie aufgrund einer Deckelung der absoluten Bewegungszahlen in der Zeit von 23.30 Uhr bis 05.30 Uhr derzeit eher als stabil zu bezeichnen. Eine weitergehende Nachtflugbeschränkung könnte sich besonders in einer Reduktion von Fracht- und Langstreckenflügen manifestieren.

SCHADENRISIKEN
Zu den Schadenrisiken zählen Feuer und andere Ereignisse, die durch Naturgewalten, Unfälle oder Terror ausgelöst werden, sowie Diebstahl von Vermögenswerten. Neben entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie Notfallplänen, die regelmäßig trainiert werden, sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt.

GESAMTRISIKOBEURTEILUNG
Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand der Flughafen-Wien-Gruppe auf absehbare Zeit gesichert ist und keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind. Die Flughafen-Wien-Gruppe verfügt unter dem Gesichtspunkt der Liquidität über genügend Reserven, um den Ausbau des Flughafens planmäßig voranzutreiben.

BERICHT ÜBER WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENT-SYSTEMS FÜR DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

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

Das Ziel des Internen Kontrollsystems ist es, das Management dabei zu unterstützen, effektive und sich ständig verbessernde interne Kontrollen hinsichtlich der Rechnungslegung zu gewährleisten. Es ist einerseits auf die Einhaltung von Richtlinien und Vorschriften und andererseits auf die Schaffung von vorteilhaften Bedingungen für spezifische Kontrollmaßnahmen in den Schlüsselprozessen des Rechnungswesens ausgerichtet.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herangezogen. Der Prozess des Internen Kontrollsystems (IKS) beinhaltet das Kontrollumfeld, die Risikobeurteilung, die Kontrollmaßnahmen, die Information und die Kommunikation sowie die Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Diese Kontrollen werden in einer IKS-Datenbank gespeichert, welche – neben anderen Auswertungen – die unternehmensweite Abfrage der Wirksamkeit sämtlicher IKS-Kontrollen des Unternehmens ermöglicht. Die interne Revision überprüft unabhängig und regelmäßig die Einhaltung der internen Vorschriften im Bereich des Rechnungswesens und berichtet direkt an den Gesamtvorstand.

KONTROLLUMFELD

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der Flughafen Wien AG grundlegend. Das Unternehmen arbeitet aktiv an der Verbesserung der Kommunikation und der Vermittlung von Grundwerten, um Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen.

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

RISIKOBEURTEILUNG

Risiken in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess werden durch das Management erhoben und durch den Aufsichtsrat überwacht. Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die typischerweise als wesentlich zu betrachten sind. Um wesentliche IKS-Risiken als solche zu identifizieren, wird jährlich der Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Infolge veränderter Volumina bei Geschäftsprozessen bzw. bei den dahinter liegenden Konten können Änderungen bei den zu erhebenden IKS-Risiken und Kontrollen auftreten.

Bei der Erstellung des Jahresabschlusses müssen regelmäßig Schätzungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Schätzungen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Forderungseinbringlichkeit sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen. Um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren, werden bei Bedarf externe Experten zugezogen bzw. es wird auf öffentlich zugängliche Quellen zurückgegriffen.

KONTROLLMASSNAHMEN

Zusätzlich zu Aufsichtsrat und Vorstand führt die mittlere Managementebene (z.B. Bereichs- und Abteilungsleiter) Kontrollmaßnahmen im laufenden Geschäftsprozess durch. Hiermit wird potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. sie werden entdeckt und korrigiert. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und der Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen. Das Vier-Augen-Prinzip wird sichergestellt.

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

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

INFORMATION UND KOMMUNIKATION

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

ÜBERWACHUNG

Die laufende, unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. In regelmäßigen Abständen werden Kontrollen und Plausibilisierungen vorgenommen. Außerdem wird das IKS von der internen Revision überwacht. Auch das Interne Kontrollsystem übt eine Überwachungs- und Aufsichtsfunktion aus. Das Ergebnis der Überwachungstätigkeiten wird dem Management und dem Aufsichtsrat berichtet.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Der Servicebereich Informationssysteme ist als zentraler interner Dienstleister in puncto Informations- und Kommunikationstechnologie laufend mit der Verbesserung und Erweiterung einzelner Programmmodule der selbst entwickelten Flughafensoftware und einzelner Standardapplikationen beschäftigt.

Auch im Jahr 2011 war der Servicebereich Informationssysteme damit beschäftigt, die Umsetzung des Projekts CDM-ISP (Collaboration Decision Making-Information Sharing Platform) voranzutreiben. Die im Rahmen dieses Projekts zu erstellende Information Sharing Platform stellt die Grundlage für die Einführung des CDM-Prozesses am Flughafen Wien dar. Die Einführung dieser Prozesse ermöglicht eine exaktere Planung und eine bessere Analyse und Optimierung der Ressourcen, was den beteiligten Systempartnern wesentliche Einsparungen ermöglicht. In diesem Zusammenhang lagen die Projektkosten im Jahr 2011 bei € 0,3 Mio. (2010: € 0,3 Mio.).

UMWELT- UND ARBEITNEHMERBELANGE

UMWELT

Die Flughafen Wien AG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt sowie zu einer nachhaltigen Unternehmensführung und setzt eine Vielzahl von Maßnahmen um. So wurden im Jahr 2011 T€ 1.260,3 (2010: T€ 913,3) in den Umweltschutz investiert. Im Fokus stand dabei vor allem die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten.

■ Umweltrelevante Kennzahlen der Flughafen Wien AG im Überblick

	2011	2010
Passagieraufkommen (PAX)	21.106.292	19.691.206
Jahresstromverbrauch (kWh)	135.871.470	128.187.468
Jahresstromverbrauch (kWh) je PAX	6,44	6,51
Jahreswärmeverbrauch (MWh)	122.317	131.218
Jahreswärmeverbrauch (MWh) je PAX	0,0058	0,0067
Jahreswasserverbrauch (m³)	674.472	745.771
Jahreswasserverbrauch (m³) je PAX	0,032	0,038
Jahresabwasserentsorgung (m³)	663.500	683.876
Restmüll LFZ (kg)	1.125.500	999.990
Restmüll LFZ (kg) je PAX	0,053	0,051
Altpapier VIE (kg)	2.016.180	1.782.280
Altpapier VIE (kg) je PAX	0,10	0,09
Alu/Dosen/Metall VIE (kg)	6.395	5.630
Biogene Abfälle VIE (kg)	217.580	195.160
Biogene Abfälle VIE (kg) je PAX	0,010	0,010
Glas VIE (kg)	74.281	85.364
Glas VIE (kg) je PAX	0,004	0,004
Kunststoffverpackungen VIE (kg)	145.660	160.540
Kunststoffverpackungen VIE (kg) je PAX	0,007	0,008
Gefährlicher Abfall VIE (kg)	140.257	118.733
Gefährlicher Abfall VIE (kg) je PAX	0,007	0,006
Recyclinganteil (%)	90,9%	88,6%

ARBEITNEHMERBELANGE

Aufgrund des im Berichtsjahr gestiegenen Verkehrsaufkommens erhöhte sich der Mitarbeiterstand der Flughafen-Wien-Gruppe um 259 Beschäftigte. Die größte Steigerung gab es im Segment Handling – vor allem im Bereich Sicherheitskontrollen. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter stieg um insgesamt 221, um den mit der Eröffnung des neuen Terminals einhergehenden Sicherheitsaspekten rechtzeitig gerecht zu werden.

Das bereits in den Vorjahren gestartete unternehmensweite Kostensenkungsprogramm mit vermehrtem Urlaubs- und Überstundenabbau wurde auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Zusätzlich wurden durch eine unternehmensweite Umorganisation Synergieeffekte erzielt.

■ Mitarbeiter

		Veränderung		
	2011	**in %**	**2010**	**2009**
Personalstand	4.525	6,1	4.266	4.148
davon Arbeiter	3.314	6,9	3.101	2.993
davon Angestellte	1.211	4,0	1.165	1.156
Lehrlinge	56	7,4	52	43
Verkehrseinheiten pro MitarbeiterIn[1)]	6.848	2,4	6.686	6.194
Durchschnittsalter in Jahren[1)]	39,5	0,8	39,2	39,2
Betriebszugehörigkeit in Jahren[1)]	10,5	1,9	10,3	10,4
Anteil Frauen in %[1)]	12,3	0,0	12,3	13,0
Aufwendungen für Weiterbildung in EUR[1)]	902.000	-14,5	1.055.000	973.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle[1)]	143	-13,3	165	123
Quote der Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter	43,5	-12,3	49,6	37,5

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

Mitarbeiter nach Segmenten

Airport	415	0,7	412	423
Handling	3.285	7,2	3.064	2.956
Retail & Properties	67	-12,7	77	77
Sonstige Segmente	600	4,9	572	539
Nicht zuordenbar	158	11,8	141	153

Im Berichtsjahr stieg die Kennzahl „Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter" aufgrund der starken Verkehrsentwicklung der Flughafen Wien AG um 2,4 % auf 6.848 Einheiten.

Zur Erhöhung der Unternehmensidentifikation bzw. zur Motivationsförderung bietet die Flughafen Wien AG ihren Mitarbeitern auch freiwillige Sozialleistungen: die kostenlose Anbindung nach Wien, ein Betriebskindergarten mit flexiblen Öffnungszeiten sowie zahlreiche Vergünstigungen für Freizeit- und Sportangebote. Mit der im Jahr 2000 gegründeten Mitarbeiterstiftung wird zudem sichergestellt, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Wien AG direkt am Unternehmenserfolg teilhaben. Die Mitarbeiterstiftung hält 10 % der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt analog zur Dividendenausschüttung den Ertrag aus dieser Beteiligung an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus. Rückwirkend für das Geschäftsjahr 2010 wurde an die Mitarbeiter ein Betrag in Höhe von rund € 4,20 Mio. ausbezahlt, was pro Mitarbeiter 56,25 % des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts entspricht.

OFFENLEGUNG GEMÄSS § 243A UGB

1. GRUNDKAPITAL UND AKTIENSTÜCKELUNG

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt € 152.670.000 und ist geteilt in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one Share – one Vote").

2. SYNDIKATSVEREINBARUNG

40 % der Aktien werden von den zwei Kernaktionären, dem Bundesland Niederösterreich (4,2 Millionen Stückaktien) und der Stadt Wien (4,2 Millionen Stückaktien), in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag aus dem Jahr 1999 sieht in seither unveränderter Fassung die einheitliche Ausübung der Stimmrechte an den syndizierten Aktien in der Hauptversammlung vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit. Die wechselseitigen Übernahmerechte an den syndizierten Beteiligungen gelangen zur Anwendung, wenn die syndikatsgebundenen Aktien durch ein entgeltliches Rechtsgeschäft an einen Übernehmer außerhalb des Syndikats (Dritte) übertragen werden sollen. Von diesem wechselseitigen Übernahmerecht ausgenommen sind Übertragungen der syndizierten Anteile an solche Kapitalgesellschaften, die direkt zumindest mehrheitlich im Eigentum des übertragenden Syndikatspartners stehen und deren Gesellschaftszweck ausschließlich in der Beteiligung an anderen Unternehmen besteht. Weitere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffend, sind nicht bekannt.

3. KAPITALBETEILIGUNGEN AN DER GESELLSCHAFT ÜBER 10 %

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20 %, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10 % am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine anderen Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10 % bekannt.

4. AKTIEN MIT BESONDEREN KONTROLLRECHTEN

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

5. STIMMRECHTSKONTROLLE BEI KAPITALBETEILIGUNG DER MITARBEITER

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

6. BESTELLUNG UND ABBERUFUNG VON MITGLIEDERN DES VORSTANDS UND AUFSICHTSRATS

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

7. AKTIENRÜCKKAUF UND GENEHMIGTES KAPITAL

Es existieren keine sich nicht unmittelbar aus dem Gesetz ergebenden Befugnisse für Mitglieder des Vorstands, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen. Derzeit gibt es kein genehmigtes Kapital.

8. KONTROLLWECHSEL

Sowohl das EIB-(European Investment Bank)Darlehen in Höhe von € 400 Mio., ein Schuldschein-Darlehen in Höhe von € 103,5 Mio. und auch die ULSG-(Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetz)-Finanzierung in Höhe von € 300 Mio. wurden unter der sogenannten „Change of Control Klausel" abgeschlossen. Diese Finanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen von € 803,5 Mio. wurden mit nationalen und internationalen Kreditinstituten abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d.h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt. Für Finanzierungen in einem Ausmaß von € 653,5 Mio. stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40 %, aber mehr als 30 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung der Flughafen Wien AG ohne gänzliche oder teilweise Ausübung der Bezugsrechte durch das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien keinen Kontrollwechsel dar, sofern nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (wie oben definiert) über die Flughafen Wien AG ausübt.

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.

PROGNOSEBERICHT

Das WIFO (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung) geht für 2012 in seiner gesamtwirtschaftlichen Prognose von einem realen BIP-Wachstum der österreichischen Wirtschaft von 0,4 % aus. Die Prognosen für die weltwirtschaftliche Entwicklung sind deutlich eingetrübt, was trotz guter wirtschaftlicher Fundamentaldaten negative Auswirkungen auf Österreich mit einer sehr exportorientierten Volkswirtschaft hat. Für den Euroraum prognostiziert das WIFO eine Stagnation. Weltweit wird ein gehemmtes Wachstum von 3,2 % erwartet.

Die österreichischen Warenexporte sollen laut WIFO 2012 real um 3,5 % wachsen. Bei der Arbeitslosenquote wird ein moderater Anstieg auf 7,1 % prognostiziert. Die privaten Konsumausgaben sollen um lediglich 0,8 % zulegen.

Für das Jahr 2012 und vor dem Hintergrund der prognostizierten schwachen Konjunkturlage erwartet die Flughafen Wien AG ein Plus bei den Passagieren in der Bandbreite von 0 % bis 1 %, einen Rückgang bei den Bewegungen von 0 % bis 1 % und einen Rückgang von 2 % bis 3 % beim Höchstabfluggewicht (MTOW).

Die Flughafen Wien Gruppe erwartet ein Plus beim Umsatz und, nach den Sonderabschreibungen in 2011, wieder ein verbessertes Periodenergebnis, das aber deutlich hinter den letzten Jahren zurückbleiben wird. 2012 werden insgesamt € 160 Mio. investiert. Um die Verschuldung stabil zu halten, wurden jedoch die Investitionen bis 2015 von € 650 Mio. auf € 590 Mio. gekürzt.

NACHTRAGSBERICHT

Im Jänner 2012 setzte sich die positive Entwicklung der Verkehrszahlen fort. Die Anzahl der abgefertigten Passagiere stieg im Vergleich zum Jänner 2011 um 9,0 % auf insgesamt 1.397.711 Fluggäste an. Die Flugbewegungen verzeichneten ein Minus von 2,7 %, das Höchstabfluggewicht (MTOW) ist um 4,5 % und das Frachtaufkommen um 10,1 % gesunken. Die Zahl der Transferpassagiere stieg um 19,4 %.

Per 1. Jänner 2012 wurden die Tarife gemäß Tarifformel wie folgt geändert:
- Landetarif, Infrastrukturtarif Airside, Parktarif +0,81 %
- Fluggasttarif, Infrastrukturtarif Landside +0,39 %
- Infrastrukturtarif Betankung +0,68 %

Der PRM-Tarif bleibt mit € 0,34/abfliegendem Passagier unverändert. Der Sicherheitstarif bleibt mit € 4,49/abfliegendem Transferpassagier sowie € 6,89/lokal abfliegendem Passagier ebenfalls unverändert.

Aufsetzend auf diese Änderungen aufgrund der Indexregelung wird der fixe Landetarif für Passagierflüge im Linien- und Charterverkehr auf € 205,38 gesenkt, der variable Landetarif auf € 5,59 pro MTOW. Im Gegenzug wird der Fluggasttarif im Linien-und Charterverkehr zusätzlich um € 0,74/abfliegendem Passagier angehoben und beträgt nun € 16,69/abfliegendem Passagier. Des Weiteren wird der Infrastrukturtarif Rampe um 10 % gesenkt, im Gegenzug wird der Infrastrukturtarif Passage um € 0,20/abfliegendem Passagier angehoben und beträgt nun € 0,87/abfliegendem Passagier.

Im Jänner 2012 wurden € 64 Mio. aus dem im Geschäftsjahr 2009 zugezählten Schuldscheindarlehen vorzeitig getilgt.

Der Vorstand
Schwechat, am 27. Februar 2012

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

KONZERNABSCHLUSS 2011 DER FLUGHAFEN WIEN AG

106 — **Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

107 — **Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

108 — **Konzern-Bilanz**

109 — **Konzern-Geldflussrechnung**

110 — **Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals**

112 — **Konzernanhang**
- 112 — Grundlagen und Methoden
- 117 — Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
- 129 — Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 143 — Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
- 159 — Sonstige Angaben
- 179 — Konzernunternehmen
- 181 — Beteiligungen der Flughafen Wien AG

196 — **Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz**

197 — **Bestätigungsvermerk**

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

vom 1.1. bis 31.12.2011

in T€	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(1)	581.996,7	533.834,7
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	20.436,9	16.376,8
Betriebsleistung		602.433,6	550.211,5
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-42.057,3	-42.341,2
Personalaufwand	(4)	-258.453,3	-238.108,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-112.916,5	-101.625,9
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		189.006,5	168.136,1
Planmäßige Abschreibungen	(6)	-66.332,0	-65.811,1
Wertminderungen	(6)	-55.489,2	0,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		67.185,2	102.325,1
Beteiligungsergebnis ohne At-Equity-Unternehmen	(8)	365,0	325,1
Zinsertrag	(9)	4.620,7	3.368,5
Zinsaufwand	(9)	-13.603,3	-11.031,7
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	1.598,0	83,1
Finanzergebnis ohne At-Equity-Unternehmen		-7.019,6	-7.255,0
Wertminderungen At-Equity-Beteiligungen	(7)	-19.419,2	0,0
Anteilige Periodenergebnisse At-Equity-Unternehmen	(7)	4.286,8	3.611,6
Finanzergebnis		-22.152,0	-3.643,5
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		45.033,2	98.681,6
Ertragsteuern	(11)	-13.453,3	-22.994,9
Periodenergebnis		31.580,0	75.686,7
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		31.602,4	75.717,5
Nicht beherrschende Anteile		-22,4	-30,8
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(21)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		1,50	3,61
Vorgeschlagene / ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		1,00	2,00
Vorgeschlagene / ausbezahlte Dividende (in T€)		21.000,0	42.000,0

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

vom 1.1. bis 31.12.2011

in T€	2011	2010
Periodenergebnis	31.580,0	75.686,7
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste		
Wertänderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	-2.141,3	1.467,5
davon erfolgsneutrale Veränderung	-232,4	1.467,5
davon realisierte Gewinne (-) / Verluste (+)	-1.908,9	0,0
Cash-Flow Hedge	216,9	82,9
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	437,8	-8.940,2
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital verrechnete Posten	371,7	1.847,5
Sonstiges Ergebnis	-1.115,0	-5.542,4
Gesamtergebnis	30.465,0	70.144,3
Davon entfallend auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	30.487,4	70.175,1
Nicht beherrschende Anteile	-22,4	-30,8

KONZERN-BILANZ

zum 31.12.2011

AKTIVA

in T€	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	15.285,5	12.523,2
Sachanlagen	(13)	1.692.541,2	1.538.593,1
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	119.935,4	139.366,2
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(15)	90.968,2	108.485,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	6.514,4	5.151,8
		1.925.244,6	1.804.120,2
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(17)	4.343,3	4.504,4
Wertpapiere	(18)	29.535,0	64.351,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	79.705,4	61.887,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(20)	111.330,0	63.632,7
		224.913,7	194.375,6
Summe Aktiva		2.150.158,3	1.998.495,7

PASSIVA

in T€	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Eigenkapital			
Grundkapital	(21)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(22)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(23)	-2.010,5	-895,5
Einbehaltene Ergebnisse	(24)	542.896,7	553.294,3
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		811.213,5	822.726,1
Nicht beherrschende Anteile	(25)	210,4	232,8
		811.423,9	822.958,9
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(26)	115.195,1	104.342,5
Finanzverbindlichkeiten	(27)	821.285,4	794.112,9
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	51.557,8	40.441,1
Latente Steuern	(11)	23.606,9	17.037,4
		1.011.645,2	955.934,0
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(29)	7.194,5	951,6
Übrige Rückstellungen	(29)	110.318,1	109.375,4
Finanzverbindlichkeiten	(27)	71.301,9	204,0
Lieferantenverbindlichkeiten	(30)	92.531,6	66.267,4
Übrige Verbindlichkeiten	(31)	45.743,0	42.804,5
		327.089,2	219.602,9
Summe Passiva		2.150.158,3	1.998.495,7

KONZERN-GELDFLUSSRECHNUNG

vom 1.1. bis 31.12.2011

in T€	2011	2010
Ergebnis vor Ertragsteuern	45.033,2	98.681,6
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	139.281,9	64.683,4
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	699,6	374,2
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Wertpapieren	-1.556,6	0,0
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-617,3	-1.024,0
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	216,9	82,9
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	161,1	-1.193,6
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	-6.001,8	5.101,9
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	12.233,1	20.971,5
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	1.527,4	-1.190,4
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	190.977,6	186.487,5
- Zahlungen für Ertragsteuern	-12.064,9	-16.744,1
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	178.912,6	169.743,4
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	1.847,0	182,9
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-223.477,4	-173.668,1
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	96,0	0,0
+ Einzahlungen aus Abgang von Wertpapieren	34.048,7	0,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-187.485,7	-173.485,2
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-42.000,0	-44.100,0
- Auszahlungen für den Erwerb nicht beherrschender Anteile	0,0	-6.047,9
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	98.270,4	112.093,7
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	56.270,4	61.945,8
Veränderung des Finanzmittelbestands	47.697,3	58.204,1
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	63.632,7	5.428,6
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	111.330,0	63.632,6

ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

in T€	Grund-kapital	Kapital-rücklagen	AfS-Rücklage	Sicherungs-rücklage
Stand zum 1.1.2010	152.670,0	117.657,3	304,1	-405,2
Marktwertbewertung von Wertpapieren			1.100,6	
Cash-Flow Hedge				62,2
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste				
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	1.100,6	62,2
Periodenergebnis				
Gesamtergebnis	0,0	0,0	1.100,6	62,2
Erwerb nicht beherrschende Anteile Put-Option				
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2010	152.670,0	117.657,3	1.404,7	-343,1
Stand zum 1.1.2011	152.670,0	117.657,3	1.404,7	-343,1
Marktwertbewertung von Wertpapieren			-1.606,0	
Cash-Flow Hedge				162,7
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste				
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-1.606,0	162,7
Periodenergebnis				
Gesamtergebnis	0,0	0,0	-1.606,0	162,7
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2011	152.670,0	117.657,3	-201,3	-180,4

Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar						
Versicherungs-mathematische Gewinne/Verluste	Währungs-umrechnungs-rücklage	Summe Sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
-2.884,8	7.632,9	4.646,9	519.554,7	794.528,9	263,6	794.792,4
		1.100,6		1.100,6		1.100,6
		62,2		62,2		62,2
-6.705,2		-6.705,2		-6.705,2		-6.705,2
-6.705,2	0,0	-5.542,4	0,0	-5.542,4	0,0	-5.542,4
			75.717,5	75.717,5	-30,8	75.686,7
-6.705,2	0,0	-5.542,4	75.717,5	70.175,1	-30,8	70.144,3
		0,0	2.122,1	2.122,1		2.122,1
			-44.100,0	-44.100,0		-44.100,0
-9.589,9	7.632,9	-895,5	553.294,3	822.726,1	232,8	822.958,9
-9.589,9	7.632,9	-895,5	553.294,3	822.726,1	232,8	822.958,9
		-1.606,0		-1.606,0		-1.606,0
		162,7		162,7		162,7
328,3		328,3		328,3		328,3
328,3	0,0	-1.115,0	0,0	-1.115,0	0,0	-1.115,0
			31.602,4	31.602,4	-22,4	31.580,0
328,3	0,0	-1.115,0	31.602,4	30.487,4	-22,4	30.465,0
			-42.000,0	-42.000,0		-42.000,0
-9.261,6	7.632,9	-2.010,5	542.896,7	811.213,5	210,4	811.423,9

KONZERNANHANG

GRUNDLAGEN UND METHODEN

ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

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

GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2011 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie unter Berücksichtigung der zusätzlichen Anhangsangaben gemäß § 245a UGB.

