

VON DEN BESTSELLER-AUTOREN  
VON „HOW TO RUN AN AIRPORT“

# HOW TO GROW!

TIPPS UND TRICKS,  
WIE SIE IHR AIRPORT-  
BUSINESS AUSBAUEN



**GESCHÄFTSBERICHT 2007**

**VIA** Vienna  
International  
Airport  
Offen für neue Horizonte.

Passagier-  
wachstum 2007

# Wien + 11,3%

Rom + 9,2%

Prag + 7,7%

Budapest + 4,0%

Amsterdam + 3,7%

Frankfurt + 2,6%

London + 1,3%



# Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

## Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	2007	Veränderung		2006	2005
			in %		
Gesamtumsatz	521,4	12,4		463,9	410,3
davon Airport	242,2	14,6		211,3	188,6
davon Handling	147,0	5,3		139,6	132,2
davon Non-Aviation	132,2	17,2		112,8	89,2
EBIT	120,3	16,1		103,7	92,3
EBIT-Margin (in %) <sup>1)</sup>	22,5	3,4		21,7	21,3
EBITDA	191,0	12,6		169,6	149,7
EBITDA-Margin (in %) <sup>2)</sup>	35,7	0,3		35,6	34,5
ROCE (in %) <sup>3)</sup>	9,1	-0,7		9,2	10,2
Eigenkapitalquote	47,1	-5,4		49,8	54,8
Konzernergebnis nach Minderheiten	87,7	14,2		76,8	74,3
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	164,4	15,6		142,2	158,0
Eigenkapital	734,9	1,9		721,3	653,8
Bilanzsumme	1.560,9	7,7		1.448,7	1.193,4
Investitionen <sup>4)</sup>	193,8	-6,5		207,2	319,1
Ertragsteuern	26,5	9,1		24,3	25,3
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt <sup>5)</sup>	4.087	6,6		3.834	3.500

## Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

MTOW (in Mio. Tonnen) <sup>6)</sup>	7,3	8,6	6,8	6,5
Gesamtpassagiere (in Mio.)	18,8	11,3	16,9	15,9
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,0	5,6	5,7	5,4
Flugbewegungen	254.870	7,3	237.490	230.900
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	272.362	2,5	265.778	234.677
Sitzladefaktor (in %) <sup>7)</sup>	69,2	1,0	68,5	66,4

## Börsentechnische Kennzahlen

Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21
KGV (per 31.12.)	18,9	-7,0	20,4	17,1
Gewinn je Aktie (in €)	4,18	14,21	3,66	3,54
Dividende je Aktie (in €) <sup>8)</sup>	2,50	13,6	2,20	2,00
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	3,2	6,8	3,0	3,3
Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	59,9	-0,5	60,2	56,5
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	1.659,0	6,2	1.562,4	1.270,3
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	82,50	8,1	76,35	61,20
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	67,00	29,0	51,94	49,10
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	79,00	6,2	74,40	60,49
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %)	1,8	25,2	1,5	1,7

1) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern/Betriebsleistung 2) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen/Betriebsleistung 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbare Steuern)/durchschnittliches Capital Employed 4) Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen 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) Berichtsjahr: Vorschlag an Hauptversammlung

# WACHSTUM ALS BESTSELLER

Wachstum ist das Thema unserer Tage. Wer nicht wächst, stagniert oder noch schlimmer: Er schrumpft in die Bedeutungslosigkeit.

Dieses Buch berichtet am Beispiel eines Zukunftsprojekts im Herzen Europas über nachhaltiges Wachstum im Flughafenbusiness und seine positiven Folgen für Passagiere, Mitarbeiter und Investoren. Vom wachsenden Passagieraufkommen bis zu steigenden Anforderungen an jeden Einzelnen im Team des Flughafens reicht die Palette der Themen. Wachstum wird als Gebot der Evolution und als Garant für bewusste Nachhaltigkeit zum wichtigsten Erfolgsfaktor.

Vom Team des Bestsellers „How to Run an Airport“ gewohnt anschaulich verfasst, wächst die Spannung des Lesers von der ersten bis zur letzten Seite. Dieser Ratgeber führt augenzwinkernd Anfänger und Fortgeschrittene Schritt für Schritt durch die Stufen erfolgreichen Wachstums. Wachsen Sie Kapitel für Kapitel mit!



Offen für neue Horizonte.

[WWW.VIENNAAIRPORT.COM](http://WWW.VIENNAAIRPORT.COM)

„Nicht mit Erfindungen, sondern mit Verbesserungen  
macht man Vermögen.“

– **Henry Ford**

# HOW TO GROW!

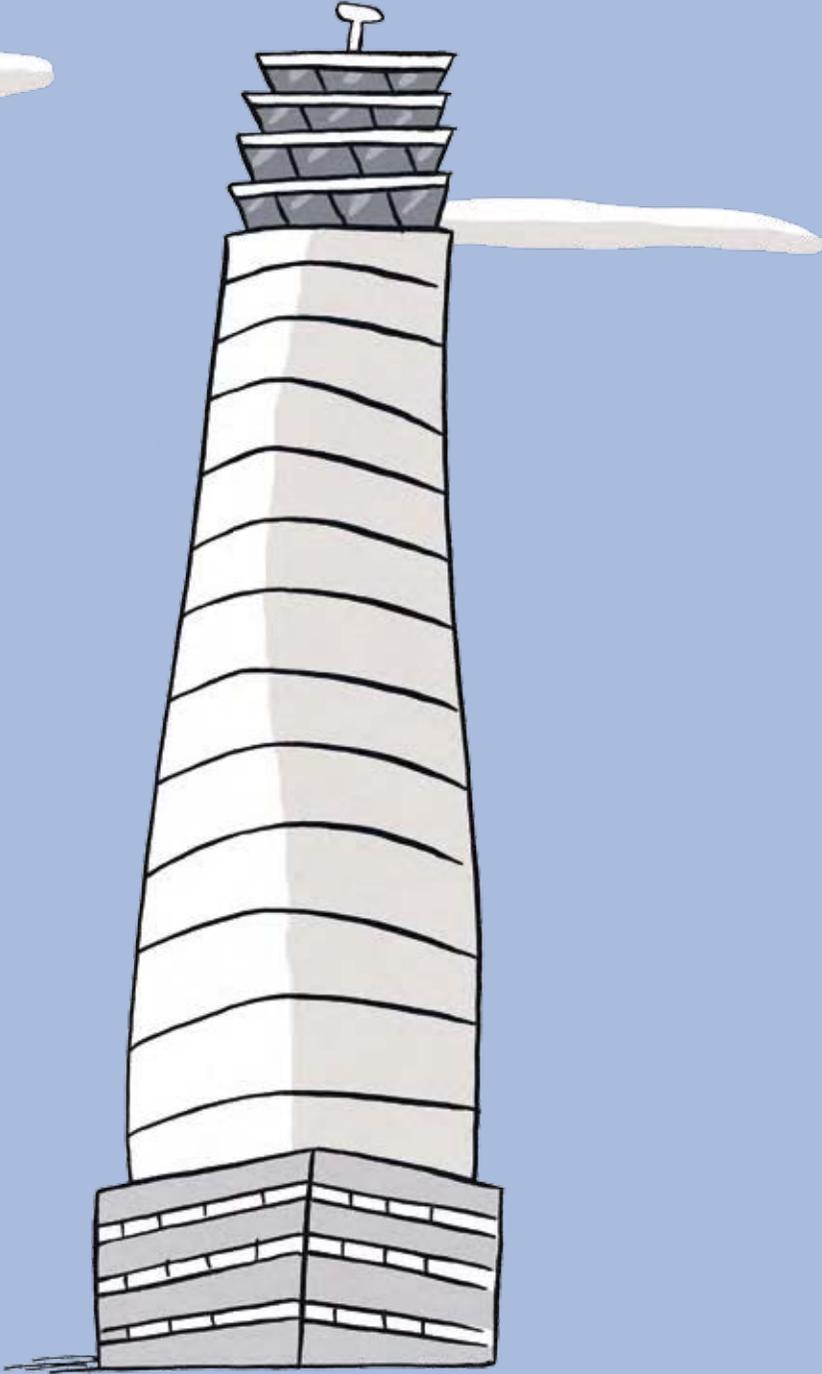
TIPPS UND TRICKS, WIE SIE IHR  
AIRPORT-BUSINESS AUSBAUEN



# Wachstum

---

Warum Sie ständig wachsen sollen: um der Konkurrenz voraus zu sein!





Mein Gott, ist er groß  
geworden... Das Letzte  
Mal, als ich ihn gesehen  
habe, war er noch  
so:



## **HOW TO GROW!**

Verantwortliche:

Mag. Christian Domany, Mag. Herbert Kaufmann, Ing. Gerhard Schmid  
(alle Vorstandsmitglieder der Flughafen Wien AG)

Herausgeber: Flughafen Wien AG, Abteilung Kommunikation/Investor Relations

Schwechat 2008

© Flughafen Wien AG, Wien. Alle Rechte vorbehalten.

Konzept und Beratung: BCA Mensalia

Design: Rosebud, Inc.

Illustrationen: Nicolas Mahler

Fotografie: Roman Bönsch, Franz Helmreich, Gerhard Wasserbauer, INDUSTRIE BILD

Druck und Bindung: Holzhausen

Zu beziehen über:

Flughafen Wien AG

Postfach 1

A-1300 Wien-Flughafen

[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)

Online-Ausgabe:

<http://gb2007.viennaairport.com>

Erschienen im März 2008

# Inhalt

Kommentar des Vorstands	10
Das Team des Flughafen Wien	16
Management	16
Vorstand	18
Aufsichtsrat	19
Mitarbeiter	20
Corporate Governance	26
Die Flughafen-Wien-Aktie	31
Das Unternehmen Flughafen Wien	37
Geschäftsfelder	38
Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts	42
Erfolgsfaktoren	48
Strategie und Wachstum	56
Wachstumsfaktoren	57
Nachhaltige Unternehmensführung	63
Konzernlagebericht	69
Gesamtwirtschaftliches Umfeld	69
Verkehrsentwicklung	71
Umsatzentwicklung	74
Ertragslage	77
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	83
Investitionen	86
Finanzinstrumente	87
Forschung und Entwicklung	87
Zweigniederlassungen	87
Offenlegung gemäß § 243a UGB	88
Risiken	90
Prognosebericht	91
Nachtragsbericht	92

Segmentberichterstattung	111
Airport	111
Handling	114
Non-Aviation	118
Konzernabschluss 2007	121
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	122
Konzern-Bilanz	123
Konzern-Geldflussrechnung	124
Aufstellung der erfassten Gewinne und Verluste	125
Entwicklung Konzern-Eigenkapital	126
Konzern-Anhang	128
Bestätigungsvermerk	197
Bericht des Aufsichtsrats	199
Glossar und Serviceangaben	201

# Über dieses Buch und seinen Herausgeber

Höhenflüge brauchen eine solide Startpiste – die Flughafen Wien AG zeichnet sich durch diese Stabilität aus und dient diesem Buch nicht nur als Herausgeber, sondern auch als Hauptdarsteller. Als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien wird die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette angeboten. Nach einem Anstieg von 11,3 Prozent wurden im Geschäftsjahr 2007 18,8 Millionen Passagiere gezählt. Seine geografische Lage im Herzen Europas und seine Drehscheiben-Funktion in die prosperierenden Destinationen Osteuropas und der ganzen Welt machen den Flughafen Wien zu einem erfolgreichen Wachstumsmodell.

Diese Wachstumsfähigkeit und -phantasie wird in diesem Buch illustriert. Es richtet sich an alle Interessierten, die schon immer wissen wollten, warum manche schneller wachsen als andere.

Genau diesen Einblick liefert das Team des Flughafen Wien im ersten Teil des vorliegenden Ratgebers. Es wird erklärt, wie den tagtäglichen operativen Herausforderungen begegnet wird und wie die Mitarbeiter an diesen Herausforderungen wachsen.

Im nächsten Schritt wird aufgezeigt, welche Faktoren erfüllt werden müssen und auch welche Leidenschaft vorhanden sein muss, um das Erfolgsmodell des Flughafen Wien zu imitieren. Wer wissen möchte, wie die strategischen Herausforderungen in Angriff zu nehmen sind, möge sich in den Abschnitt „Strategie und Wachstum“ vertiefen.

Am Ende des Tages wird Erfolg an Zahlen und Fakten gemessen. Diese finden Sie im letzten Teil dieses Buchs, der allen Wissbegierigen und kühlen Rechnern zur wahren Freude gereichen wird.

Damit Ihnen das Lesen so leicht fällt wie dem Flughafen Wien das Wachsen, führen folgende Symbole durch alle Kapitel:



Info für Schnelleser – das Wesentliche des nebenstehenden Abschnitts in Kurzform.



Schwerpunkt Wachstum auf den ersten Blick – Kennzeichnung spezifischer Wachstums-Themen, -Tipps, -Tricks etc.

# Kommentar des Vorstands

## Sehr geehrte Damen und Herren,

ein überaus erfolgreiches Geschäftsjahr 2007 liegt hinter uns. Die Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien übertraf alle Prognosen und lag weit und wiederholt über dem europäischen Durchschnitt von 6,5 Prozent. Diese positive Entwicklung mündet in einen sehr erfreulichen Geschäftsverlauf, und so können wir – auch mit etwas Stolz und nicht ohne humorvolles Augenzwinkern – den vorliegenden Geschäftsbericht unter das Motto „How to Grow!“ stellen. Lassen Sie uns die einzelnen Höhepunkte, aber auch die gemeisterten Herausforderungen, die hinter diesem „How“ stehen, für Sie zusammenfassen:



Verfolgen Sie eine Wachstumsstrategie in mehrere Richtungen. Der Flughafen Wien macht es vor und setzt auf Osteuropa, Mittel- und Langstrecken sowie den Low-Cost-Carrier-Verkehr.