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

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Darüber hinaus wird Planvermögen, welches vom Barwert der Pensionsverpflichtungen in Abzug gebracht wird, zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Abschlüsse der Flughafen Wien AG und deren 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.

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

ANWENDUNG VON NEUEN UND GEÄNDERTEN STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

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

Neue Fassung des IAS 24 „Angaben zu nahestehenden Personen" und Änderung an IFRS 8	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2011 beginnen.
Änderungen IFRIC 14 betreffend freiwillig vorausgezahlte Beträge im Rahmen von Mindestfinanzierungsvorschriften	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2011 beginnen.
IFRIC 19 „Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen.
Änderungen zu IAS 32 betreffend die Klassifizierung von ausgegebenen Rechten	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2010 beginnen.
Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project) vom Mai 2010	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2010 bzw. 1. Jänner 2011 beginnen.
Änderungen IFRS 1 und IFRS 7 „Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichangaben nach IFRS 7"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen.

Der geänderte IAS 24 „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen" ist erstmalig verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Jänner 2011 beginnen. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen einerseits die Vereinfachung der Angabepflicht von Unternehmen, die unter der Beherrschung oder maßgeblichem Einfluss der öffentlichen Hand stehen, und andererseits wurde die Definition von „nahestehenden Unternehmen und Personen" grundlegend überarbeitet. Aus der Änderung des Standards resultieren für die Flughafen-Wien-Gruppe keine Anpassungen.

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

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

Änderung von IFRS 1 „Feste Umstellungszeitpunkte und ausgeprägte Hochinflation"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
Änderung von IFRS 7 betreffend den Transfer von finanziellen Vermögenswerten	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen.
Änderungen IFRS 7 „Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
IFRS 9 „Finanzinstrumente"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2015 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
IFRS 10 „Konzernabschlüsse"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
IFRS 13 „Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
Änderungen IAS 1 „Darstellung einzelner Posten des sonstigen Ergebnisses"	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2012 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.

Änderungen IAS 12 „Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2012 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
Änderungen IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
Neue Fassung des IAS 27 „Einzelabschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
Neue Fassung des IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
Änderungen IAS 32 „Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
IFRIC 20 „Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebs im Tagbau“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.

Die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung der vorstehenden Standards und Interpretationen auf den Konzernabschluss der Flughafen Wien AG sind nicht im Vorhinein abschätzbar. Eine freiwillige vorzeitige Anwendung ist nicht geplant.

KONSOLIDIERUNGSKREIS

In den Konzernabschluss werden sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen (mit Ausnahme von sechs Tochterunternehmen). Tochterunternehmen sind Gesellschaften, die direkt oder indirekt von der Flughafen-Wien-Gruppe beherrscht werden.

Die sechs Tochterunternehmen wurden wie im Vorjahr wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 2,0 % (Vorjahr: unter 2,0 %) des Konzernumsatzes.

Die Existenz und Auswirkung von potenziellen Stimmrechten, die gegenwärtig ausgeübt oder umgewandelt werden können, werden bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen beherrscht wird, berücksichtigt. Ein beherrschender Einfluss besteht, wenn die Muttergesellschaft direkt oder indirekt in der Lage ist, die Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens zu bestimmen. Die

Einbeziehung einer Tochtergesellschaft beginnt mit dem Zeitpunkt der Erlangung des beherrschenden Einflusses und endet bei dessen Wegfall.

Gemeinschaftsunternehmen sind Gesellschaften, über die mit anderen Unternehmen die gemeinsame Führung ausgeübt wird. Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, auf die die Flughafen Wien AG maßgeblichen Einfluss ausübt und die weder Tochter- noch Gemeinschaftsunternehmen sind. Assoziierte Unternehmen werden ebenso wie Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

In den Konzernabschluss 2011 sind neben der Flughafen Wien AG vierzehn inländische (Vorjahr: vierzehn) und sieben ausländische (Vorjahr: sieben) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Weiters wurden vier inländische Unternehmen (Vorjahr: vier) und vier ausländische Unternehmen (Vorjahr: vier) nach der Equity-Methode bewertet.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt.

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

ÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES 2011

Entkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Austroport Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H.	30.9.2011	at Equity	25%	Verkauf

Mit Verkaufsvertrag vom 20. September 2011 wurde der 25%-Anteil der at-Equity-konsolidierten Austroport Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H. an die AIRPORT JET SET SERVICE Christian Hirmann Gesellschaft m.b.H. zu historischen Anschaffungskosten verkauft. Der Verkauf der Anteile hat keine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens- und Ertragslage des Flughafen-Wien-Konzern.

ÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES 2010

Im Geschäftsjahr 2010 wurden die folgenden Gesellschaften erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen:

Erstkonsolidierung	Erwerbs-zeitpunkt	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
VIE ÖBA GmbH	6.5.2010	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung
VIE Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH	27.4.2010	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung
VIE Operations Holding Limited	27.12.2010	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung
VIE Operations Limited	27.12.2010	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung
Columinis Holding GmbH	30.7.2010	at Equity	50,0%	Gründung

Die Flughafen Wien AG hat die Gesellschaft VIE ÖBA GmbH mit einem Stammkapital in Höhe von T€ 35,0 neu gegründet. Der Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.

Die Gesellschaft VIE Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH wurde mit einem Stammkapital von T€ 35,0 von der Flughafen Wien AG als 100%-Tochter neu gegründet. Der Gegenstand dieser Gesellschaft liegt in der Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Flughafen-Wien-Gruppe.

Die Columinis Holding GmbH wurde als Gemeinschaftunternehmen der Gesellschaften VIE Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH und ATUST Holding GmbH jeweils mit einer Stammkapitaleinlage von T€ 17,5 neu gegründet. Das Gemeinschaftsunternehmen hat den Zweck des Erwerbs von Unternehmensbeteiligungen und wird im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG nach der Equity-Methode bilanziert.

Die Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH und die Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft.m.b.H haben die Gesellschaft VIE Operations Holding Limited mit einem Stammkapital von T€ 2,0 gegründet. Die VIE Operations Holding Limited und die Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft.m.b.H haben die VIE Operations Limited mit einem Stammkapital von T€ 2,0 gegründet. Der Sitz der Gesellschaften VIE Operations Ltd sowie VIE Operations Holding Ltd liegt in Luqa, Malta. Der Gegenstand der Gesellschaften liegt in der Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb und Management von internationalen Flughäfen.

Im Geschäftsjahr 2010 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

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, wenn sie anfallen. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet.

Für jeden Unternehmenserwerb entscheidet der Konzern zum Erwerbszeitpunkt auf individueller Basis, ob die nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen, die gegenwärtig Eigentumsanteile sind und ihren Inhabern im Fall der Liquidation einen Anspruch auf einen entsprechenden Anteil am Nettovermögen des Unternehmens geben, zum beizulegenden Zeitwert oder anhand des proportionalen Anteils der gegenwärtigen Eigentumsinstrumente an den für das identifizierbare Nettovermögen des erworbenen Unternehmens angesetzten Beträgen

erfasst werden. Alle anderen Bestandteile der nicht beherrschenden Anteile werden im Zeitpunkt ihres Erwerbs zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Als Firmenwert wird der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem beizulegenden Zeitwert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegendem Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Im Fall 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 passivische 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.

Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge, 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.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, geändert, um eine konzerneinheitliche Bilanzierung zu gewährleisten.

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 der bezahlten Leistung 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.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, werden beim Erwerb mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst. Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS 39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte. Die direkt an MIA gehaltenen Anteile von 10,1 % werden als assoziiertes Unternehmen eingestuft, da anhand der über die MMLC gehaltenen Anteile insgesamt ein maßgeblicher Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik ausgeübt werden kann.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Fremdwährungsgeschäfte in den einzelnen Konzerngesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalls 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.

Berichtswährung und funktionale Währung sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von vier bis zehn Jahren linear abgeschrieben. Liegen Anzeichen für eine Wertminderung vor und liegt der erzielbare Betrag – der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert des Vermögenswerts – unter dem Buchwert, wird eine Abschreibung für Wertminderungen vorgenommen.

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

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

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

Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach"). Zahlungsmittelgenerierende Einheiten werden durch die Zusammenfassung von Vermögenswerten auf der niedrigsten Ebene, die selbstständig Zahlungsströme erwirtschaftet oder für interne Managementzwecke überwacht wird, gebildet. Der Werthaltigkeitstest ist jährlich durchzuführen und zusätzlich immer dann, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass die zahlungsmittelgenerierende Einheit in ihrem Wert gemindert ist. Übersteigt der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit deren erzielbaren Betrag, ist der zugeordnete Firmenwert in Höhe des Differenzbetrags abzuschreiben. Wertminderungen des Firmenwerts dürfen nicht rückgängig gemacht werden. Übersteigt die Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit den Buchwert des ihr zugeordneten Firmenwerts, ist die darüber hinausgehende Wertminderung durch anteilige Minderung von Buchwerten der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordneten Vermögenswerte zu erfassen.

Der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit bestimmt sich in der Regel durch Berechnung des Nutzwerts nach der Discounted-Cash-Flow-(DCF)-Methode. Diese DCF-Berechnungen basieren auf den vom Management genehmigten und auch für interne Zwecke verwendeten Mehrjahres-Finanzplänen. Der gewählte Planungshorizont spiegelt die Annahmen für kurz- bis mittelfristige Marktentwicklungen wider. Zahlungsströme, die über den Detailplanungszeitraum hinausgehen, werden anhand langfristig erwarteter Wachstumsraten berechnet.

Die risikoadäquaten Kapitalkosten werden als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt („Weighted Average Cost of Capital").

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. Die Abschreibungsdauer richtet sich nach der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer.

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
Betriebsgebäude	33,3
Sonstige Gebäude	10–50
Start-/Landebahnen, Rollwege, Vorfelder	20
Sonstige Grundstückseinrichtungen	7–20
Technische Anlagen und Maschinen	5–20
Fahrzeuge	5–10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4–15

Der Flughafen-Wien-Konzern verfügt über keine langfristigen Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu klassifizieren sind.

WERTMINDERUNGEN IMMATERIELLER VERMÖGENSWERTE UND SACHANLAGEN

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, 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 künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten zahlungsmittelgenerierenden Einheit von Vermögenswerten 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 zahlungsmittelgenerierenden Einheiten entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise Nettoveräußerungspreis. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-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.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder in der Produktion noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Die Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 33,3 bis 50 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt.

LEASING

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

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

Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist (Finanzierungsleasing), erfolgt die Aktivierung im langfristigen Vermögen zum niedrigen Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen oder zum beizulegenden Zeitwert des Vermögenswerts (sofern dieser Wert geringer ist). Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder, wenn kürzer, über die Laufzeit des Leasingvertrags. Wertminderungen werden im Buchwert des aktivierten Leasinggegenstands erfasst. Die aus Finanzierungsleasingverträgen zukünftig resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind unter den Sonstigen Finanzverbindlichkeiten passiviert.

Verbleibt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber, werden die Mietaufwendungen linear über die Laufzeit des Leasingvertrags verteilt im Sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst (Operate Leasing). Tritt der Flughafen-Wien-Konzern als Leasinggeber auf, werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt linear über die Vertragslaufzeit.

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 bei der Ermittlung des Nettoveräußerungswerts berücksichtigt.

RÜCKSTELLUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN, PENSIONEN UND JUBILÄUMSGELDER

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen 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") 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 erfasst und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis. Sämtliche sonstigen Veränderungen der Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldrückstellungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie ein von der Unternehmenszugehörigkeit abhängiger Fluktuationsabschlag berücksichtigt. Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen.

Als rechnungsmäßiges Pensionsalter wurde 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 die Generationstafeln „AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F.W. Pagler" zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte.

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

	2011	2010
Rechnungszinssatz	4,50%	4,50%
Lohn- und Gehaltstrend	3,72%	3,77%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,01%	1,50%–2,14%
Erwarteter Veranlagungsertrag der Versicherung (nur für Pensionen)[1)]	n.a.	3,60%
Fluktuationsabschlag (gestaffelt)	0,00%–12,00%	0,00%–12,00%

1) Der erwartete Ertrag ergibt sich aus den Renditen des abgelaufenen Berichtsjahres.

Die im Rahmen von beitragsorientierten Plänen (Beiträge zur Pensionsvorsorge sowie zur gesetzlichen Mitarbeitervorsorge) zu zahlenden Beträge werden in der Periode erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst, der sie zuzurechnen sind.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Unter den sonstigen Rückstellungen werden rechtliche oder faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten ausgewiesen, die auf zurückliegenden Geschäftsvorfällen oder Ereignissen beruhen

und wahrscheinlich zu Vermögensabflüssen führen, die zuverlässig ermittelbar sind. Diese Rückstellungen werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet und auf Basis einer bestmöglichen Schätzung berechnet. Ist eine vernünftige Schätzung des Betrags nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen mit Ausnahme der Rückstellungen für Abfertigung, Pension und Jubiläumsgeld werden im Finanzergebnis erfasst.

ÖFFENTLICHE ZUWENDUNGEN

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

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

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

FINANZINSTRUMENTE

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Finanzielle Vermögenswerte umfassen insbesondere Finanzanlagen wie nicht konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, zu Handelszwecken gehaltene originäre und derivative finanzielle Vermögenswerte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Finanzielle Verbindlichkeiten begründen regelmäßig 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. Die erstmalige bilanzielle Erfassung sowie der bilanzielle Abgang von Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum Erfüllungstag, das ist der Tag, an dem der Vermögenswert an oder durch den Konzern geliefert wird. Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden in der Regel unsaldiert ausgewiesen, außer wenn bezüglich der Beträge ein Aufrechnungsrecht besteht und der Ausgleich auf Nettobasis erfolgen soll.

Finanzielle Vermögenswerte werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die in der Bilanz angesetzten beizulegenden Zeitwerte entsprechen in der Regel den Marktpreisen der finanziellen Vermögenswerte. Sofern diese nicht unmittelbar verfügbar sind, werden sie unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und unter Rückgriff auf aktuelle Marktparameter berechnet. Dazu werden die bereits fixierten oder unter Anwendung der aktuellen Zinsstrukturkurve über Forward Rates ermittelten Zahlungsströme mit den aus der am Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmten Diskontfaktoren auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

Von der Möglichkeit, bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten bei ihrem erstmaligen Ansatz als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten" („Fair Value Option") zu designieren, hat der Flughafen-Wien-Konzern bislang keinen Gebrauch gemacht.

ORIGINÄRE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (WERTPAPIERE)

In Wertpapieren verbriefte Forderungen, für die kein aktiver Markt besteht, werden der Kategorie „Kredite und Forderungen" zugeordnet und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsliche und niedrig verzinsliche finanzielle Vermögenswerte werden im Erwerbszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Ein allenfalls bestehender wesentlicher Unterschied zwischen Anschaffungskosten und Tilgungsbetrag wird nach der Effektivzinsmethode periodengerecht abgegrenzt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Im Falle einer Wertminderung wird eine ergebniswirksame Abwertung auf den Barwert der erwarteten Rückzahlungen vorgenommen. Bei Wegfall der Gründe für die Wertminderung erfolgt in entsprechender Höhe eine Zuschreibung.

Finanzinvestitionen in Wertpapiere, die der Kategorie „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte" zugeordnet werden, sind mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, soweit dieser verlässlich ermittelt werden kann. Aus der Folgebewertung resultierende Gewinne und Verluste werden erfolgswirksam erfasst.

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen, sonstige Wertpapiere sowie assoziierte Unternehmen und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode zu bilanzieren sind, werden als „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte" kategorisiert und grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet, soweit dieser verlässlich ermittelt werden kann.

Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile mit den Anschaffungskosten abzüglich allfälliger Wertminderungen bewertet.

Die in der Folge aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts resultierenden Gewinne und Verluste werden grundsätzlich unter Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis (Marktwertbewertungsrücklage = AfS-Rücklage) ausgewiesen. Sollten Wertminderungen infolge dauerhaften und signifikanten Absinkens des beizulegenden Zeitwerts eintreten, werden diese erfolgswirksam erfasst und die AfS-Rücklage ausgebucht. Ergibt sich zu späteren Bewertungszeitpunkten, dass der beizulegende Zeitwert infolge von Ereignissen, die nach dem Zeitpunkt der Erfassung der Wertminderung eingetreten sind, gestiegen ist, werden die Wertminderungen in entsprechender Höhe grundsätzlich erfolgswirksam zurückgenommen. Ergebniswirksam erfasste Wertminderungen, die zur Veräußerung verfügbare Eigenkapitalinstrumente betreffen, dürfen nur ergebnisneutral rückgängig gemacht werden. Wertminderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die mit den Anschaffungskosten bewertet werden, dürfen weder ergebniswirksam noch ergebnisneutral rückgängig gemacht werden.

Mit dem Abgang der finanziellen Vermögenswerte werden die im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung überführt.

Käufe und Verkäufe werden am Erfüllungstag, das ist der Valutatag, gebucht.

FORDERUNGEN

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere kurzfristige Forderungen werden mit dem Wert aufgrund des erstmaligen Ansatzes abzüglich Wertminderungen bewertet. Die vorgenommenen Einzelwertberichtigungen tragen den erwarteten Ausfallrisiken hinreichend Rechnung; der Abschluss eines Insolvenzverfahrens führt zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Bereits gebildete Wertberichtigungen werden zum Zeitpunkt der Ausbuchung der Forderung verwendet. Im Rahmen von Einzelwertberichtigungen werden Forderungen mit potenziellem Abwertungsbedarf auch anhand gleichartiger Ausfallrisikoeigenschaften gruppiert und gemeinsam unter Berücksichtigung von historischen Ausfallerfahrungen wertberichtigt. Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden unter Verwendung von Wertberichtigungskonten vorgenommen. Sonstige langfristige Forderungen werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und, soweit wesentlich, wird die spätere Fälligkeit mittels Abzinsung berücksichtigt.

ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, welche 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 erhaltenem 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.

DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Der Flughafen-Wien-Konzern setzt einzelne derivative Finanzinstrumente (Zinsswaps) zur Absicherung der aus Investitionen und Finanztransaktionen resultierenden Zinsänderungsrisiken ein. Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden sind und damit zwingend als „zu Handelszwecken gehalten" einzustufen sind, werden bei Vertragsabschluss mit dem beizulegenden Zeitwert (entspricht in der Regel den Anschaffungskosten) angesetzt. Die Zeitwerte sind auch für die Folgebewertungen maßgebend und entsprechen bei gehandelten Derivaten dem Marktwert. Bei nicht börsegehandelten Geschäften werden Preise für vergleichbare Geschäfte oder Auflösungsangebote der jeweiligen Geschäftspartner herangezogen. Für Zinsswaps entspricht der beizulegende Zeitwert dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dieser wird unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Zinssätze und Zinsstrukturkurven berechnet. Die Erfassung der Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte erfolgt grundsätzlich ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung, außer das derivative Finanzinstrument ist in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden.