In unserer Wachstumsstrategie konnten wir die drei wesentlichen Stoßrichtungen Osteuropa-, Mittel- und Langstrecken- sowie Low-Cost-Carrier-Verkehr konsequent fortsetzen. Die erfreuliche Verkehrsentwicklung bestätigt diese Ausrichtung: Wir konnten 2007 einen Anstieg der Passagierzahl um 11,3 Prozent auf 18,8 Millionen verzeichnen. Anders dargestellt: Am Flughafen Wien wurden 2007 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 2 Millionen Passagiere mehr gezählt – das ist deutlich mehr, als die Stadt Wien Einwohner hat. Besonders erfreulich entwickelte sich das Passagieraufkommen der Destinationen Osteuropas, die in Summe ein Plus von 24,8 Prozent erzielten, und jene des Nahen und Mittleren Ostens mit einem Anstieg von 18,5 Prozent. Einmal mehr zeigte sich auch die Entwicklung der Low-Cost-Carrier sehr dynamisch – sie verzeichneten einen Passagieranstieg um 57,2 Prozent auf rund 3,5 Millionen, womit sich ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen des Flughafen Wien von 13,2 Prozent auf 18,7 Prozent erhöhte. Das Höchstabfluggewicht verzeichnete einen Anstieg von 8,6 Prozent, die Flugbewegungen von 7,3 Prozent.

Diese Wachstumsraten stellten uns vor operative Herausforderungen, die wir jedoch erfolgreich meistern konnten. Neben unserer herausragenden Servicequalität konnten wir die Mindestumsteigezeit, die mit 25 bis 30 Minuten zu den Spitzenwerten innerhalb vergleichbarer europäischer Flughäfen zählt, erfolgreich verteidigen. Dank der damit verbundenen Anstrengungen erzielte der Flughafen Wien auch 2007 exzellente Pünktlichkeitswerte. Von 27 bewerteten europäischen Flughäfen reiht sich der Flughafen Wien unter die Top 5 ein; unter den Flughäfen mit vergleichbarem Transferanteil (Hubs) ist er sogar der pünktlichste.

Die Anstrengungen zur Verteidigung unserer Wettbewerbsfähigkeit wurden auch hinsichtlich Tarifgestaltung fortgesetzt, um die Fluglinien weiter zu entlasten. 2007 haben wir deshalb auch den Entschluss gefasst, die Absenkungen aus den passagierbezogenen Tarifen zur Gänze erlösneutral auf den Landetarif umzulegen. Der Flughafen Wien trägt somit das Auslastungsrisiko der Fluggesellschaften partnerschaftlich mit. Zudem wurde 2007 bei der Berechnung des Landetarifs eine Differenzierung zwischen Passagier- und Frachtflügen eingeführt. Die zuvor beschriebene Tarifänderung gilt nur für Passagierflüge. Im Bereich Handling wurden 2007 unter anderem Verträge mit folgenden Kunden abgeschlossen: Air Berlin, NIKI, SkyEurope, Easy Jet, Korean Air, Delta Air Lines und Saudi Arabian Airlines. Im Jänner 2008 konnten mit Lufthansa und Germanwings weitere Verträge fixiert werden. Der Marktanteil betrug im Jahr 2007 89,0 Prozent.

Parallel zu den täglichen operativen Herausforderungen wurden die Investitionen am Standort fortgesetzt. Die starke Entwicklung des Passagieraufkommens und die Absicherung des Qualitätsniveaus verlangen eine Erweiterung der bestehenden Terminalflächen und einen signifikanten Ausbau der Flächen für Shopping und Gastronomie. Das Herzstück der Bautätigkeit bildete der Terminalausbau VIE-Skylink, dessen Inbetriebnahme zur Jahresmitte 2009 vorgesehen ist. Bedarfsorientiert wurde auch in der Parkraumbewirtschaftung durch den Kauf der Mazur Parkplatz GmbH mit insgesamt 5.000 Stellplätzen agiert. Das Parkhaus 4 wird zurzeit um 2.250 Stellplätze erweitert. Ein weiteres Highlight bildete die Übergabe des Office Park 2 an seinen Mieter, die Austrian Airlines Gruppe, die dort ihr Hauptquartier bezog. Mit dem Kauf des bisherigen World Trade Center, das grundlegend adaptiert wird, wurde die Basis für den im Kerngebiet des Flughafens gelegenen Office Park 3 geschaffen.

Die zuvor beschriebenen Entwicklungen und Investitionen wirken sich mit unterschiedlicher Intensität auf den Geschäftsverlauf aus: Die Umsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe konnten im Geschäftsjahr 2007 trotz Tarifsenkungen nahezu proportional zur Verkehrsentwicklung um 12,4 Prozent auf € 521,4 Mio. erhöht werden. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ist mit € 191,0 Mio. um 12,6 Prozent höher als im Vorjahr, die EBITDA-Margin stieg um 0,1 Prozentpunkte auf 35,7 Prozent. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) kletterte um 16,1 Prozent auf € 120,3 Mio., die EBIT-Margin von 21,7 Prozent auf 22,5 Prozent. Das Finanzergebnis veränderte sich von € -1,8 Mio. auf € -6,4 Mio. Zurückzuführen ist diese Entwicklung auf die teilweise Fremdfinanzierung der umfangreichen Investitionen in Sachanlagen und Beteiligungen. Dennoch verbesserte sich das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) um 11,9 Prozent auf € 114,0 Mio. Der Steueraufwand war im Vergleich zum Vorjahr um 9,1 Prozent höher, womit sich in Summe ein Periodengewinn vor Minderheiten in Höhe von € 87,5 Mio. nach € 77,6 Mio. im Vorjahr errechnet.



Umsatzsteigerung um 12,4 Prozent auf € 521,4 Mio.,  
Verbesserung des EBITDA um 12,6 Prozent auf € 191,0 Mio.



**Mag. Christian Domany**

**Mag. Herbert Kaufmann**

**Ing. Gerhard Schmid**

Dank dieser erfreulichen Geschäftsentwicklung können wir der Hauptversammlung am 29. April 2008 eine Erhöhung der Dividende von € 2,20 auf € 2,50 je Aktie vorschlagen. Nach einem Kursanstieg von 6,2 Prozent im Berichtsjahr – der ATX erzielte 1,1 Prozent – beläuft sich die Dividendenrendite für das Geschäftsjahr 2007 auf 3,2 Prozent.

Neben den bereits skizzierten Wachstumsprojekten am Standort selbst überprüfen wir laufend Expansionsmöglichkeiten außerhalb unserer angestammten Region, aber innerhalb unserer Branche. Neben dem Flughafen Košice, der im Berichtsjahr ein Verkehrsplus von rund 29 Prozent auf 443.448 Passagiere erzielen konnte, sind wir seit mehreren Jahren über ein Konsortium zu 40,0 Prozent am Flughafen Malta beteiligt und halten direkt weitere 10,1 Prozent der Aktien. Der Flughafen Malta verzeichnete 2007 ein Verkehrswachstum von 10,4 Prozent auf rund 3,0 Millionen Passagiere. Für € 7,7 Mio. wurden im Mai des Berichtsjahres 25,15 Prozent der Anteile der Flughafen Friedrichshafen GmbH erworben. Die Flughafen Wien AG ist damit der größte Einzelgesellschafter dieses viertgrößten deutschen Regionalflughafens; im Berichtsjahr sank seine Passagieranzahl um 0,3 Prozent auf 655.689 Passagiere.

Für das Geschäftsjahr 2008 gehen wir von einer Fortsetzung der positiven Verkehrsentwicklung aus. Wir rechnen mit einem Plus von 8,0 Prozent bei der Passagieranzahl, 6,0 Prozent beim MTOW und 6,0 Prozent bei den Flugbewegungen. Für die Periode 2009 bis 2015 berücksichtigen wir in unseren Planrechnungen eine durchschnittliche Passagierwachstumsrate in der Bandbreite von 5 bis 6 Prozent. Im Geschäftsjahr 2008 werden wir unsere Ausbauprojekte mit voller Kraft weiterführen, wobei die Terminalerweiterung VIE-Skylink weiterhin den Schwerpunkt bilden wird. In Summe haben wir für das Geschäftsjahr 2008 ein Investitionsvolumen von € 320,0 Mio. veranschlagt. Die Umsatzerlöse sollten sich in Abhängigkeit zur Verkehrsentwicklung weiter verbessern, die Ertragslage wird auch 2008 von der regen Investitionstätigkeit und dem Anstieg der damit verbundenen Abschreibungs- und Zinsaufwendungen beeinflusst werden.

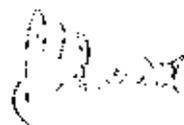
Wir möchten abschließend auch die Gelegenheit nutzen, unseren Aktionären und Geschäftspartnern für ihr Vertrauen in den Flughafen Wien zu danken. Unser besonderer Dank gilt unseren Mitarbeitern, die unser Motto „How to Grow!“ tagtäglich unter Beweis gestellt haben.



**Mag. Christian Domany**  
Vorstandsmitglied



**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

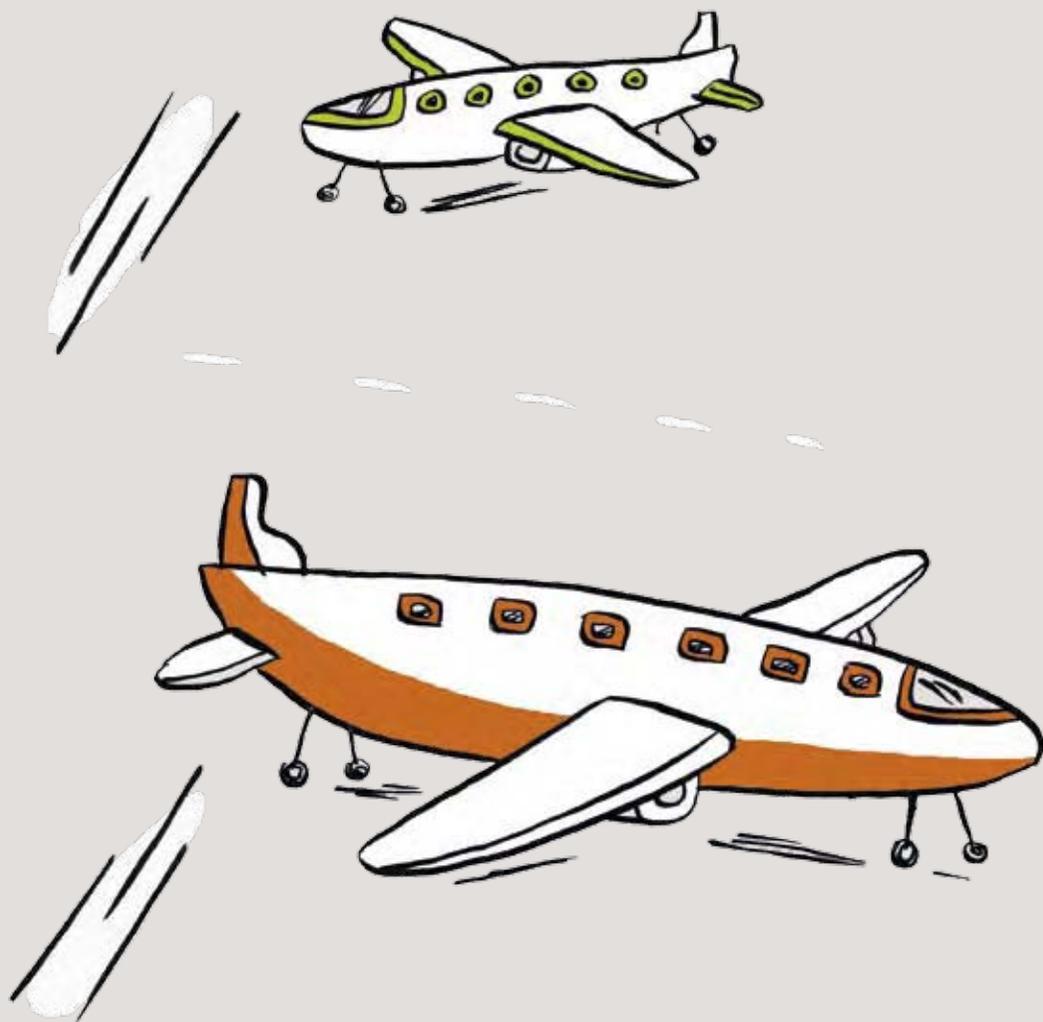


**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsmitglied

  
Überprüfen Sie auch  
Wachstumsmöglichkeiten  
außerhalb  
Ihres Standorts  
sorgfältig – der  
Flughafen Wien  
hält Beteiligungen  
an den Flughäfen  
Malta, Košice und  
Friedrichshafen.

# Engagiertes Team

Nur wenn jeder im Team über sich hinauswächst, wird der ganze Flughafen größer!





...Und dann haben wir  
beschlossen, ein Rudel  
PFADFINDER zu engagieren,  
um ältere Damen über  
das Vorfeld zu geleiten.



# Das Team des Flughafens Wien

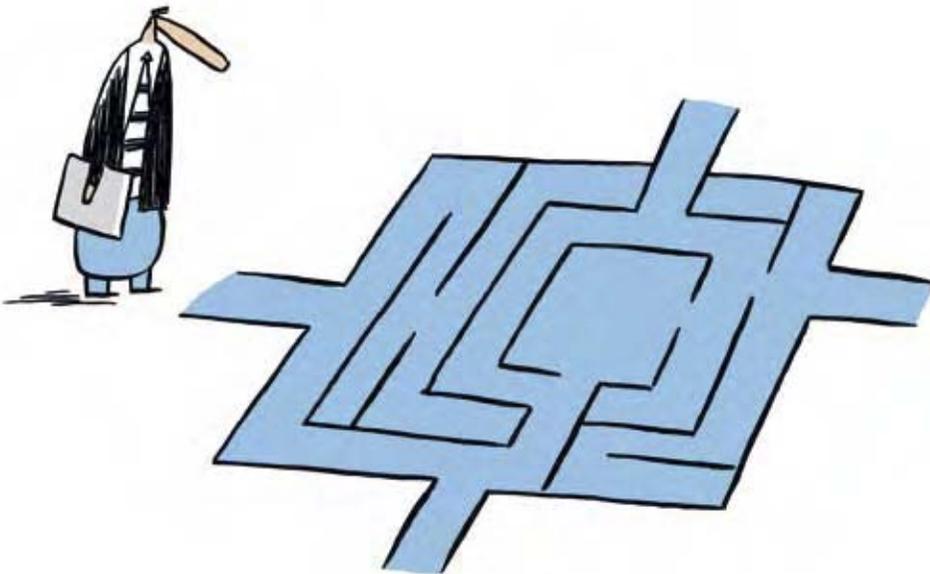
## In diesem Kapitel

- Informationen zum Vorstand und Aufsichtsrat
- Aufbauorganisation und Verantwortungsbereiche
- € 809.000 für die Aus- und Weiterbildung

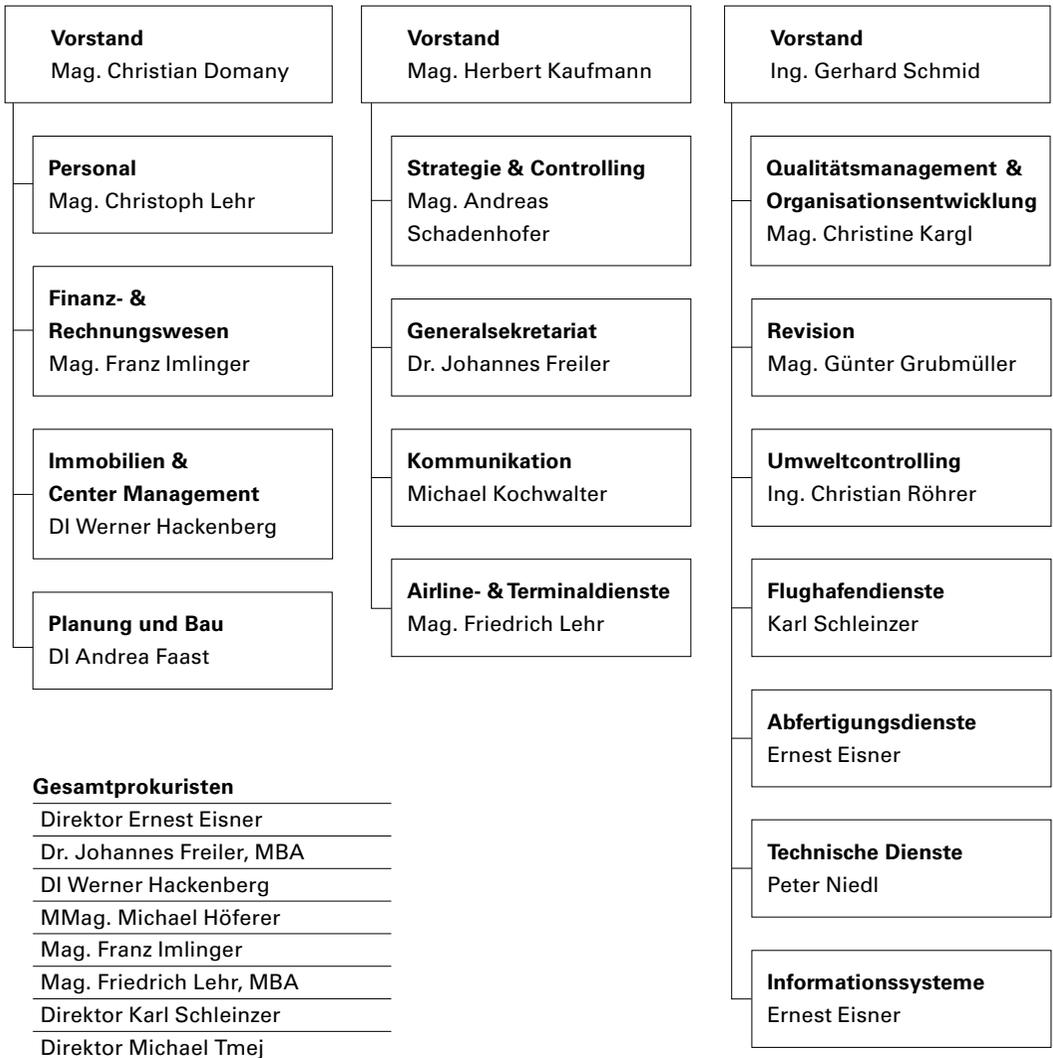
## Das Management

  
Wachstum verlangt  
Überblick – schaffen  
Sie klare Strukturen.

Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde vom Aufsichtsrat für die Periode vom 1. Oktober 2004 bis 30. September 2009 bestellt. Den Vorstandsmitgliedern sind – wie in nebenstehender Abbildung ersichtlich – die 15 Unternehmensbereiche zugeordnet.



## Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen



# Der Vorstand

## **Vorstandsmitglied Mag. Christian Domany**

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

## **Vorstandsmitglied und Sprecher Mag. Herbert Kaufmann**

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

## **Vorstandsmitglied Ing. Gerhard Schmid**

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

# Der Aufsichtsrat

## **Vorsitzender**

Johannes Coreth, Generaldirektor-Stv.  
Niederösterreichische Versicherung  
(seit 9.5.1997)

## **Stellvertreter**

KR Karl Samstag, Generaldirektor a.D.  
Bank Austria Creditanstalt AG  
(seit 22.4.2004)

Dkfm. Alfred Reiter, Vorstandsvor-  
sitzender Investkredit Bank AG i.R.  
(seit 11.5.2001)

## **Mitglieder (Kapitalvertreter)**

Mag. Erwin Hameseder, General-  
direktor Raiffeisen-Holding NÖ-Wien  
reg. Gen.m.b.H. (seit 22.4.2004)

Dr. Christoph Herbst, Rechtsanwalt  
(seit 25.4.2002)

Dr. Franz Lauer, Generaldirektor  
Wiener Städtische Versicherung AG i.R.  
(seit 7.5.1998)

Hans-Jürgen Manstein, Manstein  
Zeitschriftenverlag GesmbH  
(seit 24.4.2003)

KR Alfons Metzger, Metzger Realitäten  
Gruppe (seit 25.4.2002)

KR Dr. Karl Skyba, Generaldirektor a.D.  
Wiener Stadtwerke Holding AG  
(seit 22.4.2004)

## **Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder**

Ing. Manfred Biegler, Vorsitzender  
des Angestelltenbetriebsrats

Gerhard Gager, Vorsitzender des  
Arbeiterbetriebsrats (bis 25.4.2007)

Eduard Oettl, Angestelltenbetriebsrat  
Dieter Rozboril, Stv. Vorsitzender des  
Arbeiterbetriebsrats (Vorsitzender  
ab 26.4.2007)

Thomas Schäffer, Stv. Vorsitzender  
des Angestelltenbetriebsrats

Karl Hromadka, Stv. Vorsitzender des  
Arbeiterbetriebsrats (ab 26.4.2007)

## **Vertreter der Aufsichtsbehörde**

Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart

Alle von der Hauptversammlung  
gewählten Mitglieder sind bis zur  
Hauptversammlung, die über die  
Entlastung für das Geschäftsjahr  
2007 beschließt, bestellt.

## **Mitglieder des Präsidial- und Personalausschusses**

Johannes Coreth  
KR Karl Samstag  
Dkfm. Alfred Reiter

Ing. Manfred Biegler  
Gerhard Gager (bis 25.4.2007)  
Dieter Rozboril (ab 26.4.2007)

## **Mitglieder des Strategieausschusses**

Johannes Coreth  
KR Karl Samstag  
Dkfm. Alfred Reiter  
Dr. Christoph Herbst  
KR Alfons Metzger

Ing. Manfred Biegler  
Gerhard Gager (bis 25.4.2007)  
Dieter Rozboril  
Karl Hromadka (ab 26.4.2007)

## **Mitglieder des Prüfungsausschusses**

Johannes Coreth  
KR Karl Samstag  
Dkfm. Alfred Reiter  
Mag. Erwin Hameseder  
Dr. Franz Lauer

Ing. Manfred Biegler  
Dieter Rozboril  
Eduard Oettl

# Die Mitarbeiter

Mitarbeiterkennzahlen	2007	Veränderung in %	2006	2005
Mitarbeiteranzahl im Jahresdurchschnitt	4.087	6,6	3.834	3.500
davon Arbeiter	3.027	7,3	2.821	2.515
davon Angestellte	1.060	4,7	1.013	985
Lehrlinge	29	5,7	28	27
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter <sup>1)</sup>	6.669	7,5	6.206	5.940
Durchschnittsalter in Jahren <sup>1)</sup>	38,7	-	38,7	38,4
Betriebszugehörigkeit in Jahren <sup>1)</sup>	9,9	-	9,9	9,9
Anteil Frauen in % <sup>1)</sup>	13,1	0,6	12,5	12,8
Aufwendungen für Weiterbildung in € <sup>1)</sup>	809.000	26,2	641.000	676.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle <sup>1)</sup>	161	4,5	154	163

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

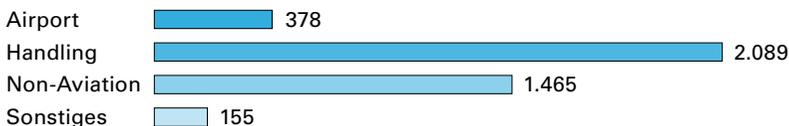


Am Standort  
Flughafen Wien  
arbeiten mehr als  
16.000 Menschen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt 2007 4.087 Mitarbeiter, wovon 3.116 Mitarbeiter der Flughafen Wien AG zuzuschreiben sind. Am gesamten Areal des Flughafen Wien sind mehr als 16.000 Personen beschäftigt.

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand der Flughafen-Wien-Gruppe erhöhte sich im Berichtsjahr um 253 Mitarbeiter. Sie decken den wachstumsbedingten Mehrbedarf ab. Im Segment Handling war die Aufnahme von 69 Mitarbeitern notwendig. In der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS), die dem Segment Non-Aviation zugeordnet wird, stieg aufgrund der strengeren Sicherheitsmaßnahmen der Personalstand um 22 Prozent auf 914 Mitarbeiter.

## Mitarbeiteranzahl im Jahresdurchschnitt nach Segmenten



## Verbesserte Produktivität

Der Anstieg der Mitarbeiteranzahl verläuft deutlich unterproportional zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens und des Gesamtumsatzes. So konnte im Berichtsjahr die Kennzahl Verkehrseinheit pro Mitarbeiter der Flughafen Wien AG um 7,5 Prozent auf 6.669 Einheiten gesteigert werden.

## **Unternehmensidentifikation und Motivation**

Mit dem Vorstand und den Mitarbeitern der ersten und zweiten Managementebene sind zur Förderung der Motivation und Unternehmensidentifikation erfolgsabhängige Gehaltskomponenten vereinbart. Ein Aktienoptionsprogramm ist nicht eingerichtet. Im Geschäftsjahr 2007 wurden rund € 1.791.000 für außerordentliche Leistungen und das Erreichen vereinbarter Ziele an Mitarbeiter (exkl. Vorstand) ausbezahlt. Die variable Vergütung der Bereichsleiter hängt vom Erreichungsgrad monetärer wie auch qualitativer Ziele – wie etwa dem Ausgang der Kundenbefragung – ab.



Schaffen Sie  
Leistungsanreize!

## **Mitarbeiterstiftung**

Um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG direkt am Unternehmenserfolg teilhaben, wurde im Jahr 2000 eine unabhängige Privatstiftung gegründet. Sie hält 10 Prozent der Aktien der Flughafen Wien AG und hat den Zweck, den Ertrag aus dieser Beteiligung im Jahr des Zuflusses an die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG auszuschütten. Im Berichtsjahr wurde – analog zur Dividendenausschüttung rückwirkend für das Geschäftsjahr 2006 – ein Betrag in Höhe von rund € 4,6 Mio. ausbezahlt, was pro Mitarbeiter knapp 73 Prozent des durchschnittlichen Monatsgehalts entspricht. Die Aufteilung erfolgt entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen. Der Stiftungsvorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer bilden die in der Satzung definierten und von der Flughafen Wien AG völlig unabhängig agierenden Organe der Mitarbeiterstiftung.



Die Mitarbeiter der  
Flughafen Wien  
AG sind über eine  
Stiftung direkt am  
Unternehmenserfolg  
beteiligt.

## **Aus- und Weiterbildung**

Die Aus- und Weiterbildungspolitik der Flughafen Wien AG ist klar strukturiert. Für Führungskräfte und Organisationseinheiten mit speziellem Schulungsbedarf werden gezielte Schwerpunktprogramme angeboten. Ein breit angelegtes Seminarangebot, das im Intranet präsentiert wird, steht nach Rücksprache mit ihren Vorgesetzten allen Mitarbeitern offen. In einem Ausbildungsworkshop wurde ein zielgruppenspezifisches internes Bildungsangebot für die einzelnen Unternehmensbereiche festgelegt. Für Spezialausbildungen und kurzfristigen Know-how-Bedarf einzelner Mitarbeiter wird auch auf ein externes Bildungsangebot zurückgegriffen.

In Summe beliefen sich die Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung (ohne interne Aufwendungen) im Berichtsjahr auf € 809.000 oder € 260 pro Mitarbeiter. Von der zentralen Personalentwicklung wurden insgesamt 53 Seminare angeboten, die von 500 Teilnehmern belegt wurden. Exemplarische Schwerpunkte bildeten das Modul 3 der Führungskräfteentwicklung (Praxisorientiertes Verhalten in aktuellen Führungssituationen), Slowakisch-Sprachkurse, Meister- und Vorarbeiter-Trainings, Seminare für Projektmanagement, Präsentations- und Zeitmanagement oder die erstmalig organisierten Trainings für Medienkontakte. Für neue Mitarbeiter wurde eine zweitägige Veranstaltung zum Kennenlernen der verwendeten SAP-Systeme eingeführt. Im Rahmen eines „Train the Trainer“-

Programms wurden die für neue Mitarbeiter in den Bereichen Abfertigung und Sicherheit Verantwortlichen speziell geschult. Neu entwickelt wurde auch eine bereichsübergreifende Ausbildungsreihe zur effizienten Abwicklung von Gewährleistungsfällen, an der bereits 50 Mitarbeiter teilnahmen und die 2008 fortgesetzt wird. Für Führungskräfte wurde im Herbst 2007 erstmals eine Seminarreihe gestartet, die sich dem Ablauf von Mitarbeitergesprächen widmet und mit Follow-up-Workshops und Einzeltrainings im Jahr 2008 ergänzt und fortgeführt wird.