Positive beizulegende Zeitwerte sind in den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten erfasst, negative in den übrigen Verbindlichkeiten.

Der Konzern wendet die Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsmaßnahmen gemäß IAS 39 („Hedge Accounting") zur Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen („Cash-Flow Hedge") an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung. Mittels eines Cash-Flow Hedge werden künftige Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cash-Flow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zur Erfassung des Ergebnisses aus dem gesicherten Grundgeschäft im sonstigen Ergebnis (Sicherungsrücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments wird erfolgswirksam erfasst.

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 unserer Geschäftstätigkeit berechnet. Die Flughafen Wien AG ist Gruppenträger im Sinne des § 9 Abs. 8 KStG 1988. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet und im Verlustfall erst dann gutgeschrieben, wenn das Gruppenmitglied wieder einen steuerlichen Gewinn erzielt. Durch die Verrechnung von Steuerumlagen erfolgt eine Kürzung des Steueraufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung des Gruppenträgers. Bei nachträglichen Abweichungen werden die Steuerverrechnungen gegenüber den Gruppenmitgliedern angepasst. Aktive und passive latente Steuern werden gemäß der bilanzorientierten Steuerabgrenzung („Liability Approach") für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Konzern-Bilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann. Latente Steuern bei temporären Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen werden nur bei bestehender Veräußerungsabsicht und Steuerpflicht des Veräußerungsgewinns gebildet. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. bereits verabschiedeten steuerlichen Vorschriften herangezogen. Hiermit kommen die bei der Umkehr der temporären Differenzen erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

ERTRAGSREALISIERUNG

Die Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge gelten mit Erbringung der Leistung bzw. dem Zeitpunkt des Gefahrenübergangs als realisiert und werden unter der Voraussetzung erfasst, dass ein wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt.

Tarife unterliegen der Genehmigungspflicht durch die oberste Zivilluftfahrtbehörde, diese Verkehrsentgelte betreffen die Benützung der Flughafen-Infrastruktur und umfassen Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturtarife. Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste wie zum Beispiel die Vorfeld- und Frachtabfertigung sowie Verkehrsabfertigung.

Der Flughafen-Wien-Konzern realisiert weiters insbesondere Umsätze aus Parkierung, Umsatzabgaben, Vermietung, der Ver- und Entsorgung sowie aus Sicherheitsleistungen.

BETEILIGUNGSERGEBNIS

Das Beteiligungsergebnis enthält neben dem Ergebnis aus At-Equity-Bewertungen Wertminderungen, Zuschreibungen, Veräußerungsergebnisse und Dividenden. Die Dividenden werden im Zeitpunkt des Ausschüttungsbeschlusses als Zufluss erfasst.

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 wesentlichen Schätzungen und zugehörigen Annahmen sowie die mit den gewählten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verbundenen Unsicherheiten sind entscheidend für das Verständnis der zugrunde liegenden Risiken der Finanzberichterstattung sowie der möglichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss zukünftiger Geschäftsjahre.

Die Bewertung von immateriellen Vermögenswerten, Vermögenswerten des Sachanlagevermögens und Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen ist mit Schätzungen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts zum Erwerbszeitpunkt verbunden. Die Anteile an at-Equity-bilanzierten Unternehmen weisen einen Buchwert in Höhe von T€ 90.968,2 (Vorjahr: T€ 108.485,8) auf.

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen sind Schätzungen im Zusammenhang mit der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden erforderlich. Immobilien werden durch Sachverständigengutachten bewertet. Ansatzfähige immaterielle Vermögenswerte werden je nach Art des Vermögenswerts und der Verfügbarkeit von Informationen anhand geeigneter Bewertungsmethoden bewertet. Da eine marktpreisorientierte Bewertung („Market Approach") von immateriellen Vermögenswerten aufgrund mangelnder vergleichbarer Marktpreise meist nicht möglich ist, wird in der Regel ein kapitalwertorientiertes Verfahren („Income Approach") herangezogen. Für die Bewertung von Kundenbeziehungen wird die Residualwertmethode („Multiperiod Excess Earnings Method") angewandt. Hierbei wird der Barwert der Einkommensströme aus dem vorhandenen Kundenstamm ermittelt. Ausgehend von der Annahme, dass der zu bewertende immaterielle Vermögenswert erst im Verbund mit anderen materiellen und immateriellen Vermögenswerten Einkommensströme erwirtschaftet, werden bei der Ermittlung der relevanten Einzahlungsüberschüsse neben den operativen Kosten auch kalkulatorische Nutzungsentgelte für diese „unterstützenden" Vermögenswerte („Contributory Asset Charges") berücksichtigt. Bei dieser Bewertung wird die Verringerung der geplanten Einkommensströme im Zeitablauf nach Maßgabe einer angemessenen Schrumpfungsrate („Churn Rate") der Kunden beachtet.

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 10.891,2, Vorjahr: T€ 8.128,9) und Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 4.394,4, Vorjahr: T€ 4.394,4), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.692.541,2, Vorjahr: T€ 1.538.593,1), als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 119.935,4, Vorjahr: T€ 139.366,2) sowie Vermögenswerten des Finanzanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 97.482,6, Vorjahr: T€ 113.637,6) werden Schätzungen hinsichtlich

Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung vorgenommen. Eine Wertminderung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Erhöhungen der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung hindeuten, berücksichtigt. Der erzielbare Betrag entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise dem Nettoveräußerungspreis. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode ermittelt, in die Annahmen des Managements über künftige Zahlungsströme, risikoadäquate Abzinsungssätze und angemessene Nutzungsdauern einfließen. Die Berechnung des Barwerts der geschätzten künftigen Zahlungsströme sowie die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, sind folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruhen in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und den damit zusammenhängenden Prüfungserfordernissen bestehen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen in Bau.

Der Flughafen-Wien-Konzern bildet Wertberichtigungen in Höhe von T€ 4.890,2 (Vorjahr: T€ 4.284,6) auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen- und Leistungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Kunden resultieren. Die vom Management verwendeten Grundlagen für die Beurteilung der Angemessenheit der Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen sind die Fälligkeitsstruktur der Forderungssalden und Erfahrungen in Bezug auf Ausbuchungen von Forderungen in der Vergangenheit, die Bonität der Kunden sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage der Kunden kann der Umfang der tatsächlich vorzunehmenden Ausbuchungen den Umfang der erwarteten Ausbuchungen übersteigen.

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 87.900,4 (Vorjahr: T€ 91.502,0) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten oder anderen ausstehenden Ansprüchen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 2.616,1 (Vorjahr: T€ 2.303,1) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfahren Erfolg hat und eine Verbindlichkeit entsteht, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung in hohem Maße auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Wegen den mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen, und die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im

Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 10.354,6 (Vorjahr: T€ 12.106,1) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Kommt es zu einer Änderung der Werthaltigkeitsbeurteilung bei aktiven latenten Steuern, sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) UMSATZERLÖSE UND SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Umsatzerlöse enthalten alle Erlöse, die aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafen-Wien-Konzerns resultieren. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden erhobene und an die Steuerbehörden zu entrichtende Steuern ausgewiesen.

IFRS 8 sieht eine Segmentberichterstattung vor, die ausschließlich an die interne Organisations- und Berichtsstruktur sowie die internen Steuerungsgrößen des Unternehmens anknüpft.

Gemäß IFRS 8 sind für die Identifikation der Geschäftssegmente die Teilbereiche des Unternehmens zu identifizieren, deren geschäftliche Aktivitäten zu Erträgen und Aufwendungen führen können (einschließlich mit und von anderen Segmenten), deren operative Ergebnisse regelmäßig von einem Hauptentscheidungsträger überwacht werden, um Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen treffen und die Performance beurteilen zu können, und für die eigenständige finanzwirtschaftliche Daten verfügbar sind.

Ausgangsbasis für die Segmentberichterstattung sind die Geschäftssegmente, welche die Größenkriterien gemäß IFRS 8.13 erfüllen und daher berichtspflichtig sind. Geschäftssegmente, die nach IFRS 8.12 vergleichbare wirtschaftliche Merkmale aufweisen und auch in den anderen Faktoren ähnlich sind, können mit berichtspflichtigen Segmenten zu einem Berichtssegment zusammengefasst werden.

Bei der Flughafen-Wien-Gruppe stellen die Geschäftsbereiche der Flughafen Wien AG, nach denen die Gesellschaft organisiert ist, sowie die einzelnen Tochtergesellschaften die einzelnen Geschäftssegmente dar, die in den nachfolgenden Darstellungen zu Berichtssegmenten zusammengefasst werden. Die Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt daher anhand von Berichterstattungen zur Erfolgsrechnung, zu Investitionen und Personalangaben der jeweiligen Bereiche der Flughafen Wien AG sowie der Umsätze, EBITDA, EBIT, Periodenergebnisse, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften.

AIRPORT

Im Segment Airport werden die Geschäftsbereiche „Aviation" und „Flughafendienste" der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Flughafendienste erbringen, zu einem berichtspflichtigen Geschäftssegment zusammengefasst. Das Geschäftssegment Aviation erbringt somit vorwiegend die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers. Es umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung inklusive des VIP-Centers und der VIP-Lounges. Die Entgelte dieser Leistungen sind großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen. Der Bereich Flughafendienste erbringt Leistungen zur Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebs, zur Behebung von Notfällen und Störungen sowie zur Gewährleistung der Sicherheit.

HANDLING

Im Segment Handling werden der Geschäftsbereich „Abfertigungsdienste" der Flughafen Wien AG sowie die Tochtergesellschaften, die Dienstleistungen dieses Segments erbringen, zusammengefasst. Das Segment Handling erbringt Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien- und Charterverkehrs sowie bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren der General Aviation und führt das General Aviation Center. Außerdem ist das Segment Handling für die Sicherheitskontrollen – es werden Personen sowie Handgepäck kontrolliert – verantwortlich.

RETAIL & PROPERTIES

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

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

SONSTIGE SEGMENTE

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

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN AUSGEWIESENEN WERTEN

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der Flughafen Wien beurteilt die Leistung der Segmente u. a. anhand des Betriebsergebnisses, dem EBIT. Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen 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 zum Teil 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 Informationen vom Hauptentscheidungsträger nicht regelmäßig überwacht werden.

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen insbesondere immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden nicht regelmäßig von einem Hauptentscheidungsträger überwacht werden. Das Segmentvermögen enthält nicht jene Vermögenswerte, die in der Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen als „Sonstiges (nicht zuordenbar)" dargestellt werden. Das nicht zuordenbare Konzernvermögen besteht im Wesentlichen aus den immateriellen Vermögenswerten und den Sachanlagen der Verwaltung, den Finanzanlagen, den langfristigen Forderungen, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Vorräten, den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen, den Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten, den Zahlungsmitteln und -äquivalenten.

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

Die Informationen über geografische Bereiche enthalten überdies Informationen über die von externen Kunden erzielten Erträge sowie der Beträge der langfristigen Vermögenswerte, bei denen es sich nicht um Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses und Rechte aus Versicherungsverträgen handelt. Dabei wird nach der Lage im Herkunftsland des Unternehmens und in allen Drittländern insgesamt unterschieden. Sofern diese in einem Drittland eine wesentliche Höhe erreichen, werden diese gesondert angegeben.

Die Anzahl der Mitarbeiter auf Segmentebene wird auf Basis der durchschnittlichen Zahl der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr gewichtet nach Beschäftigungsgrad ermittelt.

Die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind in den „Sonstigen Segmenten" enthalten, sofern die jeweilige Muttergesellschaft selbst nicht einem einzelnen operativen Segment zugeordnet ist.

SEGMENTANGABEN 2011

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	294.629,2	160.495,2	110.641,4	16.110,0	581.875,9
Interne Segmentumsätze	33.360,0	57.063,7	17.933,9	77.502,1	
Segmentumsätze	327.989,3	217.559,0	128.575,3	93.612,1	
Sonstige externe Umsätze[1)]					120,8
Konzernumsatz					581.996,7
Segmentergebnis	57.086,2	163,3	30.347,4	4.690,8	92.287,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)					-25.102,5
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis					67.185,2
Wertminderungen	37.222,3	0,0	18.266,9	0,0	55.489,2
Planmäßige Abschreibungen	34.845,2	6.181,4	14.484,9	10.554,1	66.065,6
Segmentabschreibungen	72.067,5	6.181,4	32.751,8	10.554,1	
Sonstige (nicht zuordenbar)					266,4
Konzernabschreibungen					121.821,3
Segmentinvestitionen	230.837,2	5.010,6	10.269,8	13.549,5	259.667,1
Sonstige (nicht zuordenbar)					575,2
Konzerninvestitionen					260.242,4
Segmentvermögen	1.432.861,9	32.153,1	321.941,4	169.003,0	1.955.959,5
davon Buchwerte der nach Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und Joint Ventures				90.968,2	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					194.198,9
Konzernvermögen					2.150.158,3
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	415	3.285	67	600	4.367
Sonstige (nicht zuordenbar)					158
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)					4.525

1) Die sonstigen externen Umsätze betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich.

SEGMENTANGABEN 2010

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	259.996,5	165.223,6	93.616,2	14.478,3	533.314,5
Interne Segmentumsätze	38.581,8	54.760,9	15.951,9	75.111,3	
Segmentumsätze	298.578,3	219.984,5	109.568,1	89.589,6	
Sonstige externe Umsätze[1)]					520,2
Konzernumsatz					533.834,7
Segmentergebnis	78.869,7	15.126,5	38.035,7	-3.437,5	128.594,4
Sonstiges (nicht zuordenbar)					-26.269,3
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis					102.325,1
Segmentabschreibungen					
Planmäßige Abschreibungen	33.539,0	6.887,1	14.515,3	10.582,9	65.524,2
Sonstige (nicht zuordenbar)					286,8
Konzernabschreibungen					65.811,1
Segmentinvestitionen	127.527,4	4.195,2	4.846,9	8.708,3	145.277,7
Sonstige (nicht zuordenbar)					242,1
Konzerninvestitionen					145.519,8
Segmentvermögen	1.279.343,4	37.878,5	346.884,9	184.122,5	1.848.229,3
davon Buchwerte der nach Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und Joint Ventures				108.485,8	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					150.266,4
Konzernvermögen					1.998.495,7
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	412	3.064	77	572	4.124
Sonstige (nicht zuordenbar)					141
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)					4.266

1) Die sonstigen externen Umsätze betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich.

ÜBERLEITUNG DER BERICHTETEN SEGMENTERGEBNISSE AUF DAS KONZERN-EBIT

in T€	2011	2010
Summe der berichteten Segmentergebnisse (EBIT)	92.287,8	128.594,4
Verwaltungsbereich		
Umsatz	6.715,2	6.286,4
Sonstige betriebliche Erträge	2.157,2	1.793,3
Materialaufwand	-1.027,4	-893,1
Personalaufwand	-16.318,9	-14.363,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-16.362,2	-18.805,6
Abschreibungen	-266,4	-286,8
Summe nicht zuordenbar	-25.102,5	-26.269,3
Konzern-EBIT	67.185,2	102.325,1

Die in der Überleitungsrechnung dargestellten Posten, die einzelnen Geschäftssegmenten nicht zuordenbar sind, betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich.

ÜBERLEITUNG DES SEGMENTVERMÖGENS ZUM KONZERNVERMÖGEN

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.432.861,9	1.279.343,4
Handling	32.153,1	37.878,5
Retail & Properties	321.941,4	346.884,9
Sonstige Segmente	169.003,0	184.122,5
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.955.959,5	1.848.229,3
Nicht zuordenbares Vermögen		
Immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagen der Verwaltung	1.204,9	1.010,0
Sonstige Finanzanlagen	6.045,9	4.564,5
Langfristige Forderungen	86,5	106,8
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	29.535,0	64.351,0
Vorräte	242,5	175,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7,1	44,3
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	339,0	348,8
Forderungen gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	77,8	128,9
Forderungen an Finanzamt	35.477,5	8.609,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5.002,1	3.931,8
Abgrenzungsposten	4.850,7	3.362,8
Zahlungsmittel und -äquivalente	111.330,0	63.632,7
Summe nicht zuordenbar	194.198,9	150.266,4
Konzernvermögen	2.150.158,3	1.998.495,7

ANGABEN 2011 NACH REGIONEN

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	581.205,4	791,3	0,0	581.996,7
Langfristiges Vermögen	1.841.575,0	50.423,1	33.246,5	1.925.244,6

ANGABEN 2010 NACH REGIONEN

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	533.104,4	730,3	0,0	533.834,7
Langfristiges Vermögen	1.708.767,9	48.315,6	47.036,6	1.804.120,2

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den voll konsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Malta entfällt im Geschäftsjahr 2011 ein Beteiligungsergebnis aus At-Equity-Unternehmen (inklusive Wertminderungen) in Höhe von € 3,8 Mio. (Vorjahr: € 3,4 Mio.) und auf die Beteiligung am Flughafen Košice in Höhe von minus € 13,1 Mio. (Vorjahr: € 0,8 Mio.). Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

INFORMATIONEN ÜBER HAUPTKUNDEN

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihrem Hauptkunden Erlöse in Höhe von € 214,6 Mio. (Vorjahr: € 183,4 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesem Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

(2) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in T€	2011	2010
Aktivierte Eigenleistungen	14.870,5	9.437,8
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	86,5	64,1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.195,7	3.433,4
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	617,3	1.024,0
Sonstige Mieterträge	767,4	694,7
Erträge aus Versicherungsleistungen	456,8	247,6
Übrige	1.442,7	1.475,0
	20.436,9	16.376,8

Die Erträge aus aktivierten Eigenleistungen sind im Geschäftsjahr 2011 vor allem durch Aktivierung der im Zusammenhang mit Bauvorhaben von Konzerngesellschaften erbrachten Leistungen gestiegen.

(3) AUFWENDUNGEN FÜR MATERIAL UND BEZOGENE LEISTUNGEN

in T€	2011	2010
Material	18.330,4	22.455,3
Energie	17.414,1	16.833,2
Bezogene Leistungen	6.312,9	3.052,8
	42.057,3	42.341,2

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen waren mit € 42,1 Mio. um 0,7 % niedriger als im Vorjahr. Während die Aufwendungen für Enteisungsmittel, Treibstoff und sonstiges

Material um € 4,1 Mio. auf € 18,3 Mio. gesunken sind, haben sich die Aufwendungen für Energie (Strom, Fernwärme) um € 0,6 Mio. auf € 17,4 Mio. erhöht. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind im Vergleich zum Vorjahr um € 3,3 Mio. auf € 6,3 Mio. gestiegen.

(4) PERSONALAUFWAND

in T€	2011	2010
Löhne	116.079,7	105.229,6
Gehälter	74.097,8	66.557,8
Aufwendungen für Abfertigungen	10.776,3	9.350,2
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	3.970,8	3.044,8
Aufwendungen für Altersversorgung	4.448,6	7.096,3
davon Beiträge an Pensionskassen	3.734,3	5.929,8
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	50.806,9	47.667,4
Andere Personalaufwendungen	2.244,0	2.206,9
	258.453,3	238.108,2

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum Vorjahr um 6,1 % auf 4.525 Mitarbeiter gestiegen. Während im Segment Airport die durchschnittliche Mitarbeiterzahl um 0,7 % höher war, stieg sie im Segment Handling um 7,2 %. Die sonstigen Segmente verzeichneten einen Anstieg von 4,9 %, während die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter im Segment Retail & Properties um 12,7 % gesunken ist.

Zum 31. Dezember 2011 waren 4.501 (31.12.2010: 4.337) Mitarbeiter beschäftigt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 3,8 %.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 8,5 % auf € 258,5 Mio. Neben dem höheren durchschnittlichen Mitarbeiterstand und den kollektivvertraglichen Erhöhungen ist dies auf folgende Faktoren zurückzuführen: Die Bruttolöhne und Bruttogehälter sind im Vergleich zum Vorjahr um 9,1 % bzw. 8,1 % auf € 111,5 Mio. bzw. € 67,9 Mio. gestiegen. Während der Aufwand für die Dotierung der Rückstellungen für nicht konsumierte Urlaube und für Jubiläumsgelder um € 0,1 Mio. bzw. € 1,9 Mio. gesunken ist, sind die Aufwendungen für Altersteilzeit auch durch den Abschluss von 80 zusätzlichen Vereinbarungen um € 6,1 Mio. gestiegen. Die Aufwendungen für Abfertigungen sind im Vergleich zum Vorjahr um € 1,4 Mio. höher, während die Aufwendungen für Altersversorgung im Vergleich zum Vorjahr um € 2,6 Mio. gesunken sind.

(5) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in T€	2011	2010
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	453,4	409,8
Instandhaltungen	22.924,2	19.035,0
Fremdleistungen	18.852,5	16.590,8
Beratungsaufwand	7.956,5	12.244,2
Marketing und Marktkommunikation	23.938,4	26.208,0
Post- und Telekommunikation	1.411,6	1.520,9
Miet- und Pachtaufwendungen	9.147,4	9.390,8
Versicherungsaufwendungen	3.449,9	3.503,4
Reisen und Ausbildung	1.866,6	1.922,7
Schadensfälle	435,9	284,4
Drohende Verluste	7.240,1	0,0
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	892,5	-160,8
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	984,5	424,8
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	516,1	512,8
Andere betriebliche Aufwendungen	12.846,8	9.739,0
	112.916,5	101.625,9

Die Instandhaltungen beinhalten neben den laufenden Instandhaltungsaufwendungen für Gebäude, Anlagen und Geräte sowie für Wartung der EDV-Anlagen auch Sanierungen von Pisten, Vorfeldern und Rollwegen.

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

Der Posten „Beratungsaufwand" umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatshonoraren sowie Honoraren für Steuerberater und Abschlussprüfer überwiegend Aufwendungen für sonstige Beratungsleistungen.

Der Posten drohende Verluste umfasst Verluste, die sich im Zusammenhang mit Restwertrisiken aus Bestandsverträgen aus Objekten am Standort Wien ergeben haben.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

BERATUNGSAUFWAND

in T€	2011	2010
Abschlussprüfung	265,6	258,6
Andere Bestätigungsleistungen	54,4	53,5
Sonstige Leistungen	51,0	102,1
	371,0	414,3

Der Aufwand für Marketing und Marktkommunikation resultiert vorwiegend aus Marketingmaßnahmen, insbesondere zur Stärkung der Drehscheibe Wien sowie aus der klassischen Öffentlichkeitsarbeit.

(6) ABSCHREIBUNGEN

in T€	2011	2010
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	2.015,2	1.790,4
Wertminderungen	4,9	0,0
	2.020,0	1.790,4
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	60.074,8	59.651,3
Wertminderungen	42.329,9	0,0
	102.404,7	59.651,3
Abschreibungen als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	4.242,0	4.369,4
Wertminderungen	13.154,5	0,0
	17.396,5	4.369,4
Abschreibungen gesamt	121.821,3	65.811,1

Bei den Werthaltigkeitstests zu den immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien wurde der erzielbare Betrag für die betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten anhand des Nutzungswerts ermittelt. Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2012 bis 2016 zugrunde gelegt. Als Abzinsungssatz wurde ein länderindividueller gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 5,68 % (Vorjahr: 5,24 %) herangezogen.

Die Wertminderungstests führten wie folgt zur Erfassung von Wertminderungen:

VIE- SKYLINK
Im Geschäftsjahr 2011 wurden Wertminderungen betreffend VIE- Skylink in Höhe von € 31,6 Mio. erfasst, die sich durch gutachtliche Stellungnahmen zu Mängeln in der Auftragserfüllung durch Auftragnehmer ergeben haben und die zu einer ungerechtfertigten Kostenerhöhung führten. Somit kam es zur Anpassung der Anschaffungs- und Herstellungskosten im Sinne des IAS 16.22, da ungewöhnliche Mengen an Ausschuss, unnötiger Arbeitsaufwand oder andere Faktoren keine Bestandteile der Herstellungskosten des selbst hergestellten Vermögenswerts darstellen. Diese Wertminderung betrifft die zahlungsmittelgenerierende Einheit Aviation und das Segment Airport.

IMMOBILIE AM STANDORT SCHWECHAT
Für eine als Finanzinvestition gehaltene Immobilie am Standort Schwechat, die als eigenständige zahlungsmittelgenerierende Einheit des Segments Retail & Properties anzusehen ist, haben sich im Geschäftsjahr 2011 im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitstests Wertminderungen in Höhe von rund € 18,3 Mio. ergeben. Die Wertminderungen beruhen im Wesentlichen auf dem Umstand, dass bei dem Gebäude die ursprünglich erwartete Auslastung mittelfristig nicht erreicht werden kann.

FLUGPLATZ STANDORT VÖSLAU
Der Flugplatz am Standort Vöslau war in der Vergangenheit aufgrund seiner geplanten Funktion als Ausweichflughafen für den Standort Schwechat der zahlungsmittelgenerierenden Einheit

„Aviation" zugeordnet. Nachdem von dieser Funktion nicht weiter auszugehen ist, wurde der Standort Vöslau im Geschäftsjahr 2011 als eigenständige zahlungsmittelgenerierende Einheit beurteilt und ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Aufgrund dieses Werthaltigkeitstests wurden im Geschäftsjahr 2011 Wertminderungen in Höhe von € 5,6 Mio. erfasst, die das Segment Airport betreffen.

(7) BETEILIGUNGSERGEBNIS DER AT-EQUITY-BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

in T€	2011	2010
Anteilige Periodenergebnisse	4.286,8	3.611,6
Wertminderungen	-19.419,2	0,0
Beteiligungsergebnis at Equity	-15.132,4	3.611,6

Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 40,1). Im Geschäftsjahr wurde ein anteiliger Gewinn in Höhe von T€ 40,1 (Vorjahr: T€ 101,8) nicht erfasst.

In den Aufwendungen aus at-Equity-bilanzierten Unternehmen sind Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von T€ 19.419,2 enthalten, welche die assoziierten Unternehmen Flughafen Friedrichshafen GmbH sowie Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (KSC) als jeweils eigenständige zahlungsmittelgenerierende Einheiten betreffen.

Die 25,15 %-Beteiligung an der Flughafen Friedrichshafen GmbH wurde im zweiten Quartal 2007 unter der Prämisse zweistelliger Wachstumsraten, eines hohen Wirtschaftswachstums und der Entwicklung der Tourismusregion um einen Kaufpreis (inklusive Nebenkosten) von € 7,7 Mio. erworben. Aufgrund der negativen Entwicklung wurde der Buchwert der Beteiligung in den vergangenen Perioden im Zuge der At-Equity-Bewertungen immer wieder verringert. Die neue Mittelfristplanung der Flughafen Friedrichshafen GmbH für die Jahre 2012 bis 2015, welche die aktuellen Entwicklungen berücksichtigt, zeigt, dass die wirtschaftlichen Ziele mittelfristig nicht erreicht werden können. Der Werthaltigkeitstest, der auf der Ermittlung des Nutzungswerts aufbaute, resultierte in einer Abschreibung in Höhe von € 5,7 Mio. und ist den sonstigen Segmenten zuzuordnen. Als Abzinsungssatz wurde ein länderindividueller gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 5,25 % (Vorjahr: 5,26 %) herangezogen. Die Detailplanungsphase umfasste 9 Jahre, wobei für den über die Mittelfristplanung hinausgehenden Zeitraum ein Verkehrs- bzw. EBIT-Wachstum von 4,0 % bzw. 5,0 % p.a. und in der ewigen Rente eine Wachstumsrate von 2,0 % p.a. angenommen wurde.

Im 4. Quartal 2006 wurden vom Flughafen Wien über ein Konsortium Anteile am Flughafen Košice erworben, die FWAG hält damit heute indirekt 66 % an der Beteiligung. Die Beteiligung wird nach der At-Equity-Methode bilanziert (Vergleiche Angaben zum Konsolidierungskreis). Die Gesellschaft konnte bisher zwar gewinnbringend wirtschaften, die nun vorliegende Mittelfristplanung für die Jahre 2012 bis 2016 geht aber von einem gegenüber den bisherigen Erwartungen deutlich reduzierten Verkehrswachstum aus. Der Werthaltigkeitstest, der auf der Ermittlung des Nutzungswerts aufbaute, führte zu einer anteiligen Wertminderung der Vermögenswerte im Einzelabschluss des Flughafen Košice in Höhe von € 13,7 Mio. Die Wertminderung ist in den laufenden Ergebnissen des Flughafen Košice enthalten, wird jedoch separat dargestellt und ist den sonstigen Segmenten zuzuordnen. Als Abzinsungssatz wurde ein länderindividueller gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 8,5 % (Vorjahr: 6,45 %) herangezogen. Die Detailplanungsphase umfasste 10 Jahre, wobei für den über die Mittelfristplanung hinausgehen-

den Zeitraum ein Verkehrs- bzw. EBIT-Wachstum von 2,5 % bzw. 2,8 % p.a. und in der ewigen Rente eine Wachstumsrate 2,5 % p.a. angenommen wurde.

(8) BETEILIGUNGSERGEBNIS OHNE AT-EQUITY-BILANZIERTE UNTERNEHMEN

in T€	2011	2010
Erträge aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	81,0	255,1
Erträge aus Beteiligungen sonstige Unternehmen	70,0	70,0
Erträge aus Abgang von verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	214,0	0,0
Verlust aus Abgang von sonstigen Finanzanlagen	-0,1	0,0
Sonstiges Beteiligungsergebnis	365,0	325,1

(9) ZINSERGEBNIS

in T€	2011	2010
Zinsen und ähnliche Erträge	4.620,7	3.368,5
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-13.603,3	-11.031,7
	-8.982,6	-7.663,2

(10) SONSTIGES FINANZERGEBNIS

in T€	2011	2010
Erträge aus der Zuschreibung zu Finanzanlagen	41,5	83,1
Ertrag aus dem Abgang von Wertpapieren	1.556,6	0,0
	1.598,0	83,1

(11) ERTRAGSTEUERN

in T€	2011	2010
Aufwand für laufende Ertragsteuern	6.517,3	16.675,8
Aperiodischer Aufwand für laufende Ertragsteuern	-5,1	2,0
Veränderung latenter Steuern	6.941,1	6.317,1
	13.453,3	22.994,9

Die Veränderung der latenten Steuern in Höhe von T€ 6.569,4 (Vorjahr: T€ 4.531,5) ist auf temporäre Differenzen zurückzuführen. Die Veränderung in Höhe von T€ 0,0 (Vorjahr: T€ -61,8) resultiert aus der Verwendung von steuerlichen Verlustvorträgen.

Der Steueraufwand des Jahres 2011 von T€ 13.453,3 (Vorjahr: T€ 22.994,9) ist um T€ 2.195,0 (Vorjahr: T€ 1.675,5) höher (Vorjahr: geringer) als der rechnerische Steueraufwand von T€ 11.258,3 (Vorjahr: T€ 24.670,4), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25 % auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 45.033,2 (Vorjahr: T€ 98.681,6) ergeben würde.

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

STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

in T€	2011	2010
Ergebnis vor Ertragsteuern	45.033,2	98.681,6
Rechnerische Ertragsteuer	11.258,3	24.670,4
Steuerminderung aufgrund von		
Anpassung an ausländische Steuersätze	-1.568,8	-15,5
Steuereffekte aus Kürzungen für lokale Steuer	-431,5	-1.247,0
Permanente Differenzen	-52,1	-8,7
Steuereffekte aus At-Equity-Ergebnissen	-996,7	-1.092,8
	-3.049,2	-2.364,1
Steuermehrung aufgrund von		
Anpassung an ausländische Steuersätze	15,6	58,1
Steuereffekte aus Hinzurechnungen für lokale Steuer	453,9	438,5
Steuereffekte aus At-Equity-Ergebnissen	4.779,8	189,9
	5.249,3	686,5
Ertragsteueraufwand der Periode	13.458,4	22.992,9
Aperiodischer Steueraufwand	-5,1	2,0
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	13.453,3	22.994,9
Effektivsteuersatz	29,9%	23,3%

Die Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuer- und in der IFRS-Bilanz sowie die zum Bilanzstichtag bestehenden Verlustvorträge wirken sich wie folgt auf die in der Bilanz ausgewiesenen latenten Steuerabgrenzungen aus:

LATENTE STEUERABGRENZUNG

in T€	2011	2010
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	53,7	118,1
Finanzielle Vermögenswerte	274,5	315,6
Rückstellungen für Abfertigungen	4.812,6	5.022,7
Rückstellungen für Pensionen	918,9	1.357,5
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	1.364,0	1.186,6
Sonstige Rückstellungen	1.219,0	2.393,8
Steuerliche Verlustvorträge	1.711,8	1.711,8
	10.354,6	12.106,1
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	30.670,1	26.833,6
Wertpapiere	166,2	746,7
Sonstige Vermögenswerte / Schulden	484,9	822,1
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	2.640,4	741,0
	33.961,5	29.143,5
Summe Steuerabgrenzung	-23.606,9	-17.037,4

Die Entwicklung und die Aufteilung der gesamten Veränderung der latenten Steuerabgrenzung in ergebniswirksame und ergebnisneutrale Komponenten ist in den folgenden Tabellen dargestellt:

AKTIVE STEUERABGRENZUNG

in T€	2011	2010
Stand zum 1.1.	12.106,1	11.086,3
Erfolgswirksame Veränderungen	-1.642,0	-1.215,3
Erfolgsneutrale Veränderungen		
Versicherungsmathematische Differenzen	-109,4	2.235,1
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	-109,4	2.235,1
Stand zum 31.12.	10.354,6	12.106,1

PASSIVE STEUERABGRENZUNG

in T€	2011	2010
Stand zum 1.1.	29.143,5	23.654,1
Erfolgswirksame Veränderungen	5.299,1	5.101,8
Erfolgsneutrale Veränderungen		
Wertpapiere langfristiges Vermögen	45,7	0,3
Wertpapiere kurzfristiges Vermögen	-581,0	366,6
Sicherungsrücklage	54,2	20,7
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	-481,1	387,6
Stand zum 31.12.	33.961,5	29.143,5

Bei der Berechnung der aktiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde der geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 % angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 32,5 % / 35,0 % und für die Slowakei 19,0 %) berechnet.

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf die direkt im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten, Cash-flow Hedges sowie auf die erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste.

Auf at-Equity-bilanzierte Beteiligungen und Anteilen an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 6.346,6 (Vorjahr: T€ 11.171,7), welche zu aktiven (Vorjahr: passiven) latenten Steuern in Höhe von T€ 1.586,7 (Vorjahr: T€ 2.792,9) führen würden.

Zum 31. Dezember 2011 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 938,7 (Vorjahr: T€ 731,0) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen im Wesentlichen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge, die – aufgrund der Unsicherheit über die Anerkennung durch die Abgabenbehörde – nicht angesetzt wurden. Im Falle der Anerkennung dieser Verlustvorträge können diese ohne Befristung verwendet werden. In diesen Beträgen sind auch aktive latente Steuern auf Verlustvorträge aus Beteiligungsabschreibungen, die auf sieben Jahre verteilt werden müssen, enthalten.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ

LANGFRISTIGES VERMÖGEN

(12) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Als immaterielle Vermögenswerte werden Firmenwerte, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte, Software sowie daraus abgeleitete Lizenzen ausgewiesen.

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwerte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2011			
Nettobuchwert zum 1.1.2011	8.128,9	4.394,4	12.523,2
Zugänge	4.480,3	0,0	4.480,3
Umbuchungen	302,0	0,0	302,0
Abschreibungen	-2.015,2	0,0	-2.015,2
Wertminderungen	-4,9	0,0	-4,9
Nettobuchwert zum 31.12.2011	10.891,2	4.394,4	15.285,5
Stand zum 31.12.2011			
Anschaffungskosten	34.860,9	4.394,4	39.255,2
Kumulierte Abschreibungen	-23.969,7	0,0	-23.969,7
Nettobuchwert	10.891,2	4.394,4	15.285,5

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwerte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2010			
Nettobuchwert zum 1.1.2010	8.583,3	4.394,4	12.977,6
Zugänge	1.146,5	0,0	1.146,5
Umbuchungen	191,0	0,0	191,0
Abgänge	-1,6	0,0	-1,6
Abschreibungen	-1.790,4	0,0	-1.790,4
Nettobuchwert zum 31.12.2010	8.128,9	4.394,4	12.523,2
Stand zum 31.12.2010			
Anschaffungskosten	30.297,7	4.394,4	34.692,0
Kumulierte Abschreibungen	-22.168,8	0,0	-22.168,8
Nettobuchwert	8.128,9	4.394,4	12.523,2

Die wesentlichen Zugänge des Berichtjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2011 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 1.930,0 (Vorjahr: T€ 2.585,8) für die Entwicklung einzelner Programm-Module der selbst entwickelten Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

(13) SACHANLAGEN

T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2011					
Nettobuchwert zum 1.1.2011	478.461,5	236.276,0	43.433,4	780.422,2	1.538.593,1
Zugänge[1)]	16.124,5	3.799,8	17.553,8	216.759,9	254.237,9
Umbuchungen	6.212,3	558,6	26,3	-3.540,9	3.256,4
Abgänge	0,0	-1,3	-347,6	-792,7	-1.141,6
Abschreibungen	-22.546,2	-24.514,3	-13.014,3	0,0	-60.074,8
Wertminderungen	-8.934,4	-1.693,0	-51,5	-31.651,0	-42.329,9
Nettobuchwert zum 31.12.2011	469.317,7	214.425,8	47.600,1	961.197,6	1.692.541,2
Stand zum 31.12.2011					
Anschaffungskosten	801.278,3	661.292,1	190.327,2	993.363,5	2.646.261,2
Kumulierte Abschreibungen	-331.960,6	-446.866,3	-142.727,1	-32.165,9	-953.720,0
Nettobuchwert	469.317,7	214.425,8	47.600,1	961.197,6	1.692.541,2

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von T€ 3.657,6 als negative Zugänge enthalten.

T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2010					
Nettobuchwert zum 1.1.2010	512.346,7	256.180,4	45.323,2	657.489,3	1.471.339,5
Zugänge[1)]	2.934,6	2.988,9	11.396,7	126.370,0	143.690,2
Umbuchungen	-15.429,0	2.366,0	66,4	-3.351,0	-16.347,5
Abgänge	-43,1	-200,9	-107,7	-86,1	-437,8
Abschreibungen	-21.347,9	-25.058,3	-13.245,1	0,0	-59.651,3
Nettobuchwert zum 31.12.2010	478.461,5	236.276,0	43.433,4	780.422,2	1.538.593,1
Stand zum 31.12.2010					
Anschaffungskosten	776.752,6	657.204,0	180.100,5	780.937,1	2.394.994,2
Kumulierte Abschreibungen	-298.291,2	-420.928,0	-136.667,1	-514,9	-856.401,0
Nettobuchwert	478.461,5	236.276,0	43.433,4	780.422,2	1.538.593,1

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von T€ 13.666,9 als negative Zugänge enthalten

Im Geschäftsjahr 2011 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 23.107,6 aktiviert (Vorjahr: T€ 17.160,3). Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz betrug in der Berichtsperiode 4,0 % (Vorjahr: 3,6 %).

Im Berichtsjahr wurde ein Gebäude als Finanzierungsleasing aktiviert. Der Zugang in Höhe von € 9,4 Mio. wird im Posten Grundstücke und Bauten ausgewiesen.

FINANZIERUNGSLEASINGVERTRÄGE

T€	Grundstücke und Bauten	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2011		
Nettobuchwert zum 1.1.2011	0,0	0,0
Zugänge	9.427,8	9.427,8
Abschreibungen	-912,4	-912,4
Nettobuchwert zum 31.12.2011	8.515,4	8.515,4
Stand zum 31.12.2011		
Anschaffungskosten	9.427,8	9.427,8
Kumulierte Abschreibungen	-912,4	-912,4
Nettobuchwert	8.515,4	8.515,4
Nutzungsdauer	11 Jahre	

Die größten Zugänge im Geschäftsjahr 2011 und 2010 werden nachstehend, inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen, angeführt:

Im Segment Airport in T€	2011
VIE-Skylink	171.790,9
3. Piste	15.762,8
Geräteeinstellhalle	9.427,8
Sicherheitssysteme	5.312,0
Revitalisierung Busgates	3.803,6
Quick Boarding Gates	3.417,1
VIE-Skylink Möblierung	2.446,5
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	1.969,5
VIE-Skylink Leitsystem	1.704,4
Grundstückseinrichtungen (Vorfelder, Befeuerungsanlagen)	1.697,8
VIE-Skylink Gepäcksortieranlage	1.610,5
Verbreiterung Vorfahrt	1.452,4
Zutrittskontrollanlagen	1.384,4
VIE-Skylink Loungen	1.256,1

Im Segment Handling in T€	2011
Spezialfahrzeuge	3.072,3
Schleppfahrzeuge	441,9
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	401,1
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	371,9
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	366,9
Hebe- und Ladefahrzeuge	276,0

Im Segment Retail & Properties in T€	2011
Nutzungsrecht Abwasserverband	2.700,0
Speditionsgebäude	1.268,3
Ausbau Office Park 3	1.053,0
VIE-Skylink Retailausbau	1.014,6

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2011
Datenverarbeitungsmaschinen	3.984,4
Software	1.527,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung	930,1
Teiladaptierung Winterdienst-Halle	812,0

Im Segment Airport in T€	2010
VIE-Skylink	95.160,7
3. Piste	11.260,1
Sicherheitssysteme	6.664,2
SIKO-Kontrollstraßen	2.107,4
Revitalisierung Busgates	2.085,3
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.529,8
Grundstücke	1.039,5
Rampe Vorplatz	925,3
Revitalisierung Terminal 2	490,7
Infrastrukturausbau Westerweiterung	468,3
Feuerwache und Checkpoints	287,0

Im Segment Handling in T€	2010
Hebe- und Ladefahrzeuge	1.191,6
Spezialfahrzeuge	1.007,7
Schleppfahrzeuge	966,5
Betriebs- und Geschäftsausstattung	427,4
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	380,5

Im Segment Retail & Properties in T€	2010
Werbeflächen Skylink	1.884,6
Ausbau Office Park 3	682,9
Busbahnhof Ankunft alt	467,1
Parkplatz K3	285,3
Infrastrukturausbau Westerweiterung	153,0

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2010
Infrastrukturausbau Westerweiterung	2.023,6
Datenverarbeitungsmaschinen	1.578,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.131,4
Software	1.044,6
Flugzeugenteisungsanlage	499,0
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	402,7
Netzwerk Bestand Erneuerung	380,7
Spezialfahrzeuge	117,2

(14) ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2011			
Nettobuchwert zum 1.1.2011	139.366,2	0,0	139.366,2
Zugänge	776,2	748,0	1.524,2
Umbuchungen	-3.558,4	0,0	-3.558,4
Abschreibungen	-4.242,0	0,0	-4.242,0
Wertminderungen	-13.154,5	0,0	-13.154,5
Nettobuchwert zum 31.12.2011	119.187,4	748,0	119.935,4
Stand zum 31.12.2011			
Anschaffungskosten	172.274,3	748,0	173.022,3
Kumulierte Abschreibungen	-53.086,9	0,0	-53.086,9
Nettobuchwert	119.187,4	748,0	119.935,4

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2010			
Nettobuchwert zum 1.1.2010	126.896,0	0,0	126.896,0
Zugänge	683,1	0,0	683,1
Umbuchungen	16.156,5	0,0	16.156,5
Abschreibungen	-4.369,4	0,0	-4.369,4
Nettobuchwert zum 31.12.2010	139.366,2	0,0	139.366,2
Stand zum 31.12.2010			
Anschaffungskosten	177.279,8	0,0	177.279,8
Kumulierte Abschreibungen	-37.913,6	0,0	-37.913,6
Nettobuchwert	139.366,2	0,0	139.366,2

in T€	2011	2010
Mieteinnahmen	13.667,9	13.604,6
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	6.387,0	7.102,3
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	1.472,2	638,2

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden. Die betrieblichen Aufwendungen für zurzeit nicht vermietete Immobilien sind durch notwendige Sanierungsarbeiten leer stehender Büroflächen im Office Park 3 bedingt.

Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien beträgt nach internen Wertermittlungen (auf Basis von Ertragswerten) zum Bilanzstichtag des Geschäftsjahres T€ 133.193,3 (Vorjahr: T€ 164.609,4).

(15) BETEILIGUNGEN AN AT-EQUITY-BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

in T€	2011	2010
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.		
Nettobuchwert zum 1.1.	108.485,9	107.368,9
Anteilserwerbe (Zugang)	0,0	85,9
Anteilsverkäufe (Abgang)	-15,5	0,0
Anteilige Periodengewinne	4.604,3	4.371,2
Anteilige Periodenverluste	-306,6	-759,6
Wertminderungen	-19.419,2	0,0
Dividendenausschüttung	-2.380,6	-2.580,6
Nettobuchwert zum 31.12.	90.968,2	108.485,9

(16) SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (LaR)	1.412,6	1.608,2
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	86,5	106,8
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	1.326,1	1.501,3
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (AfS)	5.101,8	3.543,7
davon Beteiligungen an nicht konsolidierten Unternehmen	192,3	1.323,3
davon langfristige Investmentfonds und Wertpapiere	4.909,4	2.220,4
	6.514,4	5.151,8

Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), AfS – Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 84,3 (Vorjahr: T€ 70,0), ein Darlehen an die AIRPORT JET SET SERVICE, Christian Hirmann Gesellschaft m.b.H. in Höhe von T€ 225,8 (Vorjahr: T€ 450,0) und den Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 86,5 (Vorjahr: T€ 106,8) eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 122,9 (Vorjahr: T€ 129,5) sowie eine Ausleihung aus einem Grundstücksverkauf in Höhe von T€ 893,2 (Vorjahr: T€ 851,8).

Die Wertberichtigungen für diese Posten betragen T€ 332,0 (Vorjahr: T€ 332,0).

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen längerfristig gehaltene Investmentfonds und Wertrechte in Höhe von T€ 4.909,4 (Vorjahr: T€ 2.220,4) sowie Anteile an nicht konsolidierten Unternehmen in Höhe von T€ 192,3 (Vorjahr: T€ 1.323,3), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Aufgrund des Liquidationsbeschlusses vom 22.7.2011 des Amtsgerichtes Potsdams wurde der Beteiligungsansatz der nicht konsolidierten Gesellschaft Flughafen Wien / Berlin Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft mbH – kurz VIE BBI – in Höhe von € 1,1 Mio. erfolgswirksam als Buchwertabgang ausgebucht. Da zum Stichtag 30.9.2011 eine Verbindlichkeit

der Flughafen Wien AG gegenüber VIE BBI aus Verrechnungen in Höhe von € 1,3 Mio. bestand und diese Verbindlichkeit erfolgswirksam als Erlös ausgebucht werden konnte, kommt es in Folge zu einem Liquidationsgewinn von € 0,2 Mio.

Mit Verkaufsvertrag vom 6.9.2011 wurden auch die Anteile der nicht konsolidierten OAO Petroport veräußert. Der Verlust aus der Veräußerung der Anteile beträgt T€ 0,1.

Der 1%-Anteil der nicht konsolidierten AIRPORT JET SET SERVICE Christian Hirmann Gesellschaft m.b.H. (AJSS) wurde vom Gesellschafter zu historischen Anschaffungskosten zurückerworben. Der Verlust aus der Veräußerung der Anteile beträgt T€ 10,9.

ANTEILE AN NICHT KONSOLIDIERTEN VERBUNDENEN UNTERNEHMEN (2011):
- GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- „GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH
- Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.
- VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company, in Liquidation
- VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.
- Indian Airports Holding GmbH

KURZFRISTIGES VERMÖGEN

(17) VORRÄTE

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Hilfs- und Betriebsstoffe	4.343,3	4.504,4
	4.343,3	4.504,4

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

(18) WERTPAPIERE

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Investmentfonds (AfS)	0,0	34.401,0
Rentenpapiere	29.535,0	29.950,0
davon AfS	9.535,0	9.950,0
davon LaR	20.000,0	20.000,0
	29.535,0	64.351,0

Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables),
AfS – Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

Zum Stichtag sind keine Wertpapiere (Vorjahr: T€ 34.401,0) zur Verbesserung der Konditionen zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

Der Rückgang bei den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens in Höhe von € 34,8 Mio. ist im Wesentlichen auf den Verkauf eines Investmentfonds zurückzuführen.

(19) KURZFRISTIGE FORDERUNGEN UND VERMÖGENSWERTE

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	38.848,5	49.790,2
Abzüglich Wertberichtigungen	-4.890,2	-4.284,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (LaR)	33.958,3	45.505,7
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (LaR)	339,0	348,8
Zwischensumme	34.297,3	45.854,5
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (LaR)	77,8	128,9
Forderungen an Finanzamt	35.477,5	8.609,5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (kein Finanzinstrument)	201,1	0,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (LaR)	4.800,9	3.931,8
Abgrenzungsposten	4.850,7	3.362,8
	79.705,4	61.887,5

Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables).

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen. Für eventuelle Forderungsausfälle wurden Einzelwertberichtigungen vorgenommen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen entspricht annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert. Die Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen Vorauszahlungen an Körperschaftsteuer (€ 18,6 Mio.) sowie Vorsteuerguthaben in Höhe von € 22,1 Mio., die mit Verbindlichkeiten für Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert wurde.

(20) ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Kassenbestand	125,5	140,8
Guthaben bei Kreditinstituten	15.204,5	12.491,9
Kurzfristige Veranlagungen (Termingelder)	96.000,0	51.000,0
	111.330,0	63.632,7

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2011 bei 1,72 % (Vorjahr: 1,35 %). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Zur Verbesserung der Konditionen sind zum Stichtag Termingelder in Höhe T€ 23.000,0 (Vorjahr: T€ 0,0) zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

EIGENKAPITAL

(21) GRUNDKAPITAL

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 21.000.000 Stück auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one Share – one Vote"). Zum Bilanzstichtag befinden sich somit wie im Vorjahr 21.000.000 Aktien in Umlauf.

Das in der Gewinn- und Verlustrechnung angegebene Ergebnis je Aktie wird mittels Division des auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallenden Periodenergebnisses durch die gewichtete Anzahl der im Geschäftsjahr im Umlauf befindlichen Aktien errechnet. Optionsrechte auf die Ausgabe neuer Aktien bestehen nicht. Damit entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2011 vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,00 (Vorjahr: € 2,00) je Aktie.

(22) KAPITALRÜCKLAGEN

Das bei der im Geschäftsjahr 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das in der Berichtsperiode 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 stellen die Kapitalrücklagen des Konzerns dar und entsprechen jenen des Einzelabschlusses der Flughafen Wien AG.

(23) SONSTIGE RÜCKLAGEN

Die Entwicklung der sonstigen Rücklagen ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals dargestellt und gliedert sich in folgende Komponenten:

a) Available-for-Sale-Rücklage: Die Available-for-Sale (AfS)-Rücklage resultiert aus kumulierten Gewinnen oder Verlusten aus der Marktwertbewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten. Diese werden im sonstigen Ergebnis erfasst nach Berücksichtigung von Beträgen, die bei einem Verkauf oder einer festgestellten Wertminderung in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen werden.
b) Sicherungsrücklage: Die Rücklage aus Sicherungsgeschäften umfasst Gewinne und Verluste aus dem effektiven Teil von Cash-Flow Hedges. Der kumulierte, in die Rücklage eingestellte Gewinn oder Verlust aus dem Sicherungsgeschäft wird nur dann in die Gewinn- und Verlustrechnung überführt, wenn auch das gesicherte Geschäft das Ergebnis beeinflusst, oder führt im Fall von nichtfinanziellen Grundgeschäften entsprechend dem angewendeten Bilanzierungsgrundsatz zu einer Anpassung des Buchwerts.
c) Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste: 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 erfasst.
d) Währungsumrechnungsrücklage: Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.

(24) EINBEHALTENE ERGEBNISSE

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn" zum 31.12.2011 ausgewiesen ist.

ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER MITARBEITERSTIFTUNG

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15. November 2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 % des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiter-

beteiligung Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2.100.000 Stück Aktien (10 % des Grundkapitals) rückgekauft. Die rückgekauften Aktien wurden am 20. Dezember 2000 (2.000.000 Stück) und am 2. Februar 2001 (100.000 Stück) in die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung eingebracht. Die sich im Besitz dieser Stiftung befindlichen Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt. Die Stiftung hat die von der Flughafen Wien AG erhaltenen Dividenden an die Mitarbeiter in ungeschmälerter Form auszuschütten.

Die Gewährung dieser aktienbasierten Vergütungen an die Mitarbeiter des Konzerns erfolgte vor Inkrafttreten des IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen". Die Auswirkungen dieser Gewährung in den Jahren 2000 und 2001 sowie aus für die Mitarbeiterstiftung übernommenen Körperschaftsteuerzahlungen betragen insgesamt T€ 14.012,4 und wurden direkt im Eigenkapital des Konzerns unter dem Posten „Einbehaltene Ergebnisse" erfasst. In den Berichtsjahren 2010 und 2011 ergaben sich keine Auswirkungen.

(25) NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die nicht beherrschenden Anteile zum Bilanzstichtag betreffen die RZB Holding GmbH an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s.

Die Entwicklung der Anteile anderer Gesellschafter ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals dargestellt.

LANGFRISTIGE SCHULDEN

(26) LANGFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Abfertigungen	58.513,3	61.040,7
Pensionen	15.188,2	16.748,4
Jubiläumsgelder	14.199,0	13.713,0
Altersteilzeit	20.054,6	12.840,5
Sonstige übrige Rückstellungen	7.240,1	0,0
	115.195,1	104.342,5

RÜCKSTELLUNGEN FÜR ABFERTIGUNGEN

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

Für alle nach dem 31. Dezember 2002 beginnenden Dienstverhältnisse besteht kein Direktanspruch des Dienstnehmers mehr auf gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber. Für diese Dienstverträge werden die Abfertigungsverpflichtungen durch die laufende Entrichtung entsprechender Beiträge an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Bei diesem Abfertigungsmodell ist der Arbeitgeber nur zur regelmäßigen Leistung der Beiträge verpflichtet. Darüber hinaus bestehen für diese Dienstnehmer kollektivvertragliche Abfertigungsverpflichtungen, für die Rückstellungen gebildet werden.

ENTWICKLUNG DER RÜCKSTELLUNG FÜR ABFERTIGUNGEN

in T€	2011	2010
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	61.040,7	52.806,6
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	6.805,6	6.305,4
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	79,7	8.027,3
Abfertigungszahlungen	-9.412,7	-6.098,6
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	58.513,3	61.040,7

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Verluste für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -9.784,2 (Vorjahr: T€ -9.670,8).

DER PERSONALAUFWAND ENTHÄLT

in T€	2011	2010
Dienstzeitaufwand	4.116,1	3.606,9
Zinsaufwand	2.689,5	2.698,5
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand	6.805,6	6.305,4

HISTORISCHE INFORMATION ABFERTIGUNGSRÜCKSTELLUNG

in T€	2011	2010	2009	2008	2007
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	58.513,3	61.040,7	52.806,6	49.910,1	50.734,1
Erfahrungsbedingte Anpassungen (+) Gewinn / (-) Verlust	274,6	-1.504,1	630,0	-2.365,1	-1.216,4
In % des Barwerts der Verpflichtung (DBO) zum Periodenende	0,5	-2,5	1,2	-4,7	-2,4

Erfahrungsbedingte Anpassungen sind jene versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, die durch Abweichungen individueller personenbezogener Parameterannahmen zum Unterschied zur Abweichung der auf den Gesamtbestand anzuwendenden Parameter verursacht sind. Dies betrifft unter anderem Gehaltsentwicklungen, Anzahl der Todesfälle, vorzeitige Pensionierungen sowie Austritte.

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 2.401,5 (Vorjahr: T€ 2.670,2).

RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen wurden teilweise Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen, welche gemäß IAS 19 Planvermögen darstellten. Der Rückstellungsbetrag wurde um diese Versicherungsansprüche verringert. Nach der Übertragung der Pensionsansprüche im Geschäftsjahr 2011 an eine Pensionskasse stellen diese Wertrechte nach Übertragung kein Planvermögen mehr dar.

Mitarbeiter, die vor dem 1. September 1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven Dienst-

nehmern angeboten, sich in Höhe von 100 % der unternehmensrechtlichen Rückstellung zum 31. Dezember 2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 Dienstnehmer nahmen Anfang 2002 dieses Angebot an. Pensionisten, die die im Jahr 2001 angebotene Abfindung nicht annahmen, haben weiter Anspruch auf Pensionszahlungen.

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum ab dem 1. September 1986 hat die Flughafen Wien AG eine Betriebsvereinbarung über eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung durch den Beitritt zu einer Pensionskasse abgeschlossen (beitragsorientierter Plan).

Das Unternehmen leistet für sämtliche in die Pensionskasse einbezogenen Mitarbeiter Beiträge in der Höhe von 2,5 % des Monatsgrundbezugs, solange ein aufrechtes Dienstverhältnis besteht. Zusätzlich kann der Dienstnehmer selbst Eigenbeiträge leisten. Die aus Arbeitgeberbeiträgen erworbenen Anwartschaften auf Alters- und Hinterbliebenenversorgung werden nach Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren ab Beginn des Zeitraums, für den der Arbeitgeber für den Anwartschaftsberechtigten Beiträge leistet, an die Pensionskasse übertragen. Nach weiteren fünf Jahren sind diese Beiträge für die Mitarbeiter unverfallbar.

ÜBERLEITUNG DER IN DER BILANZ AUSGEWIESENEN PENSIONSRÜCKSTELLUNG

in T€	2011	2010
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	15.188,2	19.254,8
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	0,0	-2.506,4
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	15.188,2	16.748,4

ENTWICKLUNG DES BARWERTS DER VERPFLICHTUNG (DBO)

in T€	2011	2010
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 1.1.	19.254,8	22.735,6
Dienstzeitaufwand	14,8	256,6
Zinsaufwand	699,5	909,9
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-588,9	912,9
Pensionszahlungen	-4.192,1	-5.560,2
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	15.188,2	19.254,8

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne für Pensionsrückstellungen T€ 522,5 (Vorjahr: T€ 80,9).

ENTWICKLUNG DES PLANVERMÖGENS

in T€	2011	2010
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 1.1	2.506,4	5.089,5
Tatsächlicher Ertrag aus Planvermögen	0,0	209,9
Planabgeltungen	-2.506,4	-2.792,9
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	0,0	2.506,4

Das Planvermögen umfasste qualifizierte Rückdeckungsversicherungen.

DER PERSONALAUFWAND ENTHÄLT

in T€	2011	2010
Dienstzeitaufwand	14,8	256,6
Zinsaufwand	699,5	909,9
Tatsächlicher Ertrag aus Planvermögen	0,0	-209,9
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand	714,3	956,6

HISTORISCHE INFORMATION PENSIONSVERPFLICHTUNG

in T€	2011	2010	2009	2008	2007
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	15.188,2	19.254,8	22.735,6	22.068,6	22.230,6
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert	0,0	-2.506,4	-5.089,5	-4.940,0	-3.320,9
Unterdeckung (+) / Überschuss (-)	15.188,2	16.748,4	17.646,1	17.128,6	18.909,6
Erfahrungsbedingte Anpassungen (+) Gewinn / (-) Verlust	759,7	-1.719,1	-1.196,3	-570,3	-1.651,6
In % des Barwerts der Verpflichtung (DBO) am Periodenende	5,0	-8,9	-5,3	-2,6	-7,4
In % des Planvermögens am Periodenende	n.a.	-68,6	-23,5	-11,5	-49,7

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.298,3 (Vorjahr: T€ 1.321,6).

RÜCKSTELLUNGEN FÜR JUBILÄUMSGELDER

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

ENTWICKLUNG DER RÜCKSTELLUNGEN FÜR JUBILÄUMSGELDER

in T€	2011	2010
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	13.713,0	11.317,5
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	933,7	2.812,1
Jubiläumsgeldzahlungen	-447,7	-416,6
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	14.199,0	13.713,0

DER PERSONALAUFWAND ENTHÄLT

in T€	2011	2010
Dienstzeitaufwand	974,1	841,7
Zinsaufwand	607,7	586,4
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-648,0	1.384,0
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	933,7	2.812,1

RÜCKSTELLUNGEN FÜR ALTERSTEILZEIT

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

ENTWICKLUNG DER RÜCKSTELLUNG ALTERSTEILZEIT

in T€	1.1.2011	Verbrauch	Neubildung	31.12.2011
Altersteilzeit	12.840,5	-3.003,6	10.217,7	20.054,6

(27) LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	71.301,9	204,0
Langfristige Bankdarlehen	821.285,4	794.112,9
Finanzverbindlichkeiten	892.587,3	794.316,9

Die Aufnahme der Bankdarlehen erfolgte zur Finanzierung der umfangreichen Ausbauvorhaben am Flughafen Wien.

Im Geschäftsjahr 2010 wurde durch die Konzerngesellschaft VIE Malta Finance Ltd. im Rahmen des ULSG (Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetz) eine Finanzierung über € 300,0 Mio. abgeschlossen, wobei im Jahr 2010 € 200,0 Mio. zugezählt wurden.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden die restlichen € 100,0 Mio. des Darlehens im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes (ULSG) an die VIE Malta Finance Ltd. zugezählt.

Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

RESTLAUFZEITEN DER FINANZVERBINDLICHKEITEN

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Bis zu einem Jahr	71.301,9	204,0
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	404.482,9	334.361,9
Mehr als fünf Jahre	416.802,5	459.751,0
	892.587,3	794.316,9

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen.

(28) ÜBRIGE LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Abwasserverband	2.700,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	8.108,0	0,0
Umweltfonds (langfristiger Anteil)	11.692,9	10.489,3
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten	22.500,8	10.489,3
Abgrenzungsposten	27.405,3	28.524,8
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.651,7	1.427,0
	51.557,8	40.441,1

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren. Aufgrund der Annahme, dass die Auszahlungsvoraussetzungen für die Hälfte der Verbindlichkeit in 2011 vorliegen werden, wird je ein Betrag in Höhe von T€ 11.692,9 sowohl in den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten wie auch in den übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Abgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den im Jahr 2005 fertiggestellten Flugsicherungsturm. Die Mietvertragsdauer beträgt 33 Jahre und endet im April 2038.

In den Jahren 1977 bis 1985 wurden der Flughafen Wien AG nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. In den Jahren 1997, 1998 und 1999 erhielt die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union. Die von der Republik Österreich in den Jahren 2002 bis 2004 ausbezahlten Investitionszuwachsprämien werden konform der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln behandelt und über die Nutzungsdauer der betreffenden Sachanlagen erfolgswirksam erfasst.

In den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing enthalten. Das Leasingverhältnis betrifft die Miete einer Maintenance- und Winterdiensthalle. Der kurzfristige Anteil dieser Leasingverbindlichkeit ist unter (31) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Leasingverbindlichkeit weisen folgende Restlaufzeiten auf:

RESTLAUFZEITEN DER LEASINGVERBINDLICHKEITEN

in T€	31.12.2011
Bis zu einem Jahr	683,8
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	3.288,5
Mehr als fünf Jahre	4.819,5

Die Fälligkeit der Mindestleasingzahlungen sowie die Überleitung zu deren Barwert stellt sich zum Abschlussstichtag wie folgt dar:

ÜBERLEITUNG DER MINDESTLEASINGZAHLUNGEN AUF BARWERT

in T€	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1–5 Jahre	Restlaufzeit über 5 Jahre	Gesamt 31.12.2011
Leasingzahlungen	1.299,6	5.198,6	5.631,8	12.130,0
- Abzinsungsbeträge	615,9	1.910,1	812,3	3.338,3
Barwert	683,8	3.288,5	4.819,5	8.791,8

Der zugrunde liegende Leasingvertrag weist eine Grundmietzeit von 11 Jahren auf, die als Nutzungsdauer zur Abschreibung des Leasingobjekts herangezogen wird. Sofern keine ordentliche Kündigung seitens der Flughafen Wien AG erfolgt, kommt es zu einer Verlängerung des Leasingvertrags um weitere drei Jahre.