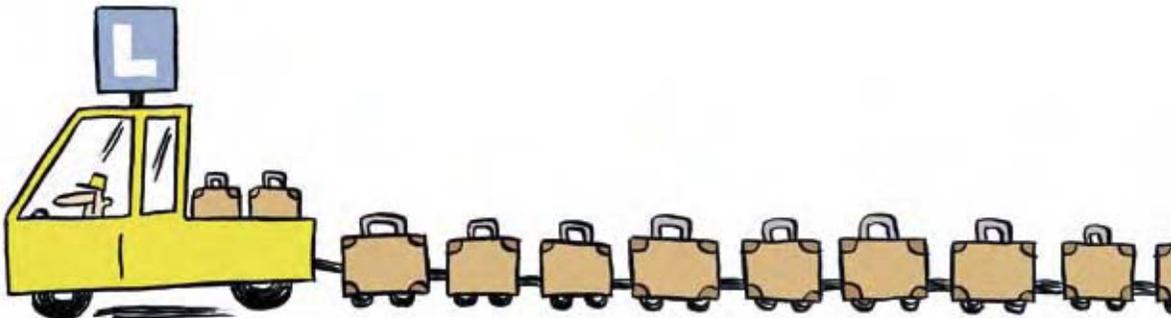
Neue Impulse zur Erweiterung des eigenen Führungsverständnisses konnten mit der Veranstaltungsreihe „Business Breakfast“ gesetzt werden, bei der externe Top-Manager über ihre Führungserfahrung berichten und die 2008 fortgesetzt wird. Zur Förderung der bereichsübergreifenden Sichtweise der Mitarbeiter wurden Veranstaltungen unter dem Titel „Airport Know-how“ organisiert, die Einblicke in die operativen Prozesse und die Komplexität des Unternehmens ermöglichen.

### **Absicherung des Nachwuchsbedarfs**

Nach einjähriger Pause wurde im Juni 2007 das Traineeprogramm mit sechs Hochschulabsolventen wieder aufgenommen. Um die Internationalität dieses Programms sicherzustellen, wurden zwei ausländische Teilnehmer ausgewählt. In Form einer Jobrotation lernen die Trainees nicht nur die Unternehmenseinheiten des Flughafens Wien, sondern auch anderer Unternehmen der Airlinebranche im In- und Ausland kennen. Mit diesem einjährigen Programm sollen talentierte Nachwuchskräfte für ihren zukünftigen Einsatz am Flughafen Wien vorbereitet werden.

### **Lehrlingsausbildung**

Im Jahresdurchschnitt standen bei der Flughafen Wien AG 2007 sechs kaufmännische und 23 gewerbliche Lehrlinge in einem Auszubildendenverhältnis. Die Palette der Lehrberufe reicht vom Bürokaufmann über Elektrobetriebstechniker, Kfz-Techniker/Elektriker, Elektroanlagentechniker, Landmaschinenmechaniker, Sanitär/Klima/Lüftungstechniker bis hin zum Maschinenfertigungstechniker. Für die technischen Lehrberufe wird eine eigene Lehrwerkstätte geführt, in der der Praxisunterricht in den



einzelnen Spezialwerkstätten um die theoretische Ausbildung ergänzt wird. Die kaufmännischen Lehrlinge durchlaufen nach einem bewährten Rotationsprinzip während ihrer dreijährigen Lehrzeit die unterschiedlichsten Abteilungen, um das Unternehmen aus verschiedensten Perspektiven kennenzulernen und in seiner Komplexität zu verstehen.

Neben wöchentlichen Englischkursen, einem „Welcome Package“ für die erste Arbeitswoche, EDV-Schulungen und regelmäßigen Weiterbildungsaktivitäten wurde den Lehrlingen erstmals ein Einzelcoaching für Englisch angeboten, um stärker auf ihre individuellen Bedürfnisse und Leistungsniveaus eingehen zu können. Neben der wiederholten Teilnahme an dem internationalen Lehrlingsaustauschprogramm „Leonardo da Vinci“ mit dem Flughafen München für gewerbliche Lehrlinge konnten im Jahr 2007 erstmals auch kaufmännische Lehrlinge Auslandserfahrung bei einem einwöchigen Aufenthalt am Flughafen Malta sammeln. Die Vernetzung der Lehrlinge untereinander wird zudem durch gemeinsame Aktivitäten wie Sporttage oder Firmenexkursionen gefördert.

Darüber hinaus engagierte sich die Flughafen Wien AG im Jahr 2007 am ersten österreichweiten „Tag der Lehre“, dem „Wiener Töchtertag“ und belegte bei der Lehrlingsausbildertrophy der Wirtschaftskammer Österreich den zweiten Rang in der Kategorie Industrie, der für die innovativsten Lehrlingsausbildungsbetriebe vergeben wird. Zum ersten Mal erfolgte 2007 die Teilnahme an einer Lehrlingsmesse, der Job Jet Fair, um qualifizierte Schüler über ihre Berufsmöglichkeiten am Flughafen Wien zu informieren.

### **Internationale Austauschprogramme**

Intensiviert wurde im Berichtsjahr nicht nur der Lehrlingsaustausch mit dem Flughafen München, sondern auch die Kooperation mit dem Flughafen Malta, der den internationalen Erfahrungsaustausch fördert. Nachdem im Jahr 2006 Mitarbeiter des Flughafen Malta nach Wien entsendet wurden, starteten 2007 die Gegenbesuche. Die Teilnehmer erhielten einen umfassenden Einblick in die dortigen Unternehmensstrukturen und Prozesse und konnten die Basis für zukünftige Kooperationsprojekte legen.

  
Flughafen Wien  
bildet 29 Lehrlinge  
aus und wird  
als innovativer  
Lehrbetrieb aus-  
gezeichnet.



## Freiwillige Sozialleistungen

Die Flughafen Wien AG ist bemüht, durch zahlreiche freiwillige Maßnahmen die Bedürfnisse ihrer Mitarbeiter bestmöglich zu berücksichtigen. So ist beispielsweise ein mehrfach prämierter Betriebskindergarten mit erweiterten Öffnungszeiten eingerichtet, der auch Mitarbeitern im Schichtdienst eine hervorragende Betreuung ihrer Kinder ermöglicht. Als kostenloser Werkverkehr können sowohl der City Airport Train (CAT) als auch zahlreiche Busverbindungen in die Umlandgemeinden genutzt werden, wofür 2007 € 728.000 aufgewendet wurden. Die seit Jahren gewährten finanziellen Essenzuschüsse wurden ab dem dritten Quartal 2007 um 25 Prozent je Arbeitstag erhöht. Insgesamt wurden € 424.000 aufgewendet. Zur Unterstützung der individuellen Altersvorsorge werden als Arbeitgeberanteil 2,5 Prozent des jeweiligen Monatsbezugs an eine betriebliche Pensionskasse bezahlt. Zudem werden den Mitarbeitern über Gruppenvereinbarungen bessere Konditionen bei zusätzlichen Kranken- und Unfallversicherungen ermöglicht und eine finanzielle Unterstützung angeboten.



Nehmen Sie die Bedürfnisse Ihrer Mitarbeiter ernst. Sie sind es, die Ihr Wachstum realisieren.

Dank seiner unterschiedlichen Arbeitszeitmodelle und Einrichtungen wie dem Betriebskindergarten nahm der Flughafen Wien im Jahr 2007 im Ranking der familien- und frauenfreundlichsten Unternehmen Niederösterreichs den dritten Platz ein.

## Sicherheit am Arbeitsplatz und Gesundheitsvorsorge

Im Rahmen der kontinuierlich stattfindenden Arbeitsplatzbegehungen wurden 2007, soweit erforderlich, Verbesserungsmaßnahmen zur Steigerung der Sicherheit und Gesundheit ermittelt und großteils bereits umgesetzt.

Die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter stieg 2007 zwar leicht von 154 (2006) auf 161 an, die meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Flugbewegungen nahmen hingegen um 3 Prozent ab. 335 neue Mitarbeiter wurden in der obligaten Schulung „Sicher arbeiten“ für das Thema Sicherheit am Arbeitsplatz sensibilisiert. Die Aktivitäten des laufenden medizinischen Angebots wie Gesundheitsberatung, Vorsorgeuntersuchungen, Impfaktionen und psychosoziale Hilfestellung ergänzen die interdisziplinären Präventionsaktivitäten. Das Gesundheitsförderungsprogramm „Sicher und X’sund“ im „Bewegungspoint“ wurde im Jahr 2007 weitergeführt und von zahlreichen Mitarbeitern genutzt.

# ~~Attraktivität~~

~~Sparen Sie bei den Kosten, nicht bei Ihren Kunden!~~



# Corporate Governance

## In diesem Kapitel

- Flughafen Wien AG erneuert Verpflichtungserklärung und implementiert 2007 auch alle Neuerungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex
- Vollständige Transparenz bei Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
- Gleichbehandlung aller Aktionäre

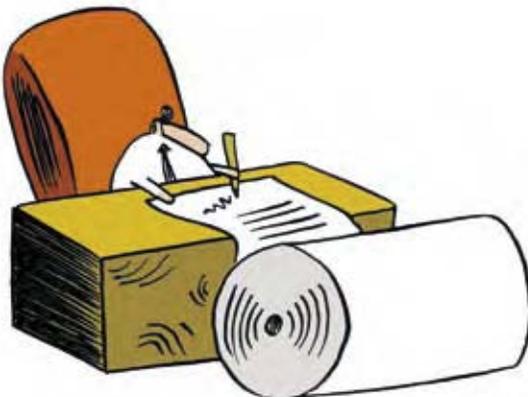
Die Flughafen Wien AG will mit einer transparenten und nachhaltigen Unternehmensführung das Vertrauen ihrer Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter ebenso stärken wie das der breiten Öffentlichkeit. Ihr oberstes Unternehmensziel bildet die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts unter Berücksichtigung der Interessen der diversen Anspruchsgruppen. Der im Jahr 2002 veröffentlichte und seither mehrmals adaptierte Österreichische Corporate Governance Kodex dient hier ebenso der Orientierung wie anerkannte internationale Standards.

## Verpflichtungserklärung

Die Flughafen Wien AG erneuert hiermit das Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex in seiner Fassung vom Juni 2007, das erstmals im März 2003 ausgesprochen wurde.

## Comply-or-Explain-Regelungen

Die sogenannten Comply-or-Explain-Regelungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex stellen Empfehlungen dar – werden sie nicht eingehalten, so ist dieses Abweichen zu begründen. Die Flughafen Wien AG erfüllt alle diese Bestimmungen mit Ausnahme des Artikels 16 und begründet dies wie folgt: Ein Vorstandsvorsitzender wurde nicht be-



stellt, jedoch fungiert ein Mitglied als Sprecher, womit bei gemeinsamen Vorstandsangelegenheiten die interne wie auch externe Vertretung geregelt ist. Da sich der Vorstand zudem aus drei Mitgliedern zusammensetzt, ist eine Pattstellung bei Vorstandsbeschlüssen ausgeschlossen.

## **Vorstand und Aufsichtsrat**

Der Vorstand agiert in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat, wobei sich beide Organe an den Prinzipien guter Corporate Governance mit dem Ziel der nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung orientieren. Im Jahr 2007 wurden acht Aufsichtsratssitzungen zur Behandlung relevanter Themen und Fragestellungen einberufen. Im eingerichteten Präsidial- und Personalausschuss, Strategieausschuss und Prüfungsausschuss werden die jeweiligen Spezialfragen behandelt, um danach im Gesamtaufsichtsrat effizient diskutiert und gegebenenfalls beschlossen zu werden. Diese Ausschüsse trafen 2007 in Summe elfmal zusammen.



Wachstum braucht  
Kontrolle – lassen  
Sie diese zu!

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind auf Seite 19 aufgelistet; Angaben zu ihrer Vergütung werden im Anhang zum Konzernjahresabschluss auf Seite 186 offengelegt, wobei gestaffelt nach Vorsitzendem, Vorsitzendem Stellvertreter und einfachen Mitgliedern jährliche Vergütungen zusätzlich zum einheitlichen Sitzungsentgelt geleistet werden. Wie im Sinne des Österreichischen Corporate Governance Kodex vorgesehen, hat der Aufsichtsrat Kriterien zur Feststellung der Unabhängigkeit seiner Mitglieder definiert. Dieser Kriterienkatalog kann unter der Website [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) unter dem Menüpunkt Investor Relations eingesehen werden. Alle Aufsichtsräte der Flughafen Wien AG haben sich als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des Kodex entsprochen wird.

## **Vorstandsvergütung**

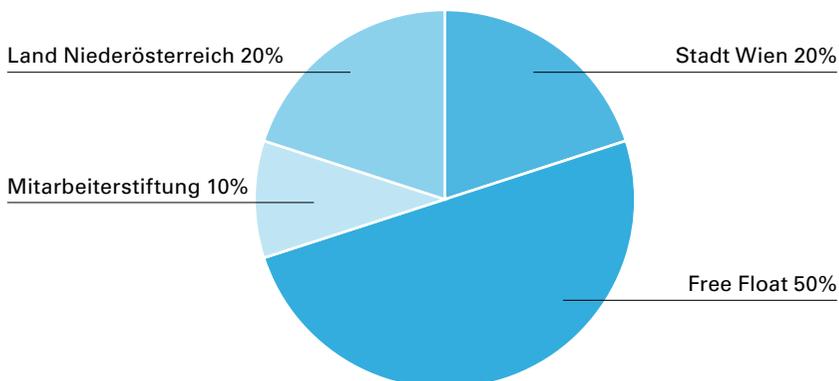
Die Vergütung des Vorstands setzt sich aus einem fixen und einem erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezügen zusammen. Die variable Vergütung hängt vom Erreichen von Zielvorgaben ab, die jährlich zwischen Vorstand und Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Unternehmensziele neu vereinbart werden. Der individuelle Ausweis der Vergütung wird auf Seite 186 im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands, die sich auf Basis der fixen Bezüge in Anlehnung an ein sozialversicherungsrechtliches Schema errechnen, besteht eine Rückdeckungsversicherung. Die Vorstandsverträge wurden für die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen. Liegt kein wichtiger Grund zur Auflösung dieser Verträge vor, sind diese im Fall der Abberufung eines Mitglieds des Vorstands auszubezahlen. Daneben bestehen in Anlehnung an arbeitsrechtliche Schemata Abfertigungsansprüche. Besondere Vereinbarungen für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots liegen nicht vor. Aktienoptionen wurden keine erteilt.

## Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

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

### Besitzverhältnisse zum 31.12.2007

---



## Aktionärsstruktur und Stimmrechte

Die Aktien der Flughafen Wien AG sind ausschließlich auf Inhaber lautende Stammaktien. Offengelegt wurde lediglich der Syndikatsvertrag zwischen der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich. Eine Darstellung der wichtigsten Regelungen dieses Syndikatsvertrags ist im Rahmen des Lageberichts auf Seite 88 zu finden. Veränderungen der Aktionärsstruktur werden – sofern sie die im Börsegesetz normierten Schwellen übersteigen – ordnungsgemäß veröffentlicht. Im § 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. Unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) ist die Satzung unter dem Menüpunkt „Investor Relations/Satzung“ abrufbar.

## 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 dem Prüfungsausschuss. 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.



Schaffen Sie ein funktionierendes Risikomanagementsystem, und lassen Sie es extern prüfen!

## **Externe Evaluierung**

Eine externe Evaluierung zur Einhaltung der Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex wurde für das Geschäftsjahr 2007 von der Univ.-Prof. DDr. Waldemar Jud Unternehmensforschungs GmbH durchgeführt. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist unter [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) unter dem Menüpunkt „Investor Relations/Aktionärsservice“ abrufbar.

## **UGB-Abschluss**

Der UGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt am Sitz der Gesellschaft auf, kann unter [investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com) oder telefonisch unter 01/7007/22826 angefordert werden und ist unter der Internetadresse [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) unter dem Menüpunkt „Investor Relations“ abrufbar.

## **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 der Flughafen Wien AG, erstellt einen Tätigkeitsbericht und übermittelt diesen in geeigneter Weise an die Finanzmarktaufsichtsbehörde (FMA).

## **Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings**

Der Ad-hoc-Publizität wird auch durch Einschaltungen auf der Website entsprochen. Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch eigene Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach Bestimmungen des Börsegesetzes zu veröffentlichen sind, sind für das Geschäftsjahr 2007 nicht bekannt.



Keine Directors'  
Dealings im Jahr  
2007.

# Internationalität

Gehen Sie an Ihre Grenzen.  
Dort sehen Sie, wo Sie grenzenlos weiterwachsen können!

Ich seh schon ...  
Sie haben da ein  
WACHSTUMSPROBLEM.  
Na, das kriegen wir  
schon hin.



# Die Flughafen- Wien-Aktie

## In diesem Kapitel

- Jahresperformance der Flughafen-Wien-Aktie mit 6,2 Prozent stärker als ATX
- Erhöhung der Dividende um 13,6 Prozent auf € 2,50 je Aktie
- Vermehrte Coverage durch Finanzinstitute

## Entwicklung der Kapitalmärkte

Für die internationalen Kapitalmärkte war 2007 ein turbulentes Jahr. Konnten im ersten Halbjahr noch durchwegs Kursgewinne, zum Teil sogar neue Höchststände erzielt werden, änderte sich die Stimmung in der zweiten Jahreshälfte grundlegend. Die einsetzende Krise für Hypothekarkredite in den USA wirkte gepaart mit einem schwachen US-Dollar und hohen Rohstoffpreisen negativ. Der Dow Jones, der im Vorjahr noch ein Plus von 16 Prozent verzeichnet hatte, verlor 2007 14 Prozent. Gemessen am FTSE 300 Eurotop gewann der europäische Gesamtmarkt 1,6 Prozent nach 16 Prozent im Vorjahr. Der deutsche Leitindex DAX hingegen konnte mit einem Plus von 22 Prozent an die Vorjahresentwicklung anschließen. Nach vier überaus dynamischen Jahren trübte sich 2007 auch an der Wiener Börse die Stimmung ein. Zwar überschritt ihr Leitindex ATX im Juli erstmals die 5.000-Punkte-Marke, verlor im weiteren Jahresverlauf jedoch massiv, um per Jahresende 2007 ein leichtes Plus von 1,1 Prozent auszuweisen. Die Marktkapitalisierung aller an der Wiener Börse gelisteten Unternehmen erreichte damit aber dennoch ihren Höchststand von rund € 157 Mrd.



Turbulentes zweites Halbjahr 2007 für internationale Kapitalmärkte; ATX in Wien schließt nur leicht über Vorjahr.



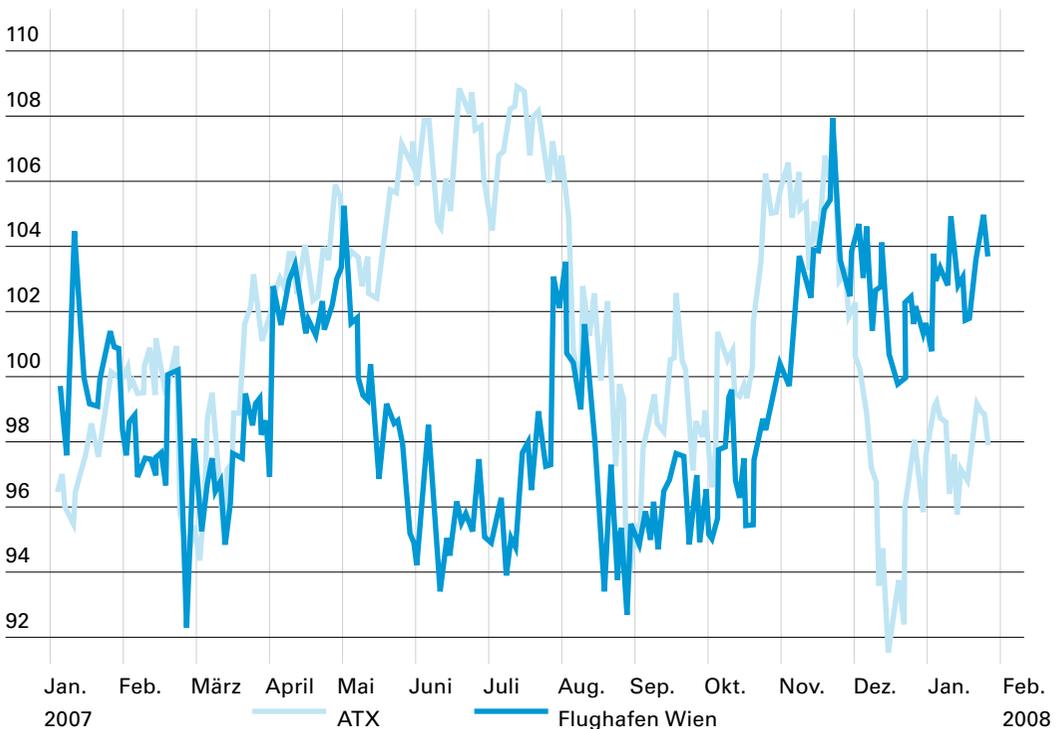
Die Aktie des Flughafens Wien schließt mit einem Plus von 6,2 Prozent deutlich stärker als der ATX.

## Performance der Flughafen-Wien-Aktie

Die Aktie der Flughafen Wien AG übertraf 2007 mit einer Jahresperformance von 6,2 Prozent den ATX deutlich. Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 2,50 pro Aktie errechnet sich zum Jahresschlusskurs eine Dividendenrendite von 3,2 Prozent (2006: 3,0 %). Auch die Steigerung des Ergebnis je Aktie um 14,2 Prozent auf € 4,18 belegt die kontinuierliche Entwicklung der Flughafen Wien AG.

Der Börsenumsatz der Flughafen-Wien-Aktie stieg im Jahr 2007 um 39,4 Prozent auf € 1.547,7 Mio. (2006: € 1.110 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 14.268 (2006: 23.831) Kontrakte mit einem Volumen von rund € 108,4 Mio. (2006: € 151,6 Mio.) gehandelt. Gemessen an der Anzahl der gehandelten Kontrakte lag die Aktie damit an 12. (2006: 10.) Stelle. Die Gewichtung am ATX-Prime betrug per Jahresende 2007 1,84 Prozent.

### Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie Indiziert (1.1.2007 = 100)



## Börsennotiz

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

### Wertpapierkürzel

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

### Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2007	2006	2005
Grundkapital in € Mio.	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	21	21
Kurs per 31.12. in €	79,00	74,40	60,49
Jahreshöchstkurs in €	82,50	76,35	61,20
Jahrestiefstkurs in €	67,00	51,94	49,10
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	1.659,0	1.562,4	1.270,3
Gewinn je Aktie in €	4,18	3,66	3,54
KGV <sup>1)</sup>	18,9	20,4	17,1
KCFV <sup>1)</sup>	10,1	11,0	8,0
Dividenden-Rendite in % <sup>1)</sup>	3,2	3,0	3,3
Pay-out-Ratio in %	59,9	60,2	56,5

1) Kurs per Jahresende

## Investor Relations

Um den Akteuren des Kapitalmarkts eine realistische Bewertung des Unternehmens zu ermöglichen, verfolgt der Flughafen Wien eine aktive und transparente Informationspolitik. Die aktuellen Entwicklungen werden detailliert und für alle Interessengruppen zeitgleich kommuniziert. Neben den Quartalsberichten erfolgt monatlich ein Rückblick zur jüngsten Verkehrsentwicklung. Regelmäßig erfolgen auch ausführliche Ergebnispräsentationen für Analysten und institutionelle Anleger, die auch auf der Website zur Verfügung stehen. Im Berichtsjahr wurde zudem auf zahlreichen Investorenkonferenzen – Paris, Zürich, London, Dublin, USA, Kanada – über die Entwicklung des Unternehmens berichtet.

Folgende Finanzinstitutionen erstellten im Berichtsjahr Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie: Berenberg Bank, Hamburg; Citibank, London; Credit Suisse, London; Dresdner Kleinwort, London; Deutsche Bank, London; HSBC, London; ERSTE Bank, Wien; Euromobiliare, Mailand; JPMorgan, London; Lehman Brothers, London; Raiffeisen Centrobank, Wien; Sal. Oppenheim, Frankfurt; UniCredit, Wien; WestLB, Düsseldorf.

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im November und Dezember Gelegenheit, den Flughafen Wien bei zwei ausführlichen Besichtigungen hautnah zu erleben. Darüber hinaus war der Flughafen Wien auch 2007 auf der Gewinn-Messe, der wichtigsten österreichischen Informationsveranstaltung für Privataktionäre, vertreten.

### Verkehrsergebnisse 2008

März	11. April 2008
April	15. Mai 2008
Mai	12. Juni 2008
Juni	11. Juli 2008
Juli	13. August 2008
August	12. September 2008
September	10. Oktober 2008
Oktober	13. November 2008
November	11. Dezember 2008

### Finanzkalender 2008

Hauptversammlung	29. April 2008
Ex-Dividendentag	5. Mai 2008
Dividenden-Zahltag	7. Mai 2008
1. Quartal 2008	15. Mai 2008
Halbjahresergebnis 2008	21. August 2008
1.–3. Quartal 2008	20. November 2008

## **Ansprechpartner**

Robert Dusek

Tel.: +43/1/7007/23126

E-Mail: [r.dusek@viennaairport.com](mailto:r.dusek@viennaairport.com) oder  
[investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com)

## **Zusatzinformationen**

Weiterführende Informationen zum Flughafen Wien sowie eine interaktive Version dieses Geschäftsberichts finden Sie auf der Website [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com). Durch Eintragung in das Aktionärservice (beachten Sie bitte die Antwortkarte am Ende dieses Geschäftsberichts) erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

## **Gewinnverteilungsvorschlag**

Das Geschäftsjahr 2007 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 52.505.652,47 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2007 eine Dividende von € 2,50 je Aktie – das sind in Summe € 52.500.000 – ausgeschüttet und der verbleibende Rest in Höhe von € 5.652,47 auf neue Rechnung vorgetragen wird.



Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt Erhöhung der Dividende von € 2,20 auf € 2,50 vor.

Schwechat, am 26. März 2008

Der Vorstand

**Mag. Christian Domany**

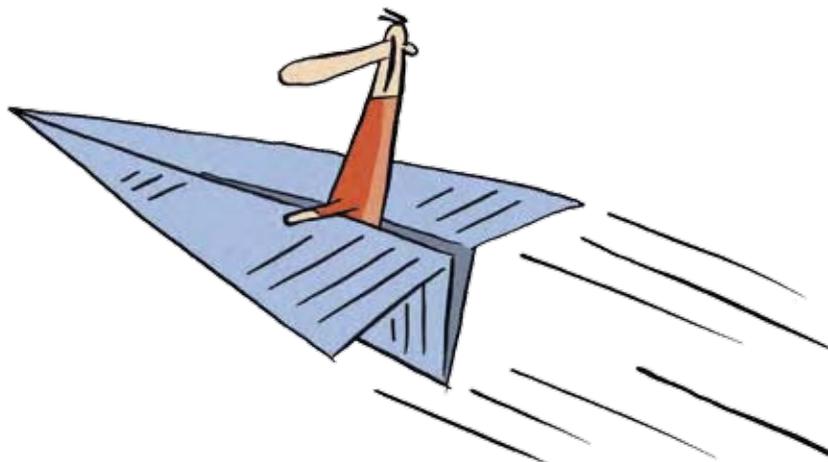
Vorstandsmitglied

**Mag. Herbert Kaufmann**

Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

**Ing. Gerhard Schmid**

Vorstandsmitglied



# Zeit ist Geld

---

— Bringen Sie Ihre Passagiere rasch ans Ziel,  
damit sie gerne wieder kommen!