In der Berichtsperiode sind € 0,1 Mio. als sonstiger betrieblicher Aufwand aufgrund einer Preisindexierung des Leasingvertrags erfasst. Die Preisindexierung erfolgt einmal jährlich auf Grundlage des VPI 2005.

KURZFRISTIGE SCHULDEN

(29) KURZFRISTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Nicht konsumierte Urlaube	9.441,8	9.948,9
Andere Personalansprüche	12.470,2	5.649,6
Ertragsteuern	7.194,5	951,6
Stiftungsaufwendungen	906,3	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	53.965,2	66.919,0
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	24.571,6	17.812,3
Sonstige übrige Rückstellungen	8.962,9	8.139,2
	117.512,7	110.326,9

ENTWICKLUNG DER KURZFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN VOM 1.1. BIS 31.12.2011

in T€	1.1.2011	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	31.12.2011
Nicht konsumierte Urlaube	9.948,9	-604,1	-2,2	99,2	9.441,8
Andere Personalansprüche	5.649,6	-2.321,6	-761,2	9.903,5	12.470,2
Ertragsteuern	951,6	-811,4	-137,4	7.191,8	7.194,5
Stiftungsaufwendungen	906,3	0,0	0,0	0,0	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	66.919,0	-19.023,4	-1.104,4	7.174,0	53.965,2
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	17.812,3	-16.339,8	-312,9	23.412,1	24.571,6
Sonstige übrige Rückstellungen	8.139,2	-2.141,5	-767,0	3.732,2	8.962,9
	110.326,9	-41.241,8	-3.085,2	51.512,8	117.512,7

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für Überstunden, für sonstige Vergütungen sowie für Leistungsprämien.

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

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatz, einer Rückstellung für Haftpflichtversicherung für das Jahr 2011 sowie Rückstellungen für Fremdkapitalkosten zusammen.

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft die kurzfristigen Verpflichtungen zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung. Die Entwicklung der Rückstellung erfolgt ergebnisneutral gegen das Eigenkapital.

(30) LIEFERANTENVERBINDLICHKEITEN

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Gegenüber Dritten	85.967,6	59.650,9
Gegenüber verbundenen Unternehmen	6.550,6	6.600,7
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	13,4	15,8
	92.531,6	66.267,4

(31) ÜBRIGE KURZFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

in T€	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	4.882,7	4.409,0
Kreditorische Debitoren	1.556,1	4.801,0
Umweltfonds (kurzfristiger Teil)	11.692,9	10.489,3
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen (kurzfristiger Teil)	683,8	0,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten	6.586,3	1.758,7
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten bewertet (FLAC)	25.401,8	21.458,0
Derivative Finanzinstrumente (Hedging)	240,5	457,4
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	1.624,2	1.826,6
Andere Abgrenzungsposten (PRA)	1.494,1	1.914,5
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	7.287,3	7.093,8
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	278,0	1.024,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten (keine finanzielle Verbindlichkeit)	18,7	185,4
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	9.398,6	8.844,8
	45.743,0	42.804,5

Die anderen Abgrenzungen betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der von der Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm.

Aufgrund der erwarteten Auszahlungstermine erfolgte eine Umgliederung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds von den langfristigen in die kurzfristigen Verbindlichkeiten.

SONSTIGE ANGABEN

(32) KONZERN-GELDFLUSSRECHNUNG

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Finanzmittelbestands kann der Anhangerläuterung (20) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Davon entfallen T€ 4.338,1 (Vorjahr: T€ 2.179,9) auf Zinseneinzahlungen und T€ 32.964,6 (Vorjahr: T€ 25.732,6) auf Zinsenauszahlungen. Die Dividendeneinzahlungen betrugen T€ 171,2 (Vorjahr: T€ 1.476,3). Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Als nicht zahlungswirksame Transaktion wurden noch nicht bezahlte Anschaffungen von Sachanlagen aus der Geldflussrechnung eliminiert. Unter Berücksichtigung von Auszahlungen, die in Vorjahren eliminiert wurden, ergab sich eine Eliminierung von minus T€ 39.313,3 (Vorjahr: plus T€ 26.809,5).

(33) ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU DEN FINANZINSTRUMENTEN

FORDERUNGEN, AUSGEREICHTE DARLEHEN UND SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

2011 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2011	Davon weder wertgemindert noch überfällig	Davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			Bis 30 Tage	Von 31 bis 90 Tage	Von 91 bis 180 Tage	Von 181 bis 360 Tage	Mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	39.176,1	36.899,0	699,3	274,5	-92,0	396,2	113,6
Restlaufzeit über 1 Jahr	21.326,1	21.326,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	60.502,2	58.225,1	699,3	274,5	-92,0	396,2	113,6

2010 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2010	Davon weder wertgemindert noch überfällig	Davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			Bis 30 Tage	Von 31 bis 90 Tage	Von 91 bis 180 Tage	Von 181 bis 360 Tage	Mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	49.915,2	40.089,0	5.434,3	1.482,7	344,4	876,2	540,1
Restlaufzeit über 1 Jahr	21.501,3	21.501,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	71.416,5	61.590,3	5.434,3	1.482,7	344,4	876,2	540,1

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen und ausgereichten Darlehen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

Die Wertberichtigungen betreffen im Wesentlichen die sonstigen Forderungen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und haben sich wie folgt entwickelt:

2011 in T€	Wertberichtigung 1.1.2011	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigung 31.12.2011
Einzelwertberichtigungen	6.105,4	-264,0	-507,3	1.435,8	6.769,9
Pauschale (Einzel-)-Wertberichtigungen	78,7	0,0	-58,8	0,0	19,9
	6.184,1	-264,0	-566,2	1.435,8	6.789,7

2010 in T€	Wertberichtigung 1.1.2010	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigung 31.12.2010
Einzelwertberichtigungen	12.200,3	-5.825,6	-994,5	725,1	6.105,4
Pauschale (Einzel-)-Wertberichtigungen	108,5	0,0	-29,8	0,0	78,7
	12.308,8	-5.825,6	-1.024,3	725,1	6.184,1

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2011 T€ 194,9 (Vorjahr: T€ 138,4).

Eine Analyse der wertgeminderten Forderungen zum Abschlussstichtag hinsichtlich ihrer Überfälligkeit ergab:

2011 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2011	Einzelwertberichtigung 31.12.2011	Pauschale (Einzel-) Wertberichtigung 31.12.2011	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2011
Überfällig < 1 Jahr	2.042,5	1.694,1	6,1	342,3
Überfällig > 1 Jahr	5.613,2	5.075,7	13,8	523,7
Summe	7.655,7	6.769,9	19,9	865,9

2010 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2010	Einzelwertberichtigung 31.12.2010	Pauschale (Einzel-) Wertberichtigung 31.12.2010	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2010
Überfällig < 1 Jahr	1.068,7	848,4	16,2	204,1
Überfällig > 1 Jahr	6.239,5	5.257,0	62,5	920,0
Summe	7.308,2	6.105,4	78,7	1.124,1

FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN – FÄLLIGKEITSTERMINE

Aus den nachfolgenden Tabellen sind die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten des Flughafen Wien ersichtlich:

2011 in T€	Buchwert 31.12.2011	Brutto-Cash-Flows gesamt zum 31.12.2011	Cash-Flows < 1 Jahr	Cash-Flows 1–5 Jahre	Cash-Flows > 5 Jahre	Zinssatz[1)]
Fix verzinste Bankdarlehen	471.426,3	764.567,8	31.209,6	509.765,3	223.593,0	4,5%
Variabel verzinste Bankdarlehen	421.161,0	448.967,8	113.618,5	335.349,3		3,5%
Lieferantenverbindlichkeiten	92.531,6	92.531,6	92.531,6			n.a.
Sonstige Verbindlichkeiten	39.110,8	39.110,8	39.110,8			n.a.
Verbindlichkeiten Finanzierungsleasing	8.791,8	12.130,0	1.299,6	5.198,6	5.631,8	7,5%
Derivative Verbindlichkeiten	240,5	248,6	248,6			3,8%
Summe	1.033.262,0	1.357.556,8	278.018,8	850.313,2	229.224,8	

1) gewichteter Durchschnitt zum Stichtag

2010[1)] in T€	Buchwert 31.12.2010	Brutto-Cash-Flows gesamt zum 31.12.2010	Cash-Flows < 1 Jahr	Cash-Flows 1–5 Jahre	Cash-Flows > 5 Jahre	Zinssatz[2)]
Fix verzinste Bankdarlehen	473.411,6	801.324,8	21.285,7	159.847,8	620.191,2	4,5%
Variabel verzinste Bankdarlehen	320.905,3	349.268,3	28.295,1	320.973,3		2,7%
Lieferantenverbindlichkeiten	66.267,4	66.267,4	66.267,4			n.a.
Sonstige Verbindlichkeiten	31.947,3	31.947,3	31.947,3			n.a.
Derivative Verbindlichkeiten	457,4	474,9	304,5	170,4		3,8%
Summe	892.989,1	1.249.282,8	148.100,0	480.991,5	620.191,2	

1) Werte angepasst, 2) gewichteter Durchschnitt zum Stichtag

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2011 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31. Dezember 2011 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

BUCHWERTE, WERTANSÄTZE UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

2011 in T€	Bewertungs-kategorie	Buchwert 31.12.2011	Nominalwert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	111.330,0	111.330,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	34.297,3	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen [1)]	LaR	26.204,9	
davon Rentenpapiere	LaR	20.000,0	
davon Forderungen geg. assoziierte Unternehmen	LaR	77,8	
davon sonstige Forderungen	LaR	4.800,9	
davon ausgereichte Darlehen	LaR	1.326,1	
Summe	LaR	60.502,2	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	192,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	14.444,4	
davon langfristige Investmentfonds, Wertpapiere und Wertrechte	AfS	4.909,4	
davon Rentenpapiere	AfS	9.535,0	
Summe	AfS	14.636,8	
PASSIVA			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	92.531,6	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	892.587,3	
davon langfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	821.285,4	
davon kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	FLAC	71.301,9	
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	22.500,8	
davon langfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	8.108,0	
davon übrige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	14.392,9	
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	25.401,8	
davon kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	FLAC	683,8	
davon übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	24.718,0	
Summe	FLAC	1.033.021,5	
Derivative finanzielle Schulden			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	240,5	

1) Da aufgrund von teilweise fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

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, grundsätzlich den Zeitwerten entsprechen.

	Wertansatz nach IAS 39				
Fortgeführte Anschaffungskosten	Anschaffungskosten	Zeitwert erfolgsneutral	Zeitwert erfolgswirksam	Zeitwert 31.12.2011	Punkt
				111.330,0	(20)
34.297,3				34.297,3	(19)
26.204,9				26.204,9	
20.000,0				20.000,0	(18)
77,8				77,8	(19)
4.800,9				4.800,9	(19)
1.326,1				1.326,1	(16)
60.502,2				60.502,2	
	192,3			192,3	(16)
	632,6	13.811,8		14.444,4	
	632,6	4.276,8		4.909,4	(16)
		9.535,0		9.535,0	(18)
	825,0	13.811,8		14.636,8	
92.531,6				92.531,6	(30)
892.587,3				885.642,3	(27)
821.285,4					(27)
71.301,9					(27)
22.500,8				24.369,8	(28)
8.108,0				9.976,9	(28)
14.392,9				14.392,9	(28)
25.401,8				25.559,4	(31)
683,8				841,4	(31)
24.718,0				24.718,0	(31)
1.033.021,5				1.028.103,1	
		240,5		240,5	(31)

Erläuterung der Bewertungskategorien:
LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
AfS – Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)
HfT – Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente (Held for Trading)
Hedging – Sicherungsmaßnahmen
FLAC – Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

BUCHWERTE, WERTANSÄTZE UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

2010 in T€	Bewertungs-kategorie	Buchwert 31.12.2010	Nominalwert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	63.632,7	63.632,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	45.854,5	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen [1)]	LaR	25.562,0	
davon Rentenpapiere	LaR	20.000,0	
davon Forderungen geg. assoziierte Unternehmen	LaR	128,9	
davon sonstige Forderungen	LaR	3.931,8	
davon ausgereichte Darlehen	LaR	1.501,3	
Summe	LaR	71.416,5	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.323,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	46.571,4	
davon langfristige Investmentfonds und Wertpapiere	AfS	2.220,4	
davon kurzfristige Investmenfonds	AfS	34.401,0	
davon Rentenpapiere	AfS	9.950,0	
Summe	AfS	47.894,7	
PASSIVA			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	66.267,4	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	794.316,9	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	31.947,3	
davon übrige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	10.489,3	
davon übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	21.458,0	
Summe	FLAC	892.531,7	
Derivative finanzielle Schulden			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	457,4	

1) Da aufgrund von teilweise fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Erläuterung der Bewertungskategorien:
LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
AfS – Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)
HfT – Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente (Held for Trading)
Hedging – Sicherungsmaßnahmen
FLAC – Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

	Wertansatz nach IAS 39				
Fortgeführte Anschaffungskosten	Anschaffungskosten	Zeitwert erfolgsneutral	Zeitwert erfolgswirksam	Zeitwert 31.12.2010	Punkt
				63.632,7	(20)
45.854,5				45.854,5	(19)
25.562,0				25.562,0	
20.000,0				20.000,0	(18)
128,9				128,9	(19)
3.931,8				3.931,8	(19)
1.501,3				1.501,3	(16)
71.416,5				71.416,5	
1.129,9	193,4			1.323,3	(16)
	632,6	45.938,8		46.571,4	
	632,6	1.587,7		2.220,4	(16)
		34.401,0		34.401,0	(18)
		9.950,0		9.950,0	(18)
1.129,9	826,0	45.938,8		47.894,7	
66.267,4				66.267,4	(30)
794.316,9				623.249,2	(27)
31.947,3				31.947,3	
10.489,3				10.489,3	(28)
21.458,0				21.458,0	(31)
892.531,7				721.464,0	
		457,4		457,4	(31)

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die der Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)" zugeordneten nicht konsolidierten Beteiligungen sind nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente, deren beizulegenden Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar waren und die daher zu Anschaffungskosten oder fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden.

Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen annähernd die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden grundsätzlich als Barwerte der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinsstrukturkurve unter Berücksichtigung eines für den Flughafen Wien angemessenen Credit-Spread ermittelt.

BEWERTUNGSTECHNIKEN UND ANNAHMEN FÜR DIE ERMITTLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS

Der beizulegende Zeitwert von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wird wie folgt bestimmt:

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 bestimmt (beinhaltet notierte kündbare Obligationen, Schuldverschreibungen und unbefristete Anleihen) (Stufe 1).

Der beizulegende Zeitwert von Wertpapieren (Investmentfonds) und Wertrechten, die nicht selbst an der Börse gehandelt werden, jedoch ausschließlich notierte Aktien und Anleihen, die an öffentlichen Börsen gehandelt werden, beinhalten, wird von den Marktwerten der notierenden Aktien und Anleihen abgeleitet (Stufe 2).

Der beizulegende Zeitwert von anderen finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden (außer Derivaten) wird unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und unter Rückgriff auf aktuelle Marktparameter berechnet (Stufe 3).

Der beizulegende Zeitwert der Derivate (Zinsswaps) entspricht dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dazu werden die bereits fixierten oder unter Anwendung der aktuellen Zinsstrukturkurve über Forward Rates ermittelten Zahlungsströme mit den aus der am Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmten Diskontfaktoren auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

IN DER BILANZ ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BEWERTETE FINANZINSTRUMENTE

In der folgenden Übersicht werden die Finanzinstrumente, die nach ihrer erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, analysiert. Dabei werden sie in die Stufen 1 bis 3 eingeordnet, die der Erheblichkeit der in die Bewertung einfließenden Faktoren Rechnung tragen:

- die auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten notierten (unverändert übernommenen) Preise (Stufe 1),
- Inputfaktoren, bei denen es sich nicht um die auf Stufe 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt (d.h. als Preis) oder indirekt (d.h. in Ableitung von Preisen) beobachten lassen (Stufe 2) und
- nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierende Faktoren für die Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Inputfaktoren) (Stufe 3).

				31.12.2011
	Stufe 1	**Stufe 2**	**Stufe 3**	**Gesamt**
AKTIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (AfS)	9.891,1	3.920,7	0,0	13.811,8
Afs finanzielle Vermögenswerte Gesamt	9.891,1	3.920,7	0,0	13.811,8
PASSIVA				
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Zeitwert				
Derivate mit Sicherungsbeziehung (Hedging)	0,0	240,5	0,0	240,5
Derivate Gesamt	0,0	240,5	0,0	240,5

				31.12.2010
	Stufe 1	**Stufe 2**	**Stufe 3**	**Gesamt**
AKTIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (AfS)	10.304,6	35.634,2	0,0	45.938,8
Afs finanzielle Vermögenswerte Gesamt	10.304,6	35.634,2	0,0	45.938,8
PASSIVA				
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Zeitwert				
Derivate mit Sicherungsbeziehung (Hedging)	0,0	457,4	0,0	457,4
Derivate Gesamt	0,0	457,4	0,0	457,4

In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen 1 und 2 vorgenommen.

WESENTLICHE ANNAHMEN FÜR DIE ERMITTLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere: Der beizulegende Zeitwert der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere wird, sofern sie unter die Stufe 1 fallen, anhand von zum jeweiligen Stichtag gültigen Marktpreisen (Börsekursen) ermittelt. Die in der Stufe 2 eingeordneten Wertpapiere (Investmentfonds) und Wertrechte werden zwar nicht selbst an der Börse gehandelt, beinhalten jedoch ausschließlich Aktien und Anleihen, die an öffentlichen Börsen gehandelt werden. Der beizulegende Zeitwert dieser Wertpapiere wird von den Marktwerten der an den öffentlichen Börsen notierenden Aktien und Anleihen abgeleitet.

Derivate mit Sicherungsbeziehungen: Für Zinsswaps entspricht der beizulegende Zeitwert dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dieser wird unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Zinssätze und Zinsstrukturkurven berechnet.

NETTOERGEBNISSE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

2011 in T€	Aus Zinsen Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	Aus der Folgebewertung: Zum Zeitwert erfolgswirksam	Aus der Folgebewertung: Zum Zeitwert erfolgsneutral	Aus der Folgebewertung: Währungsumrechnung	Aus der Folgebewertung: Wertberichtigung	Aus der Folgebewertung: Aus Abgang	Nettoergebnis 2011
Barreserve	1.919,5				0,3			0,3
Kredite und Forderungen (LaR)	2.065,0				1,0	-1.023,1		-1.022,2
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	703,3			-174,3			1.770,6	1.596,4
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-13.262,6						0,0
Hedging		-251,7		216,9				216,9
Summe	4.687,7	-13.514,2	0,0	42,6	1,3	-1.023,1	1.770,6	791,4

2010 in T€	Aus Zinsen Ertrag	Aus Zinsen Aufwand	Aus der Folgebewertung: Zum Zeitwert erfolgswirksam	Aus der Folgebewertung: Zum Zeitwert erfolgsneutral	Aus der Folgebewertung: Währungsumrechnung	Aus der Folgebewertung: Wertberichtigung	Aus der Folgebewertung: Aus Abgang	Nettoergebnis 2010
Barreserve	38,9				-0,9			-0,9
Kredite und Forderungen (LaR)	1.525,6				2,3	243,9		246,2
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	1.873,9			1.100,6				1.100,6
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-10.668,0						0,0
Hedging		-304,9		82,9				82,9
Summe	3.438,3	-10.972,9	0,0	1.183,5	1,4	243,9	0,0	1.428,8

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der Flughafen Wien im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen die der Bewertungskategorie „Kredite und Forderungen" zurechenbaren Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen dargestellt sind.

In das Ergebnis aus der Folgebewertung der Finanzinstrumente, die der Bewertungskategorie „Zu Handelszwecken gehalten" zugeordnet sind, gehen sowohl Zins- als auch Marktwertbewertungseffekte ein.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten" in Höhe von netto T€ 13.262,6 (Vorjahr: T€ 10.668,0)

beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert. Enthalten sind hierunter auch Zinserträge aus einem Zinsderivat, welches der Flughafen Wien in der Berichtsperiode im Rahmen eines Cash-Flow Hedge als Sicherungsinstrument zur Absicherung des Zahlungsstromrisikos finanzieller Verbindlichkeiten eingesetzt hat.

Im Rahmen der erfolgsneutralen Erfassung der Wertänderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2011 Bewertungsgewinne / -verluste von netto minus T€ 174,3 (Vorjahr: Bewertungsgewinne von netto T€ 1.100,6) im Eigenkapital erfasst.

(34) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

ZINSTAUSCHVEREINBARUNGEN (ZINSSWAPS)

In 2007 hat der Flughafen Wien zur Sicherung des Zahlungsstromrisikos einer variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeit einen Zinsswap („Zahle fix –Empfange variabel") abgeschlossen. Als Grundgeschäft wurde die variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeit in Höhe des Nominalwerts des Zinsswaps designiert. Die Zahlungsstromänderungen des Grundgeschäfts, die sich aus den Veränderungen des variablen Zinssatzes ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen des Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, das variabel verzinsliche Bankdarlehen in eine festverzinsliche Finanzschuld zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten zu sichern. Bonitätsrisiken sind nicht Teil der Sicherung.

STRUKTURIERTE ZINSSWAPS

	31.12.2011	31.12.2010
Nominale in T€	10.000,0	10.000,0
Beizulegender Zeitwert in T€	-240,5	-457,4
Durchschnittlich empfangener Zinssatz	1,14%	0,77%
Durchschnittlich zu zahlender Zinssatz	3,76%	3,76%
Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	0,9	1,9

Die Bewertung erfolgt zu Marktdaten des Bewertungsstichtages. Der Bewertung liegen allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (Black-Scholes, Heath-Jarrow-Morton) zugrunde. Die durchschnittlich variablen Zinssätze, die während der Laufzeit der Zinstauschvereinbarungen wesentlichen Änderungen unterliegen können, entsprechen den am Bilanzstichtag gültigen Zinssätzen.

Aus der erfolgsneutralen Realisierung der Wertänderung des Sicherungsgeschäfts resultiert im Geschäftsjahr 2011 ein in der Sicherungsrücklage erfasster Gewinn von T€ 162,7 (Vorjahr: Gewinn von T€ 62,2).

(35) RISIKOMANAGEMENT

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken wie Risiken aus der Veränderung der Zinssätze, der Wechselkurse und der Börsenkurse. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es,

diese Marktrisiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und kommen für Handels- oder andere spekulative Zwecke nicht zum Einsatz. Zur Minderung des Kreditrisikos werden die Sicherungsgeschäfte grundsätzlich nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen.

Die Grundzüge der Finanzpolitik werden jährlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Die Umsetzung der Finanzpolitik sowie das laufende Risikomanagement obliegen der Konzern-Treasury-Abteilung. Bestimmte Transaktionen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Bereichsleiter und bei Überschreiten von bestimmten Wertgrenzen durch den Gesamtvorstand, der darüber hinaus regelmäßig über den Umfang und den Betrag der aktuellen Risikoexposition informiert wird. Die Treasury-Abteilung betrachtet das effektive Management des Liquiditätsrisikos sowie des Marktrisikos als eine ihrer Hauptaufgaben.

LIQUIDITÄTSRISIKO

Aufgabe der Liquiditätssicherung ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Unternehmensgruppe. Basis der Liquiditätssteuerung ist eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung, die laufend Soll-Ist-Analysen unterzogen und bei Bedarf angepasst wird. Hierzu erhält die zentrale Treasury-Abteilung Informationen von den einzelnen Konzernbereichen, um ein Liquiditätsprofil zu erstellen. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertpapiere (Investmentfonds, Anleihen) gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangerläuterung (33) dargestellt.

KREDITRISIKO

Der Flughafen Wien ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem Kredit-Rating von zumindest A (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss eine einwandfreie Bonität gewährleistet sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral fortlaufend überwacht. Dem Risiko, resultierend aus Forderungsausfällen, wird durch kurze Zahlungsfristen, dem Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie der vermehrten Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken wird mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalierten Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen.

Die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte (einschließlich derivativer Finanzinstrumente mit positivem Marktwert) repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z.B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangerläuterung (33) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhangerläuterung (37) dargestellt.

ZINSRISIKO

Das Zinsänderungsrisiko stellt das Risiko dar, dass der beizulegende Zeitwert oder künftige Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes schwanken. Das Zinsrisiko beinhaltet das Barwertrisiko bei fest verzinsten Finanzinstrumenten und das Zahlungsstromrisiko bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten und liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche längere Laufzeiten sind im operativen Bereich von untergeordneter Bedeutung, können jedoch bei Finanzanlagen, Wertpapieren und Finanzschulden wesentlich sein.

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen und der geplanten Schuldenstruktur setzt die Treasury-Abteilung selektiv Zinsderivate ein, um die Zinsausstattung für die Finanzverbindlichkeiten der vom Management gewünschten Zusammensetzung anzupassen und so das Risiko sich ändernder Zinsen zu minimieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetische Änderungen von relevanten Risikovariablen auf Ergebnis und Eigenkapital zeigen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der Flughafen-Wien-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7.
- Zinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash-Flow Hedge zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designiert wurden, haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- Zinssatzänderungen wirken sich auf das Zinsergebnis von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cash-Flow-Hedge-Beziehungen gegen Zinsänderungsrisiken designiert sind, aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein.
- Zinssatzänderungen von Zinsderivaten (Zinsswaps), die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 um 100 Basispunkte höher/geringer gewesen wäre, wäre das Ergebnis um T€ 2.271,0 niedriger/höher (Vorjahr: T€ 2.076,9 höher/niedriger) gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung von T€ 2.271,0 (Vorjahr: T€ 2.076,9) ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 um 100 Basispunkte höher/niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 1.703,3 niedriger/höher (Vorjahr: T€ 1.557,7 höher/niedriger) gewesen. Bei der Erstellung dieser Analyse wurde unterstellt, dass andere Faktoren, wie z.B. Fremdwährungskurse, konstant bleiben.

WÄHRUNGSRISIKO

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS besteht kein Währungskursrisiko bei Finanzinstrumenten, die auf die funktionale Währung lauten. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung bleiben im Sinne von IFRS 7 unberücksichtigt.

Die Währungskursrisiken des Flughafen-Wien-Konzerns resultieren aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Fremdwährungsrisiken im Investitionsbereich sind vorwiegend auf den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungen an ausländischen Unternehmen zurückzuführen. Zum Abschlussstichtag unterlag der Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Transaktionen im Investitionsbereich.

Währungskursrisiken im Finanzierungsbereich resultieren aus finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung und aus Darlehen in Fremdwährung, die zur Finanzierung an Konzerngesellschaften ausgereicht werden. Der Flughafen Wien war zum Abschlussstichtag keinen wesentlichen Fremdwährungsrisiken im Finanzierungsbereich ausgesetzt.

Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung (Euro) ab, die überwiegend der Berichtswährung des Flughafen-Wien-Konzerns entspricht. Deshalb wird das Wechselkursrisiko des Konzerns aus der laufenden operativen Tätigkeit als gering eingeschätzt.

Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominiert. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen.

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als nicht wesentlich anzusehen.

SONSTIGE PREISRISIKEN

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Zum 31. Dezember 2011 und 2010 hatte der Flughafen-Wien-Konzern – von Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen abgesehen – keine als zur Veräußerung verfügbar kategorisierte Beteiligung im Bestand.

KAPITALMANAGEMENT

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt, abgesehen von der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts, auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer ausgezeichneten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals gemäß Konzern-Bilanz. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die Aufnahme oder Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung oder Anpassung der Dividendenzahlungen. Für das Gearing wird kein zahlenmäßig konkretes Ziel vorgegeben, mittelbar soll jedoch die Fremdkapitalquote nicht mehr als zwei Drittel betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€		2011	2010
	Finanzschulden	892.587,3	794.316,9
-	Liquide Mittel	-111.330,0	-63.632,7
-	Kurzfristige Wertpapiere	-29.535,0	-64.351,0
=	Netto-Finanzschulden	751.722,3	666.333,2
./.	Buchwert Eigenkapital	811.423,9	822.958,9
=	Gearing	92,6%	81,0%

Das Gearing erhöhte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die Aufnahme von Fremdmitteln in Höhe von € 98,3 Mio. (Vorjahr: € 112,1 Mio.). Der Veränderung der Fremdmittel steht die Erhöhung des Finanzmittelbestands in Höhe von € 47,7 Mio. (Vorjahr: € 58,2 Mio.) gegenüber.

Weder die Flughafen Wien AG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

(36) OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSE

FLUGHAFEN WIEN ALS LEASINGGEBER

In der folgenden Tabelle werden die Leasingzahlungen aus unkündbaren Miet- und Leasingverträgen dargestellt, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern Leasinggeber ist. Es handelt sich vorwiegend um die Vermietung von Betriebs- und Geschäftsgebäuden am Standort Flughafen Wien (inklusive der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

Konzern Leasinggeber

in T€	**2011**	**2010**
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	118.420,4	116.150,2
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	8.576,0	7.149,3

Künftige Mindestleasingzahlungen

Bis zu einem Jahr	58.711,9	57.139,0
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	41.186,1	93.348,7
Länger als fünf Jahre	109.162,7	193.994,9

FLUGHAFEN WIEN ALS LEASINGNEHMER

Wesentliche langfristige unkündbare Leasingverträge, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer auftritt, bestehen mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien sowie mit der SITA Information Networking Computing Inc., USA, über die Anmietung von Betriebs- und Geschäftsausstattung inklusive Betriebssoftware betreffend die Abfertigungsschalter in den Terminals. In der folgenden Tabelle werden die aus diesen Verträgen zu leistenden Leasingzahlungen dargestellt:

Konzern Leasingnehmer

in T€	**2011**	**2010**
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	8.676,1	7.879,9
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	2.022,6	1.659,4

Künftige Mindestleasingzahlungen

Bis zu einem Jahr	8.761,8	8.579,6
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	33.200,2	27.677,7
Länger als fünf Jahre	52.044,3	54.644,2

Die in der Berichtsperiode erfolgswirksam als Aufwand erfassten bedingten Mietzahlungen sind an einen festen Referenzzinssatz (6-M-EURIBOR) gebunden.

(37) SONSTIGE VERPFLICHTUNGEN UND RISIKEN

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

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbands Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 3.878,4 (Vorjahr: T€ 4.316,2).

Die Malta Mediterranean Link Consortium Group (MMLC) hat einen Kredit mit einer Laufzeit bis Mitte 2018 und einem per 31. Dezember 2011 aushaftenden Obligo von € 13,2 Mio. in Anspruch genommen. Die Flughafen Wien AG hat zugesagt, dass die Anteile an der MMLC während der Laufzeit des Kredits nicht veräußert werden. Weiters hat sie sich gegenüber dem Kreditinstitut verpflichtet, dafür zu sorgen, dass alle Beteiligungsgesellschaften zu jeder Zeit eine gesunde finanzielle Lage aufweisen, und erklärt, dass es unsere Unternehmenspolitik ist, dass die MMLC ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllt und dafür zu sorgen, dass die MMLC finanziell so ausgestattet ist, dass sie ihre Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann.

Seit 2009 ist eine steuerliche Außenprüfung der österreichischen Gesellschaften für die Jahre 2004 bis 2007 (Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2008 und 2009 im Gange, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses noch nicht abgeschlossen war. Etwaige sich daraus ergebende Verpflichtungen sind zum Bilanzstichtag nicht verlässlich abschätzbar.

Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Punkt (26).

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 2,8 Mio. (Vorjahr: € 4,1 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 112,0 Mio. (Vorjahr: € 184,0 Mio.).

(38) ANGABEN ÜBER BEZIEHUNGEN ZU NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Das Land Niederösterreich und die Stadt Wien halten jeweils 20 % der Aktien an der Flughafen Wien AG. Beide haben aufgrund ihrer Beteiligungshöhe einen maßgeblichen Einfluss auf die Flughafen Wien AG. Daher gelten diese sowie Unternehmen, die vom Land Niederösterreich oder der Stadt Wien beherrscht werden oder unter gemeinschaftlicher Führung bzw. maßgeblichem Einfluss stehen, als nahe stehende Unternehmen der Flughafen Wien AG. Sowohl mit dem Land Niederösterreich als auch mit der Stadt Wien bzw. mit Unternehmen, die von diesen beherrscht werden oder unter gemeinschaftlicher Führung bzw. maßgeblichem Einfluss stehen, wurden im Geschäftsjahr für sich genommen signifikante Geschäftsbeziehungen unterhalten.

Darüber hinaus sind alle verbundenen, gemeinschaftlich geführten und assoziierten Unternehmen sowie Personen in Schlüsselpositionen des Managements und die Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG nahe stehende Unternehmen oder Personen. Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die von nicht konsolidierten, verbundenen Unternehmen erhaltenen aufwandswirksam erfassten Leistungen betrugen im Geschäftsjahr T€ 6.092,0 (Vorjahr: T€ 5.636,4).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2011 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 948,4 (Vorjahr: T€ 1.153,5), gegenüber dem assoziierten Unternehmen Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 676,6 (Vorjahr: T€ 492,9) sowie gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen Malta International Airport plc. in Höhe von T€ 789,3 (Vorjahr: T€ 730,3) . Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft.m.b.H erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleis-

tungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter, die für den Zugbetrieb notwendig sind (Gepäckshandling, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc.). Die Umsätze des assoziierten Unternehmens Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze des Gemeinschaftsunternehmens Malta International Airport plc. betreffen im Wesentlichen Beratungsleistungen.

Am 31. Dezember 2011 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 23,5 (Vorjahr: T€ 534,9) und gegenüber nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 48,3 (Vorjahr: T€ 43,9).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 4.882,7 (Vorjahr: T€ 4.409,0) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen in Höhe von T€ 13,4 (Vorjahr: T€ 15,8).

NATÜRLICHE NAHE STEHENDE 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 Anhangerläuterung (39) entnommen werden.

(39) ANGABEN ÜBER ORGANE UND ARBEITNEHMER

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt:

im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2011	2010
Arbeiter	3.314	3.101
Angestellte	1.211	1.165
	4.525	4.266

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2011 und 2010 folgende Vergütungen:

2011 in T€	Fixe Bezüge	Erfolgsabhängige Bezüge für 2010	Sachbezüge	Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	Gesamtbezüge
Ing. Gerhard Schmid	256,7	84,8	7,5	323,2	672,1
Komm.-Rat Ernest Gabmann	256,7	84,8	7,2	50,7	399,3
Dr. Christoph Herbst	166,6	0,0	0,0	0,0	166,6
Dr. Günther Ofner	80,6	0,0	2,3	0,0	82,9
Mag. Julian Jäger	80,6	0,0	2,3	0,0	82,9
	841,2	169,5	19,3	373,9	1.403,9

2010 in T€	Fixe Bezüge	Erfolgsabhängige Bezüge für 2009	Sachbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Herbert Kaufmann	254,1	84,6	7,5	346,2
Ing. Gerhard Schmid	254,1	84,6	7,5	346,2
Komm.-Rat Ernest Gabmann	254,1	70,5	7,2	331,9
	762,4	239,8	22,1	1.024,3

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2010, die im Jahr 2011 ausbezahlt wurden. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

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€ 1.450,8 (Vorjahr: T€ 630,8). Für ehemalige Mitglieder des Vorstands wurden im Berichtsjahr Pensionsverpflichtungen in Höhe von € 4,3 Mio. an eine Pensionskasse übertragen.

AUFWENDUNGEN FÜR PERSONEN IN SCHLÜSSELPOSITIONEN

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

2011 in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	136,1	1.362,9	2.009,8
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	25,4	24,2
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	3,2	9,2
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	165,4	521,1
Summe	136,1	1.557,0	2.564,3

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 141,1 geleistet.

2010 in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	121,6	1.123,5	2.112,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	981,4	896,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	4,0	31,3
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	882,3	172,0
Summe	121,6	2.991,3	3.212,3

(40) VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG NACH DEM BILANZSTICHTAG

Im Jänner 2012 wurde ein Teil des Schuldscheindarlehens in Höhe von € 64 Mio. rückgeführt. Für den verbleibenden Teil des Schuldscheindarlehens bei gleichbleibender Laufzeit eine Reduktion der Marge vereinbart.

Die im EIB-Kreditvertrag enthaltene Bedingung zu Haftungen qualifizierter Garantinnen für die Finanzierung wurde durch eine Rating-Herabstufung einer Garantin im Dezember verletzt (Volumen € 100 Mio.). Gemeinsam mit EIB werden neben dem Garantinnentausch noch andere Möglichkeiten der Besicherung geprüft.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2011 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offengelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Schwechat, am 27. Februar 2012

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

KONZERNUNTERNEHMEN DER FLUGHAFEN WIEN AG

Gesellschaft	Kurz-zeichen	Ober-gesell-schaft	Land	Konzern-Anteil	Konsolidie-rungsart
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK
BTS Holding, a.s.	BTSH	VIE	Slowakei	80,95%	VK
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,00%	VK
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0%	VK
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK
VIE ÖBA GmbH	OEBA	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH	VAPB	VIE	Österreich	100,0%	VK
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ
Flughafen Friedrichshafen GmbH	FDH	VINT	Deutschland	25,15%	EQ
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ

FORTSETZUNG: KONZERNUNTERNEHMEN DER FLUGHAFEN WIEN AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzern-Anteil	Konsolidierungsart
Malta International Airport p.l.c.	MIA	VIE Malta	Malta	10,1%	EQ
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (Teilkonzern mit Malta International Airport p.l.c.)	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ
Columinis Holding GmbH	CMIS	VAPB	Österreich	50,0%	EQ
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
„GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	NK
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK
Indian Airports Holding GmbH	VIND	VINT	Österreich	100,0%	NK
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company, in Liquidation	VIAS Hellas	VIAS	Griechenland	100,0%	

Erläuterung Konsolidierungsart:
VK = Vollkonsolidierung, EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode, NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

BETEILIGUNGEN DER FLUGHAFEN WIEN AG

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

1. TOCHTERUNTERNEHMEN, DIE IM KONZERNABSCHLUSS IN DIE VOLLKONSOLIDIERUNG EINBEZOGEN SIND

FLUGHAFEN WIEN IMMOBILIENVERWERTUNGSGESELLSCHAFT M.B.H. (IVW)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	105.186,0	107.990,4
Schulden	24.345,6	20.982,0
Eigenkapital	80.840,5	87.008,4
Umsatzerlöse	16.118,4	15.774,3
Periodenergebnis	1.486,1	7.496,8

FLUGPLATZ VÖSLAU BETRIEBSGMBH (LOAV)

Sitz:	2540 Bad Vöslau – Flugplatz
Kapitalanteil:	100% VAH

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	1.546,1	5.942,6
Schulden	368,5	415,3
Eigenkapital	1.177,6	5.527,3
Umsatzerlöse	843,1	819,6
Periodenergebnis	-4.350,4	-117,0

MAZUR PARKPLATZ GMBH (MAZU)

Sitz:	2320 Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	5.760,2	6.128,9
Schulden	300,8	1.038,0
Eigenkapital	5.459,4	5.091,0
Umsatzerlöse	2.190,7	1.731,7
Periodenergebnis	1.097,1	739,7

VIE INTERNATIONAL BETEILIGUNGSMANAGEMENT GESELLSCHAFT M.B.H. (VINT)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	44.697,0	65.091,9
Schulden	7.067,6	8.542,7
Eigenkapital	37.629,4	56.549,2
Umsatzerlöse	335,7	1.837,7
Periodenergebnis	-18.919,8	-206,2

VIE LIEGENSCHAFTSBETEILIGUNGSGESELLSCHAFT M.B.H. (VIEL)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	58.051,6	57.928,8
Schulden	6.698,0	7.146,5
Eigenkapital	51.353,6	50.782,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.671,3	1.380,1

VIE OFFICE PARK ERRICHTUNGS- UND BETRIEBSGESELLSCHAFT M.B.H. (VOPE)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIEL

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	43.787,0	44.897,1
Schulden	24.763,8	25.870,7
Eigenkapital	19.023,2	19.026,3
Umsatzerlöse	3.150,2	3.148,5
Periodenergebnis	996,9	1.010,8

VIENNA AIRCRAFT HANDLING GESELLSCHAFT M.B.H. (VAH)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
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).

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	7.227,9	7.305,4
Schulden	1.112,2	1.196,4
Eigenkapital	6.115,7	6.109,0
Umsatzerlöse	11.733,2	11.354,9
Periodenergebnis	1.709,5	1.686,4

VIENNA AIRPORT BUSINESS PARK IMMOBILIENBESITZGESELLSCHAFT M.B.H. (BPIB)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	99% VIEL, 1% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	9.648,4	8.524,5
Schulden	7.902,0	2.487,6
Eigenkapital	1.746,3	6.036,9
Umsatzerlöse	8.207,4	6.100,6
Periodenergebnis	-4.290,5	247,1

VIENNA AIRPORT INFRASTRUKTUR MAINTENANCE GMBH (VAI)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
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.

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	4.440,4	4.276,5
Schulden	1.878,7	1.874,9
Eigenkapital	2.561,7	2.401,6
Umsatzerlöse	12.765,2	10.993,8
Periodenergebnis	1.160,5	1.089,2

VIENNA INTERNATIONAL AIRPORT BETEILIGUNGSHOLDING GMBH (VIAB)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafen-Privatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	59.700,1	59.569,7
Schulden	2.103,5	2.022,2
Eigenkapital	57.596,5	57.547,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	49,1	2.092,5

VIENNA INTERNATIONAL AIRPORT SECURITY SERVICES GES.M.B.H. (VIAS)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	18.368,5	19.115,1
Schulden	10.243,3	9.792,1
Eigenkapital	8.125,1	9.323,0
Umsatzerlöse	39.238,3	34.533,8
Periodenergebnis	-150,2	1.610,7

VIE OFFICE PARK 3 BETRIEBSGMBH (VWTC)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	99% VIEL, 1% BPIB

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	10.241,2	22.932,8
Schulden	5.240,5	2.408,4
Eigenkapital	5.000,7	20.524,4
Umsatzerlöse	2.741,6	2.104,3
Periodenergebnis	-15.523,7	-622,3

BTS HOLDING A.S. (BTSH)

Sitz:	811 03 Bratislava, Slowakei
Kapitalanteil:	47,7% VIE, 33,25% VINT

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	1.264,1	1.245,7
Schulden	160,1	23,6
Eigenkapital	1.104,1	1.222,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-117,9	-161,6

KSC HOLDING A.S. (KSCH)

Sitz:	811 03 Bratislava, Slowakei
Kapitalanteil:	47,7% VIE, 52,3% VINT

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	33.137,1	47.866,1
Schulden	3.986,1	5.572,2
Eigenkapital	29.151,0	42.293,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-13.143,0	772,4

VIE (MALTA) LIMITED (VIE MALTA)

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

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE (Malta) Limited beinhaltet die At-Equity-Bewertung des Teilkonzernabschlusses bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc.