Ich bin schon  
unterwegs! Die  
Sache mit den  
RÖHREN  
funktioniert  
super!



# Das Unternehmen Flughafen Wien

## In diesem Kapitel

- Unternehmensdimension und operative Segmente
- Beteiligungsübersicht
- Erfolgsfaktoren

Die seit Juni 1992 an der Wiener Börse notierte Flughafen Wien AG bietet als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Unterstützt durch seine vorteilhafte geografische Lage im Zentrum Europas, positioniert er sich als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den florierenden Destinationen Mittel- und Osteuropas. Eine wichtige Stütze seiner Wachstumsstrategie bilden die starke Nachfrage zu den Destinationen des Fernen und Mittleren Ostens sowie die anhaltende Dynamik der Low-Cost-Carrier.



Nützen Sie jede  
Ecke Ihres Standorts  
für überlegtes  
Wachstum!

## Eckdaten des Flughafen Wien

Bewohner Einzugsgebiet in Mio.	rund 14
Gelände­fläche in km <sup>2</sup>	rund 10
Unternehmen am Standort	230
Airlines <sup>1)</sup>	68
Destinationen <sup>1)</sup>	192
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe <sup>2)</sup>	4.087
Arbeitnehmer am Standort Flughafen	rund 16.000
Passagiere in Mio.	18,8
Flugbewegungen	254.870
Gepäckstücke-Handling in Mio.	17
Fracht (inkl. Trucking) in Tonnen	272.362
Check-in-Schalter	134
Abstellpositionen in max. Belegung	85
davon Andockpositionen	20
Vermietbare Frachtfläche in m <sup>2</sup>	49.008
Vermietbare Bürofläche in m <sup>2</sup>	75.950
Verkaufsfläche Geschäfte in m <sup>2</sup>	7.333
Verkaufsfläche Gastronomie in m <sup>2</sup>	4.034
Parkplätze indoor	8.728
Parkplätze outdoor	7.615
Parkplätze Mazur	5.000

1) per 31.12.2007 2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

# Die drei operativen Geschäftsfelder des Flughafens Wien



Schaffen Sie klar  
voneinander  
abgegrenzte  
Geschäftsfelder und  
Verantwortlichkeits-  
kreise. Nur so ist  
Erfolg auch im Detail  
messbar.

## Segment Airport

Das Segment Airport deckt alle für einen Flughafenbetreiber typischen Dienstleistungen ab. Darunter fallen der laufende Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung, aber auch das aktuelle Ausbauprojekt VIE-Skylink. Die Verwaltung des VIP & Business Center und der Lounges, die Vermietung, Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und der Winterdienst liegen ebenso in der Verantwortung des Segments wie die Betreuung bestehender sowie die Kundenakquisition neuer Fluggesellschaften. Der strategische Schwerpunkt des Segments ruht auf der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität. Der Segmentanteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2007 46,5 Prozent (2006: 45,6%).

## Segment Handling

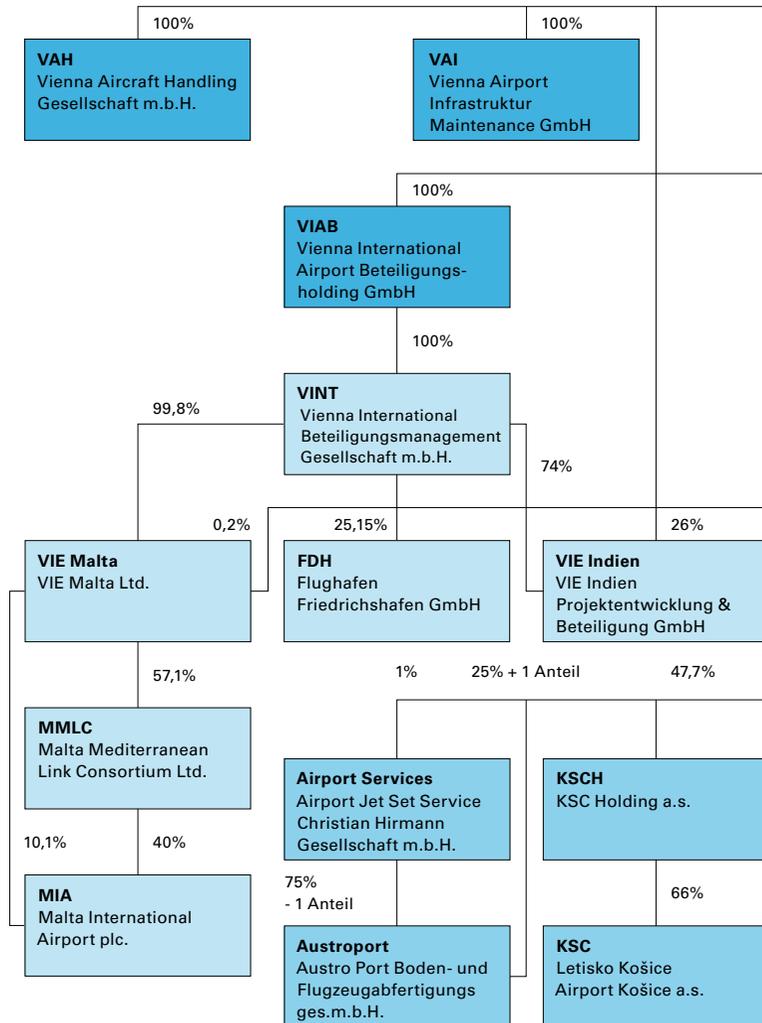
Das Segment Handling zeichnet für alle im Zusammenhang mit der Abfertigung von Linien-, Charter- und General-Aviation-Flügen erbrachten Dienstleistungen verantwortlich. Hierzu zählen das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Transport von Passagieren, Crews und Cateringmaterial, aber auch die Kabinenreinigung sowie das Schleppen und die Enteisung der Luftfahrzeuge. Zudem umfasst das Leistungsportfolio die Erstellung der Flugzeugdokumente inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking, das Führen des Importlagers sowie die Bereiche Private Aircraft Handling, Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation. Das Segment Handling positioniert sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter. Es garantiert dank seiner qualifizierten Mitarbeiter, optimalen Arbeitsabläufe, der flexiblen Produkt- und Preispolitik und innovativen technologischen Lösungen ein hohes Qualitätsniveau und die im europäischen Vergleich hervorragenden Transferzeiten. Der Segmentanteil am Gesamtumsatz des Konzerns belief sich im Jahr 2007 auf 28,2 Prozent (2006: 30,1%).



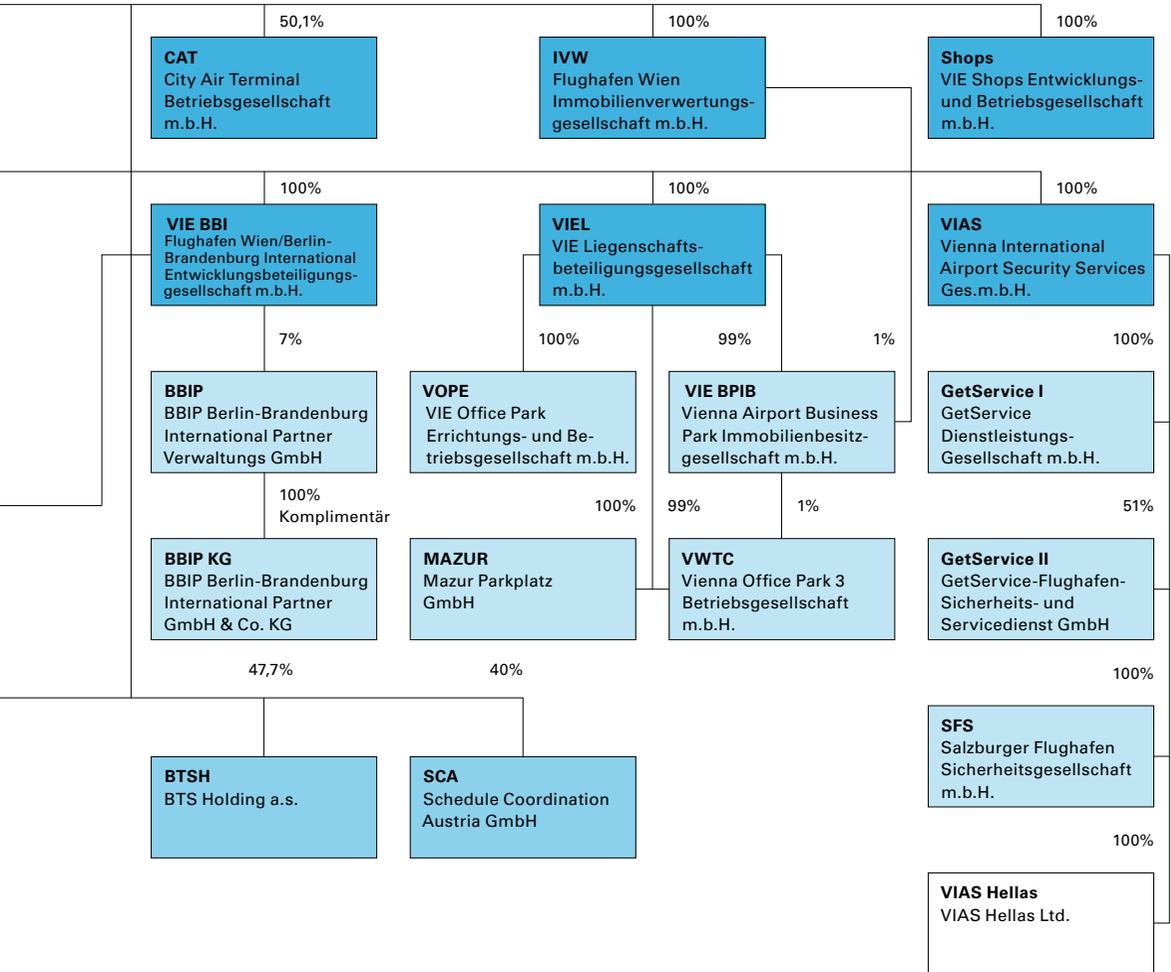
### **Segment Non-Aviation**

In den Verantwortungsbereich des Segments Non-Aviation fällt die Erbringung verschiedener Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb. Hierzu zählen die Bereiche Shopping, Gastronomie, Parkierung, Werbeflächen und Sicherheitsdienstleistungen ebenso wie die Entwicklung, Vermarktung und Vermietung von Immobilien, die Verkehrsanbindung, Haustechnik, das Baumanagement und Beratungsleistungen. Das Segment erbringt zudem Dienstleistungen in den Bereichen Telekommunikation, EDV sowie Ver- und Entsorgung für die rund 230 am Flughafen Wien ansässigen Unternehmen. Sein Anteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2007 25,3 Prozent (2006: 24,3%).

# FLUGHAFEN



# WIEN AG



- Tochtergesellschaft (> 50%)
- Beteiligung (≤50%)
- Indirekte Tochtergesellschaft/Beteiligung (> 50%)
- In Liquidation

# Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts



Geben Sie Acht, dass die Entwicklung Ihrer Passagieranzahl mit jener der Flugbewegungen und des Maximum Take-off Weight vernünftig korreliert.

Der Erfolg des Flughafen-Kerngeschäfts lässt sich an der Entwicklung des Passagieraufkommens, des Maximum Take-off Weight (MTOW) sowie der Anzahl der Flugbewegungen messen. Für jeden beförderten Passagier wird von der jeweiligen Fluggesellschaft ein vorgegebener Passagiertarif für den Flughafen eingehoben – die Passagieranzahl, aber auch die Höhe des Tarifs beeinflussen den Geschäftsverlauf des Flughafens unmittelbar. Das MTOW wird für jeden Flugzeugtyp vom Hersteller definiert und wird in der Berechnung des Landetarifs berücksichtigt.

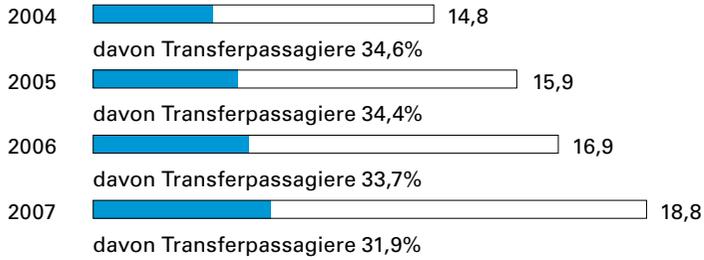
Die Anzahl der Flugbewegungen, die Summe aller Starts und Landungen, lässt einen Rückschluss auf die Auslastung der bestehenden Rollbahn- und Abstellkapazitäten am Vorfeld zu. Die für den Flughafen Wien optimale Kombination dieser Faktoren sind demnach ein hohes Wachstum des MTOW und der Passagieranzahl bei einem unterproportionalen Anstieg der Flugbewegungen und der damit einhergehenden effizienten Auslastung der Pistenkapazität. Beim bestehenden Pistensystem des Flughafen Wien sind bis zu 72 Flugbewegungen pro Stunde möglich.

Um im Wettbewerb mit anderen Flughäfen bestehen zu können, sind kurze Boarding- bzw. Transferzeiten deshalb so wichtig, da die Gesamtreisezeit häufig die Entscheidung für eine Reiseroute beeinflusst. Diese sogenannte Minimum Connecting Time beträgt für Flüge innerhalb der Star Alliance Group am Flughafen Wien 25 bis 30 Minuten, womit ein europäischer Spitzenwert erreicht wird. Möglich ist dies nur, weil der Flughafen Wien alle mit der Flugzeugabfertigung verbundenen Handlingleistungen selbst erbringt.

Aufgrund der hohen Frequenz von Passagieren, Besuchern aber auch Mitarbeitern gilt ein Flughafen-Standort auch als attraktiver Anbieter von Geschäfts-, Gastronomie- und Werbeflächen. Diese Geschäftsfelder ergänzen die klassischen Airport-Aufgaben des Flughafen Wien in zunehmendem Ausmaß und ermöglichen eine operative Diversifikation.