IFRS-Werte in T€	**2011**	**2010**
Vermögenswerte	51.202,8	48.742,6
Schulden	14.994,5	16.003,7
Eigenkapital	36.208,3	32.738,9
Umsatzerlöse	2,0	730,3
Periodenergebnis	3.469,4	3.476,5

VIE MALTA FINANCE HOLDING LTD. (VIE MFH)

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

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

IFRS-Werte in T€	**2011**	**2010**
Vermögenswerte	994,6	978,9
Schulden	44,3	0,0
Eigenkapital	950,3	978,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-28,6	1.575,4

VIE MALTA FINANCE LTD. (VIE MF)

Sitz:	Malta
Kapitalanteil:	99,95% VIE MFH, 0,05% VIAB

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

IFRS-Werte in T€	**2011**	**2010**
Vermögenswerte	416.065,5	306.811,9
Schulden	409.382,7	306.809,9
Eigenkapital	6.682,8	2,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	6.680,8	959,0

VIE ÖBA GMBH (OEBA)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	3.764,1	2.086,4
Schulden	3.354,5	2.081,8
Eigenkapital	409,6	4,5
Umsatzerlöse	6.424,2	1.870,0
Periodenergebnis	405,1	-30,5

VIENNA AUSLANDS PROJEKTENTWICKLUNG UND BETEILIGUNG GMBH (VAPB)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	263,9	318,2
Schulden	214,5	284,8
Eigenkapital	49,4	33,4
Umsatzerlöse	488,7	353,3
Periodenergebnis	16,0	-1,6

VIE OPERATIONS HOLDING LIMITED (VIE OPH)

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

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	11,9	4,0
Schulden	30,7	2,0
Eigenkapital	-18,8	2,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-20,8	0,0

VIE OPERATIONS LIMITED (VIE OP)

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

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

IFRS-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	926,1	2,0
Schulden	461,1	0,0
Eigenkapital	465,0	2,0
Umsatzerlöse	789,3	0,0
Periodenergebnis	463,0	0,0

2. TOCHTERUNTERNEHMEN UND BETEILIGUNGEN, DIE IM KONZERNABSCHLUSS NACH DER „EQUITY-METHODE“ KONSOLIDIERT SIND

CITY AIR TERMINAL BETRIEBSGESELLSCHAFT M.B.H. (CAT)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	50,1% VIE

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

IFRS-Werte in T€	**2011**	**2010**
Langfristige Vermögenswerte	10.827,9	11.668,9
Kurzfristige Vermögenswerte	5.258,7	4.833,2
Langfristige Schulden	400,7	431,4
Kurzfristige Schulden	1.818,3	2.571,4
Eigenkapital	13.867,5	13.499,3
Umsatzerlöse	9.726,7	9.309,6
Periodenergebnis	368,2	228,6

SCA SCHEDULE COORDINATION AUSTRIA GMBH (SCA)

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen
Sitz:	1300 Flughafen Wien
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.

UGB-Werte in T€	**2011[1)]**	**2010**
Vermögenswerte	790,8	826,8
Schulden	116,3	133,2
Eigenkapital	674,5	693,6
Umsatzerlöse	871,6	874,5
Jahresüberschuss	5,4	52,0

1) vorläufige Werte

FLUGHAFEN FRIEDRICHSHAFEN GMBH (FDH)

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen
Sitz:	Friedrichshafen, Deutschland
Kapitalanteil:	25,15% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Friedrichshafen.

IFRS-Werte in T€	**2011**	**2010**
Vermögenswerte	46.846,2	49.893,5
Schulden	34.139,8	34.526,3
Eigenkapital	12.706,4	15.367,1
Umsatzerlöse	10.564,1	10.659,7
Periodenergebnis	-2.660,7	-2.938,3

LETISKO KOŠICE – AIRPORT KOŠICE, A.S. (KSC)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Košice, Slowakei
Kapitalanteil:	66% KSCH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Košice.

T€	**2011**	**2010**
Langfristige Vermögenswerte	37.125,5	56.728,9
Kurzfristige Vermögenswerte	14.026,9	15.459,0
Langfristige Schulden	507,0	3.353,2
Kurzfristige Schulden	786,5	691,5
Eigenkapital	49.858,9	68.143,2
Umsatzerlöse	9.185,6	8.943,2
Periodenergebnis	-19.300,2	1.188,7

MALTA INTERNATIONAL AIRPORT PLC. (MIA)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Malta
Kapitalanteil:	10,1% VIE Malta, 40% MMLC

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Malta International Airport.

IFRS-Werte in T€	2011[1)]	2010[2)]
Langfristige Vermögenswerte	106.550,2	109.217,5
Kurzfristige Vermögenswerte	39.142,5	25.515,8
Langfristige Schulden	69.773,4	64.161,6
Kurzfristige Schulden	16.594,2	14.382,0
Eigenkapital	59.325,2	56.189,6
Umsatzerlöse	52.429,7	51.342,1
Periodenergebnis	11.909,4	10.691,2

1) Vorläufige Werte, 2) An endgültige Werte angepasst

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsekurs zum Bilanzstichtag betrug € 1,70 (im Vorjahr: € 1,66) und der Kurswert der Anteile T€ 11.615,50 (Vorjahr: T€ 11.342,19).

MALTA MEDITERRANEAN LINK CONSORTIUM LTD. (MMLC) GROUP

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Malta
Kapitalanteil:	57,1% VIE Malta

Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport.

IFRS-Werte in T€	2011[1)]	2010[2)]
Langfristige Vermögenswerte	133.365,0	136.032,2
Kurzfristige Vermögenswerte	38.628,1	26.523,9
Langfristige Schulden	80.883,4	77.371,6
Kurzfristige Schulden	17.375,9	16.471,9
Eigenkapital	73.733,9	68.712,7
Umsatzerlöse	52.429,7	51.342,1
Periodenergebnis[3)]	4.531,7	4.081,3

1) Vorläufige Werte, 2) An endgültige Werte angepasst, 3) Nur anteiliges Periodenergebnis

COLUMINIS HOLDING GMBH (CMIS)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Österreich
Kapitalanteil:	50,0% VAPB

Gegenstand des Unternehmens: Gemeinschaftsunternehmen mit dem Zweck des Erwerbs von Unternehmensbeteiligungen.

IFRS-Werte in T€	**2011**	**2010**
Langfristige Vermögenswerte	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	20,1	33,3
Langfristige Schulden	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	0,8	9,0
Eigenkapital	19,3	24,2
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-4,9	-10,8

3. TOCHTERUNTERNEHMEN, DIE NICHT IN DEN KONZERNABSCHLUSS EINBEZOGEN WURDEN

GETSERVICE DIENSTLEISTUNGSGESELLSCHAFT M.B.H. (GETS)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIAS

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

UGB-Werte in T€	**2011**	**2010**
Vermögenswerte	1.323,3	967,9
Schulden	475,3	345,0
Eigenkapital	848,0	622,9
Umsatzerlöse	3.058,7	2.483,9
Jahresüberschuss	306,1	161,7

„GETSERVICE"-FLUGHAFEN-SICHERHEITS- UND SERVICEDIENST GMBH (GET2)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	51% VIAS

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

UGB-Werte in T€	**2011**	**2010**
Vermögenswerte	5.657,0	4.730,9
Schulden	1.341,0	1.202,9
Eigenkapital	4.316,0	3.528,0
Umsatzerlöse	5.784,7	5.202,5
Jahresüberschuss	788,0	639,8

SALZBURGER FLUGHAFEN SICHERHEITSGESELLSCHAFT M.B.H. (SFS)

Sitz:	5020 Salzburg
Kapitalanteil:	100% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.

UGB-Werte in T€	**2011**	**2010**
Vermögenswerte	53,8	55,1
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	53,8	55,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-1,3	-1,6

VIE SHOPS ENTWICKLUNGS- UND BETRIEBSGES.M.B.H (SHOP)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland.

UGB-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	8,1	12,3
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	8,1	12,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-4,1	-5,6

INDIAN AIRPORTS HOLDING GMBH (VIND)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	74% VINT, 26% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen an Flughafen-Projekten insbesondere in Indien.

UGB-Werte in T€	2011	2010
Vermögenswerte	63,8	54,3
Schulden	22,9	12,6
Eigenkapital	40,9	41,6
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-0,8	-3,3

VIAS HELLAS SECURITY AIR TRANSPORT SERVICES LIMITED LIABILITY COMPANY (VIAS HELLAS), IN LIQUIDATION

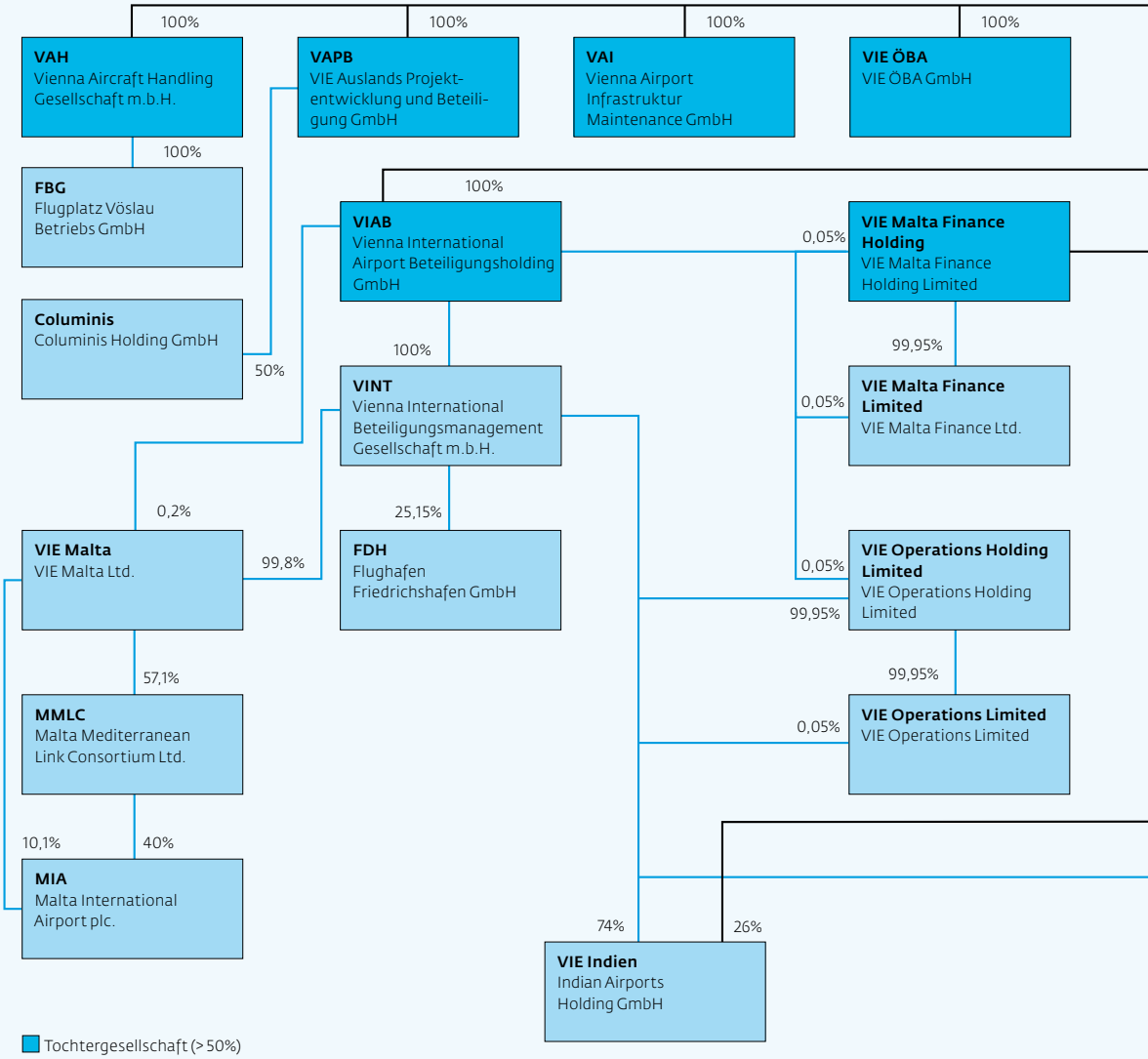
Sitz:	Athen, Griechenland
Kapitalanteil:	100% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme der VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet.

T€	2005
Eigenkapital	11,7
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-2,6

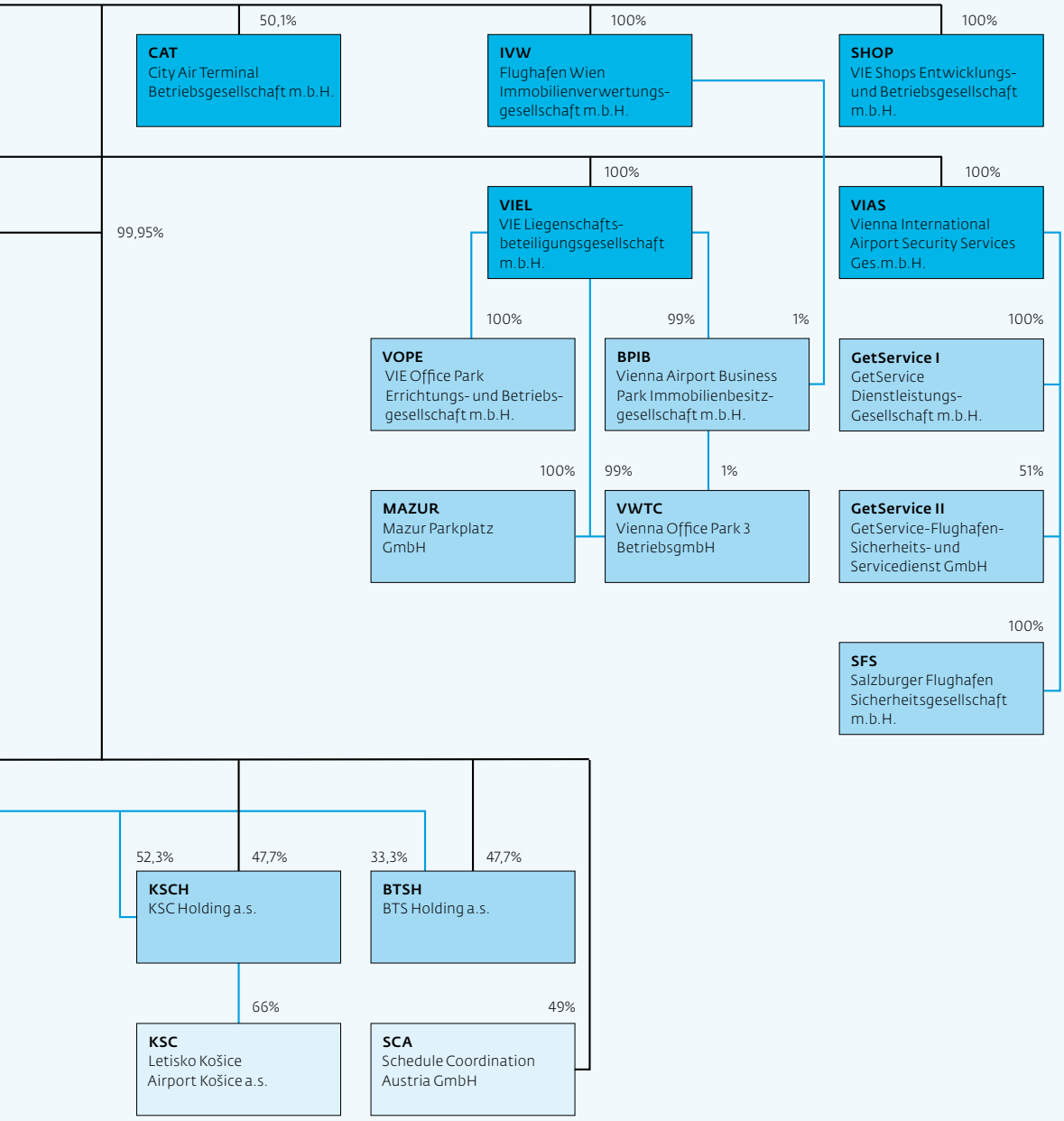
TOCHTERGESELLSCHAFTEN UND BETEILIGUNGEN DER FLUGHAFEN WIEN AG

FLUGHAFEN



Tochtergesellschaft (> 50%)
Indirekte Tochtergesellschaft / Beteiligung
Beteiligung (≤ 50%)
Direkte AG-Tochtergesellschaft / Beteiligung
Indirekte AG-Tochtergesellschaft / Beteiligung
Prozentangaben beziehen sich auf Kapitalanteile
Stand: 31.12.2011

WIEN AG


99,95%
50,1%
CAT
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.
100%
IVW
Flughafen Wien Immobilienverwertungs-gesellschaft m.b.H.
100%
SHOP
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.
100%
VIEL
VIE Liegenschafts-beteiligungsgesellschaft m.b.H.
100%
VIAS
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.
100%
VOPE
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebs-gesellschaft m.b.H.
99%
1%
BPIB
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitz-gesellschaft m.b.H.
100%
GetService I
GetService Dienstleistungs-Gesellschaft m.b.H.
100%
MAZUR
Mazur Parkplatz GmbH
99%
1%
VWTC
Vienna Office Park 3 BetriebsgmbH
51%
GetService II
GetService-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH
100%
SFS
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.
52,3%
47,7%
KSCH
KSC Holding a.s.
33,3%
47,7%
BTSH
BTS Holding a.s.
66%
KSC
Letisko Košice Airport Košice a.s.
49%
SCA
Schedule Coordination Austria GmbH

ERKLÄRUNG DES VORSTANDS

nach § 82 BörseG

KONZERNABSCHLUSS

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 und 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 27. Februar 2012

Der Vorstand

Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO

Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

BESTÄTIGUNGSVERMERK

BERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der

Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,

für das **Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2011 bis zum 31. Dezember 2011 geprüft.** Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr sowie den Konzernanhang.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DIE BUCHFÜHRUNG

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Konzernbuchführung sowie für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens , Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens , Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS UND BESCHREIBUNG VON ART UND UMFANG DER GESETZLICHEN ABSCHLUSSPRÜFUNG

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die

Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens , Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

PRÜFUNGSURTEIL

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2011 sowie der Ertragslage des Konzerns und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2011 bis zum 31. Dezember 2011 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind.

AUSSAGEN ZUM KONZERNLAGEBERICHT

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die Angaben nach § 243a UGB zutreffen.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss. Die Angaben gemäß § 243a UGB sind zutreffend.

Wien, am 5. März 2012

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Walter Reiffenstuhl
Wirtschaftsprüfer

DDr. Martin Wagner
Wirtschaftsprüfer

GLOSSAR

Austro Control: Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum

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

Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV): Verordnung zur Etablierung von Grundsätzen für die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie betreffend organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Insiderinformationsmissbrauch für Emittenten; mit 1. November 2007 in Kraft getreten

Flugbewegungen: Starts und Landungen

General Aviation: Allgemeine Luftfahrt

Handling: Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

Home Carrier: Heimische Fluggesellschaft

Hub: Umsteigeflughafen

Incentive: Tarifpolitische Anreize wie der Destinations-, Frequenz- sowie der Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion

Lärmgebühren: Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden

Lärmschutzprogramm: Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird

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

Low-Cost-Carrier: Billigfluglinie

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

Minimum Connecting Time: Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen

One-Roof-Konzept: Bereitstellung aller Einrichtungen rund um den Flugbetrieb sowie der Verkehrsanbindung unter einem Dach

Point-to-Point-Verkehr: Direktverbindung zwischen zwei Punkten.

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

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

VIE-Skylink: Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt

VISITAIR Center: Seit 2007 bestehendes Ausstellungs- und Informationszentrum über den Flughafen Wien.

BERECHNUNG DER BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHEN KENNZAHLEN

Anlagenintensität: Anlagevermögen / Gesamtvermögen

Anlagendeckungsgrad 2: (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen

Capital Employed: Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital

EBIT nach Steuern: EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag

EBITDA-Margin: (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz

EBIT-Margin: EBIT / Umsatz

Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Bilanzsumme

Gearing (Verschuldungsgrad): Nettoverschuldung / Eigenkapital

ROE (Return on Equity after Tax): Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital

ROCE (Return on Capital Employed after Tax): EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed

ROS, Umsatzrendite (Return on Sales): EBIT / Umsatz

Nettoverschuldung (Net debt): (Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten) – liquide Mittel - kurzfristige Wertpapiere

Working Capital: Vorräte + kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – kurzfristige Steuerrückstellungen – übrige kurzfristige Rückstellungen – Lieferantenverbindlichkeiten – übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

Weighted Average Cost of Capital (WACC): Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ACI: Airports Council International (Internationale Flughafenvertretung)

BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

CO_2: Kohlendioxid

IATA: International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

ICAO: International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)

LFZ: Luftfahrzeug

NO_x: Stickstoffoxide

OAG: Official Airline Guide

PAX: Passagier

TSA: Transportation Security Administration (amerikanische Bundesbehörde des Heimatschutzministeriums)

OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

VIAS: Vienna International Airport Security Services GesmbH

www.viennaairport.com

Vienna International Airport

Geschäftsbericht 2011

Vienna International Airport