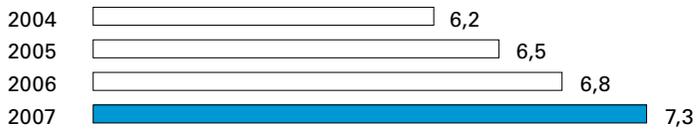
### Passagiere in Millionen

---



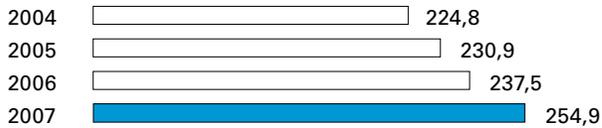
### Maximum Take-off Weight in Mio. Tonnen

---



### Flugbewegungen in Tausend

---



### Fracht (Luftfracht, Trucking) in Tausend Tonnen

---



## **Immobilien**

Bei entsprechendem Bedarf realisiert und vermietet der Flughafen Wien Büroflächen, aber auch Fracht- und Logistikobjekte. Mieter sind meist internationale Konzerne, die den geografischen Standortvorteil nutzen wollen. Ihnen stellt der Flughafen Wien bedarfsgerecht konzipierte Immobilien zur Verfügung.

## **Shopping und Gastronomie**

Mit 27 Gastronomielokalen und mehr als 84 Shops entspricht der Flughafen Wien bereits einem mittelgroßen Einkaufszentrum. Das Spektrum dieser Einrichtungen prägt auch das Gesamterscheinungsbild des Flughafens.

## **Parkierung**

Trotz guter Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie dem CAT stellt der Bereich Parkierung ein wichtiges operatives Geschäftsfeld dar. Die Parkraumkapazitäten werden in enger Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung geplant und erweitert.

Per Jahresende standen 8.728 Parkplätze in Parkhäusern und 7.615 Outdoor-Parkplätze zur Verfügung sowie 5.000 Stellplätze am Mazur Parkplatz.

## **Werbeflächen**

Aufgrund der hohen Frequenz von Passagieren und Besuchern eignet sich das Gelände des Flughafen Wien auch hervorragend für den Einsatz von Werbemöglichkeiten wie Leuchtkästen, „City Light“-Vitrinen, Transparente, Promotionflächen und andere Werbeobjekte.

## **VIP-Terminal & Business Services**

Im ersten Halbjahr 2006 wurde ein neuer VIP-Terminal eröffnet, das Kunden für unterschiedlichste Veranstaltungen mieten können. Im Jahr 2007 wurden bei 3.197 Veranstaltungen 19.243 Gäste betreut. In fünf Lounges können zudem Passagiere ihren Aufenthalt am Flughafen Wien in angenehmer Atmosphäre genießen.

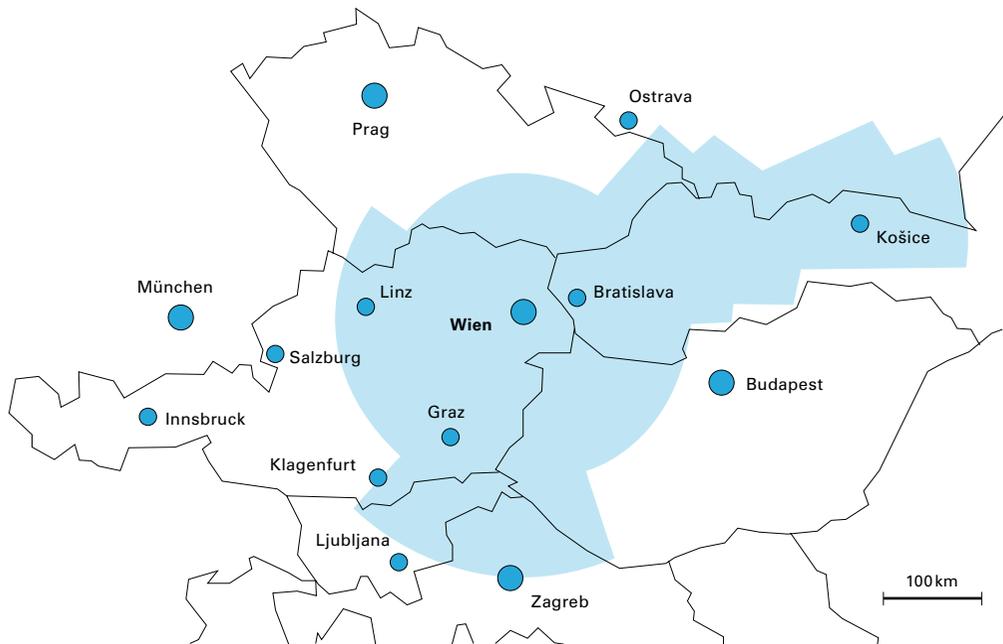
## Catchment Area

Dank der Integration der östlichen Nachbarstaaten Österreichs in die Europäische Union konnte der Flughafen Wien sein Einzugsgebiet neu abstecken und ist nunmehr für rund 14 Millionen Menschen der bevorzugte Ausgangspunkt ihrer Flugreise. Einhergehend mit dem ungebrochen dynamischen wirtschaftlichen Aufholprozess dieser Länder wird auch ihr Reiseaufkommen während der nächsten Jahre stark ansteigen.

**i**  
Der Flughafen Wien ist für 14 Millionen Menschen der bevorzugte Ausgangspunkt einer Flugreise.

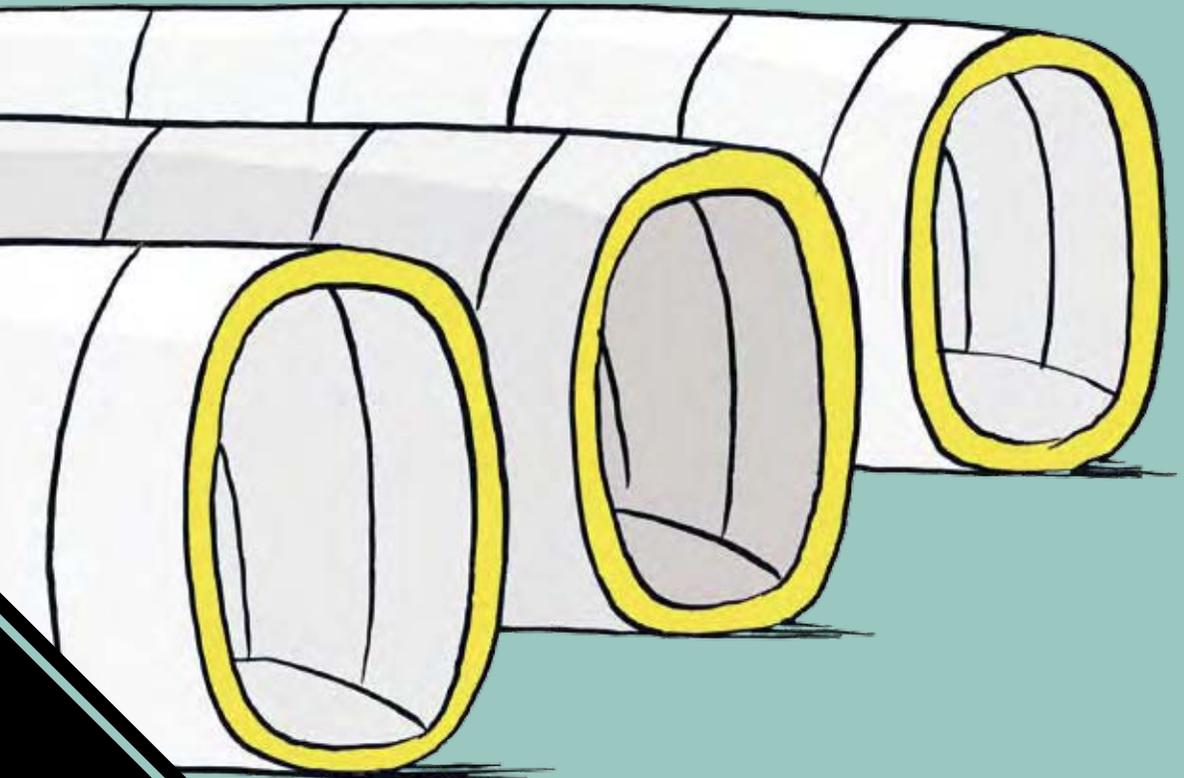
Der Flughafen Wien wird nicht zuletzt aufgrund seines dichten Netzes an Osteuropa-Destinationen von dieser Entwicklung profitieren. Er muss daher seine Funktion als Transferdrehscheibe zwischen Ost- und Westeuropa absichern, aber auch seine Hub-Funktion durch die Akquisition zusätzlicher Langstrecken-Destinationen stärken. Das gesamte Potenzial dieses Einzugsgebiets gilt es mit intensiven Informations- und Marketingaktivitäten voll auszuschöpfen.

### Catchment Area Flughafen Wien



# ~~Weichen stellen~~

~~Wenn Sie sich als internationale Drehscheibe profilieren wollen,  
müssen Sie besser, schneller und zuverlässiger sein als Ihre Mitbewerber!~~



Nachdem unsere Destination  
im MITTLEREN Osten liegt,  
würde ich am ehesten auf  
die MITTLERE Gangway  
tippen...



# Erfolgsfaktoren

## Ost-West-Hub

Der Flughafen Wien profitiert in zweifacher Weise von seiner Lage in der Mitte Europas: Er dient den Passagieren seiner Catchment Area als Ausgangsflughafen zu Destinationen in Westeuropa sowie in den Mittleren und Fernen Osten. Eine reibungslose Anreise wird durch ein engmaschiges Busnetz, das zahlreiche osteuropäische Städte direkt mit dem Flughafen verbindet, oder über das Bahnnetz via Wien ermöglicht. Der Flughafen Wien ist mit seinen 48 Osteuropa-Destinationen im Gesamtjahr 2007 aber auch ein idealer internationaler Knotenpunkt, um die aufstrebenden Märkte Osteuropas zu erreichen. Für Geschäftsreisende bildet die wirtschaftliche Dynamik dieser Region das entscheidende Reismotiv, aber auch der Städtetourismus floriert und zieht Urlaubsgäste an. Das Destinationsangebot nach Osteuropa konnte 2007 um Bourgas, Bukarest-Baneasa, Kaliningrad und Tallinn erweitert werden; die Destinationen Niš und Pécs werden nicht mehr von Wien aus angefliegen. Mit dieser in Summe positiven Entwicklung rangiert der Flughafen Wien sogar vor dem deutlich größeren Flughafen Frankfurt.



Der Flughafen Wien nimmt mit 48 Osteuropa-Destinationen einen europäischen Spitzenplatz ein.

### Anzahl der Osteuropa-Destinationen<sup>1)</sup>

	2007	2006	2005	2004
Wien (VIE)	45	41	38	37
Frankfurt (FRA)	37	37	41	38
Prag (PRG)	30	29	28	24
München (MUC)	30	29	34	25
Budapest (BUD)	19	21	20	19
Zürich (ZRH)	17	16	17	18

1) Quelle: Für einen internationalen Benchmark der Osteuropa-Destinationen wird eine Musterwoche (KW 46) der MAX OAG Data herangezogen. Diese ermöglicht eine größtmögliche Vergleichbarkeit zwischen den Flughäfen auf Basis einer Datenquelle.

### Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens in den zentral- und osteuropäischen Raum

Destination	2007	2006	Veränderung
			in %
1. Moskau	150.327	113.576	32,4
2. Bukarest	148.310	93.312	58,9
3. Sofia	128.482	79.657	61,3
4. Warschau	97.426	85.027	14,6
5. Kiew	81.969	69.207	18,4
6. Prag	81.911	76.972	6,4
7. Belgrad	61.920	55.198	12,2
8. Zagreb	61.756	59.370	4,0
9. Priština	55.005	52.004	5,8
10. Sarajevo	50.833	44.820	13,4

## Hub-Funktion

Annähernd jeder dritte Passagier des Flughafens Wien stammt nicht aus der eigenen Catchment Area, sondern ist dem Transferaufkommen zuzuschreiben. Neben dem Ausbau der bestehenden Destinationen und Frequenzen gilt es daher, die Hub-Funktion des Flughafens Wien zwischen Ost und West zu stärken.

## Transfergeschwindigkeit

Zur Absicherung der Hub-Funktion gilt es die im Europavergleich einzigartige Minimum Connecting Time von 25–30 Minuten zu verteidigen, bildet sie doch beim Ticketverkauf in allen internationalen Reservierungssystemen eines der wichtigsten Entscheidungskriterien. Nach den Direktflügen weisen diese Systeme weitere Verbindungen gereiht nach ihrer Gesamtflugzeit aus, wodurch jene mit geringen Umsteigezeiten bevorzugt werden. Ermöglicht wird die günstige Transfergeschwindigkeit des Flughafens Wien vor allem durch das übersichtliche One-Roof-Konzept und sein ausgezeichnetes Leitsystem, das den Passagieren eine rasche Orientierung ermöglicht. Dieses Erfolgssystem wird auch bei der Terminalerweiterung VIE-Skylink berücksichtigt. Im Jahr 2007 zählte der Flughafen Wien 6,0 Millionen Transferpassagiere, um 5,6 Prozent mehr als im Vorjahr.



Achten Sie auf kurze Umsteigezeiten – damit Ihre Passagiere rasch an ihr Ziel kommen.

### Minimum Connecting Time in Europa<sup>1)</sup> in Minuten

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

1) Minimum Connecting Time (MCT) laut OAG Worldwide Flight Guide

## Verkehrsaufkommen in den Nahen und Mittleren Osten

Das Passagieraufkommen in die Destinationen des Nahen und Mittleren Ostens konnte im Berichtsjahr um 18,5 Prozent zulegen. Neu in das Streckennetz aufgenommen wurden die Destinationen Jeddah, Riyadh und Teheran/Imam Khomeini.

## High-Tech-Handling

Bei der Absicherung der kurzen Boarding- bzw. Transferzeiten nimmt das Handling eine zentrale Rolle ein. Der Schwerpunkt Optimierung im Gepäckhandling wurde konsequent weiterverfolgt: In den Vorjahren wurde in die Kapazitätserweiterung der Infrastruktur investiert. Darauf aufbauend haben wir mit der Einführung des Star Connection Center den Transfergepäckfluss innerhalb der Star Alliance Group erfolgreich optimiert – ein Beispiel dafür, wie die Kundenzufriedenheit der Airlines hinsichtlich Pünktlichkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit laufend sichergestellt wird. Mit dem Einsatz modernster Technologien wie des Hub Control Center zur optimalen Steuerung von Transferströmen kann eine Pünktlichkeitsrate erzielt werden, die im europäischen Spitzenfeld liegt. Trotz ausbaubedingter Einschränkungen konnte die Pünktlichkeitsrate im Handling im Berichtsjahr mit 99,6 Prozent nahezu auf dem Vorjahresniveau von 99,7 Prozent gehalten werden.

### Gepäckhandling

Jahr	Gepäckstücke an/ab	Spitzentage	Gepäckstücke an/ab
2000	11.214.616	1.7.2000	50.300
2001	11.180.342	1.7.2001	51.600
2002	11.322.219	7.7.2002	51.940
2003	11.729.126	29.6.2003	51.660
2004	13.471.068	3.7.2004	60.670
2005	14.168.786	3.7.2005	63.792
2006	14.998.492	30.6.2006	69.146
2007	17.218.314	29.6.2007	73.548

## Diversifiziertes Kundenspektrum

Einen wichtigen Erfolgsfaktor des Flughafen Wien bildet auch die Vielfalt der angebotenen Destinationen, die laufend durch die Akquisition neuer Fluglinien erweitert wird. Mit einem Anteil von 52,6 Prozent des Passagieraufkommens (2006: 57,0%) ist die Austrian Airlines Gruppe nach wie vor der größte Kunde des Flughafen Wien. Ein steigender Anteil des Verkehrswachstums ist während der letzten Jahre aber den Low-Cost-Carrier zuzuschreiben, die im Berichtsjahr für rund zwei Drittel des Passagieranstiegs und damit für 18,7 Prozent des Gesamtaufkommens verantwortlich sind. Nach einem Wachstum von 19,0 Prozent auf rund 1,3 Millionen Passagiere nimmt Air Berlin den zweiten Rang nach Austrian ein. Ihnen folgen NIKI und Lufthansa. Auf den Rängen fünf und sechs platzieren sich mit SkyEurope und Germanwings wiederum Low-Cost-Carrier. In Summe werden von den Low-Cost-Carrier vom Flughafen Wien aus 38 Destinationen – vorwiegend westeuropäische Hauptstädte – mit durchschnittlich 422 Frequenzen bedient.

Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gelten am Flughafen Wien für Low-Cost-Carrier selbstverständlich die gleichen Tarifmodelle wie für Netzwerk-Carrier.

### Passagieraufkommen nach Airlines

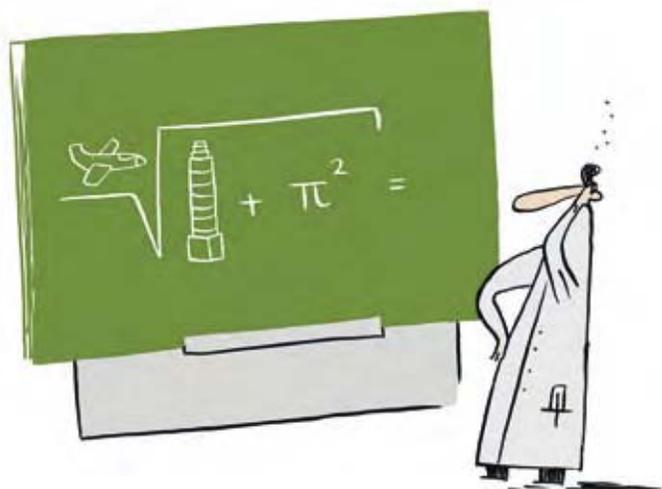
	Anteil		Anteil		Veränderung in %
	2007	in % <sup>1)</sup>	2006	in % <sup>1)</sup>	
1. Austrian Airlines Gruppe	9.871.431	52,6	9.611.224	57,0	2,7
2. Air Berlin	1.257.972	6,7	1.057.422	6,3	19,0
3. NIKI	1.033.343	5,5	753.221	4,5	37,2
4. Lufthansa	1.004.106	5,3	949.654	5,6	5,7
5. SkyEurope	633.663	3,4	920	0,0	n.a.
6. Germanwings	460.536	2,5	360.352	2,1	27,8
7. British Airways	337.564	1,8	358.358	2,1	-5,8
8. Swiss	315.731	1,7	296.635	1,8	6,4
9. Air France	303.519	1,6	304.099	1,8	-0,2
10. KLM Royal Dutch Airlines	228.782	1,2	234.101	1,4	-2,3
Sonstige	3.321.821	17,7	2.929.739	17,4	13,4
<b>Gesamt</b>	<b>18.768.468</b>	<b>100,0</b>	<b>16.855.725</b>	<b>100,0</b>	<b>11,3</b>
davon Low-Cost-Carrier	3.505.954	18,7	2.229.780	13,2	57,2

1) Anteil am Gesamtpassagieraufkommen

### Wettbewerbsfähige Tarifpolitik

Die am Flughafen Wien per 1.1.2007 vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif) wurden aufgrund der seit mehreren Jahren geltenden – und zuletzt 2006 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, und für den Fluggasttarif und den landseitigen Infrastrukturtarif die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturtarifs Betankung ist die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff ausschlaggebend. Die höchstzulässige Tarifänderung errechnet sich aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Berechnung des Verkehrswachstums wird der



**Gestalten Sie Ihre Tarifpolitik für alle Kunden einheitlich und fair!**

Durchschnittswert aus dem Wachstum des vergangenen und des aktuellen Jahres herangezogen. Im Fall eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen gleicht die höchstzulässige Tarifänderung der Inflationsrate.



Durch Tarif-  
adaptierungen trägt  
der Flughafen Wien  
das Auslastungs-  
risiko der Airlines  
noch stärker mit.

Auch für den Tarifantrag per 1.1.2007 hat sich die Flughafen Wien AG entschlossen, die Absenkungen aus den passagierbezogenen Tarifen zur Gänze erlösneutral auf den Landetarif umzulegen und dadurch eine für die Airlines kostengünstigere Tarifstruktur anzubieten und das Auslastungsrisiko der Airlines vermehrt mitzutragen.

Erstmals wird in der Tarifordnung per 1.1.2007 zwischen einem Landetarif für Passagierflüge und einem Landetarif für Frachtflüge unterschieden. Notwendig wurde diese Aufteilung durch die zuvor beschriebene und zum dritten Mal durchgeführte Umschichtung der Absenkung aus den passagierbezogenen Tarifen auf den allgemeingültigen Landetarif. Es erschien angebracht, diese Umschichtung ausschließlich für Passagierflüge anzuwenden. Daraus resultieren per 1.1.2007 folgende Änderungen:

- Landetarif für Passagierflüge: -1,38%
- Landetarif für Frachtflüge: +0,1%
- Infrastrukturtarif Airside: +0,1%
- Fluggasttarif und Infrastrukturtarif Landside: keine Änderung
- Infrastrukturtarif Betankung: -2,02%

Die Tarife der General Aviation wurden gemäß Indexformel wie folgt angepasst:

- Landetarif General Aviation: +0,1%
- Fluggasttarif General Aviation: -0,73%
- Infrastrukturtarif Betankung: -2,02%

Um die Transfer-Funktion des Flughafen Wien zu stärken, wurde beschlossen, den seit mehreren Jahren gewährten Transfer-Incentive ab Oktober 2007 bis Mai 2008 um € 0,55 anzuheben. Die Refundierung an jene Fluglinien, welche die Hub-Funktion des Flughafen Wien mittragen, beträgt daher für diesen Zeitraum € 8,76 pro abfliegenden Transferpassagier. Die weiteren Incentiveprogramme, der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der Frequenzdichte-Incentive, wurden 2007 zur Förderung der Hub-Funktion fortgesetzt.

Das Ziel dieser Tarifanpassungen und der damit verbundenen teilweisen Übernahme des Auslastungsrisikos der Fluglinien sowie der Weiterführung der erfolgreichen Incentiveprogramme war es, die Kosten der Fluglinien zu senken und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

## Sicherheitsstandards

Unter „Security“ werden am Flughafen Wien alle relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen definiert, die durch nationale und internationale Normen vorgegeben werden. Die damit verbundenen Bereiche und Zuständigkeiten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Sicherheitszentrale ist für die Zutrittskontrolle beim Betreten von Sicherheitsbereichen verantwortlich.
- Die vom Bundesministerium für Inneres (BMI) beauftragte 100-prozentige Tochtergesellschaft VIAS (Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.) der Flughafen Wien AG führt die Sicherheitskontrollen durch.
- Sämtliche Gepäckstücke und mitgeführte Gegenstände werden überprüft und durchleuchtet, die Verbindung von Person zu Gepäckstück wird verfolgt und gegenkontrolliert.
- Mit der zuständigen Behörde Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) wurde hinsichtlich Fracht ein Verfahren entwickelt, das einen raschen Umschlag sicherstellt und alle nationalen und internationalen gesetzlichen Auflagen erfüllt.

Die wichtigsten Sicherheitseinrichtungen sind das Zutrittskontrollsystem, Röntgenanlagen für Hand- und Großgepäck, Zutritts- und Zufahrtskontrollstellen, eine Röntgenstraße für Passagiere und eine weit angelegte Videoüberwachungsanlage. Alle sicherheitsrelevanten Prozesse werden durch Audits bzw. Inspektionen von nationalen und internationalen Behörden (BMVIT, BMI-SID, TSA, IATA, ICAO, ECEC) und Airlines laufend überprüft. Im Berichtsjahr fanden acht derartige Überprüfungen statt, die keine nennenswerten Mängel aufdeckten.



Die 100-prozentige Tochtergesellschaft VIAS ist für die Kontrollen der Passagiere und deren Gepäck verantwortlich. Der im Rahmen eines unbefristeten Vertrags erteilte Auftrag des BMI umfasst auch die Kontrolle aller in den Sicherheitsbereich des VIE eintretenden Personen und Fahrzeuge (Mitarbeiter von VIE, Fluglinien, Shops etc.). VIAS ist aber auch in anderen Dienstleistungsbereichen tätig; im Jahr 2007 wurden von ihr rund 77.000 Passagiere mit Behinderung betreut. Der Umsatz aus Sicherheitsleistungen stieg im Jahr 2007 um 18,9 Prozent auf € 33,8 Mio., die Anzahl der in diesem Bereich tätigen Mitarbeiter um 22,0 Prozent auf 914.

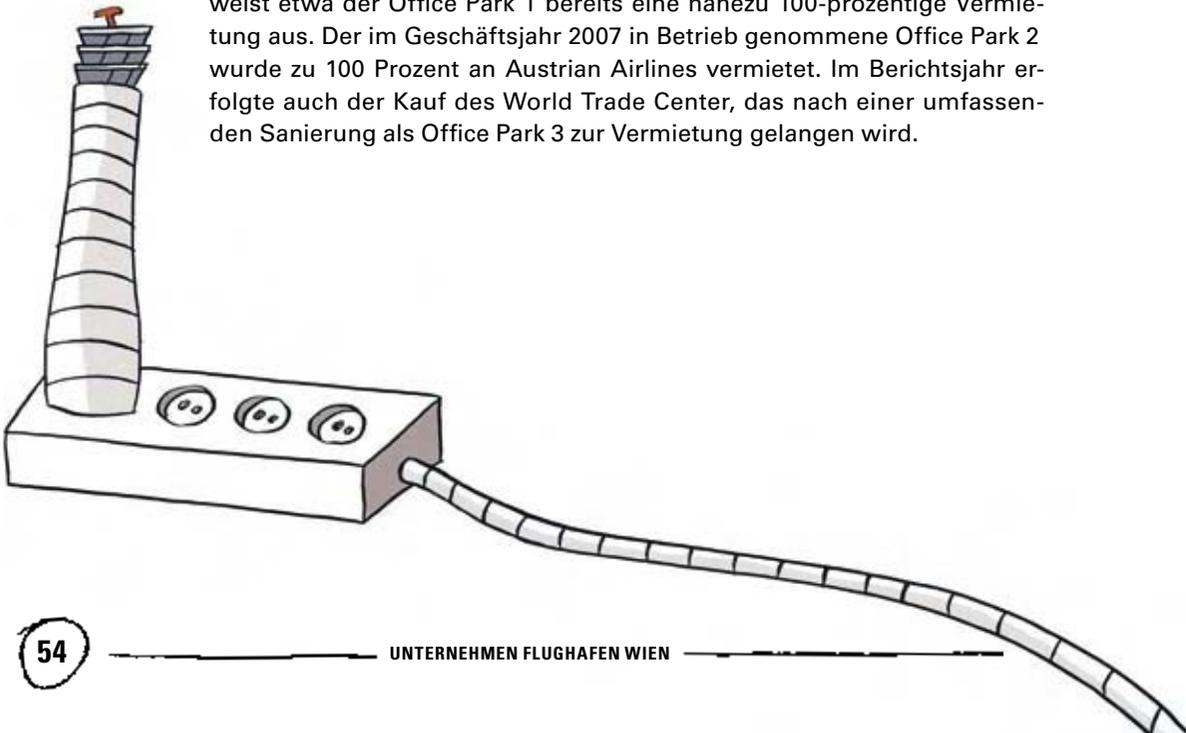


Überzeugen Sie bei jeder Gelegenheit potenzielle Kunden von Ihrem Standort!

## Standort-Management

Mit einem aktiven Airline-Marketing gilt es die Attraktivität des Flughafens Wien nicht nur in der Catchment Area, sondern auch gegenüber den Fluggesellschaften zu betonen. Der Flughafen Wien nahm auch 2007 an mehreren Airline-Konferenzen und Tourismusbörsen teil und führte laufend Gespräche mit potenziellen Neukunden. Zehn Neukunden konnten im Berichtsjahr gewonnen werden, womit in Summe 192 Liniendestinationen von Wien aus angeflogen werden.

Alle vermarkteten Immobilien, mit Ausnahme des NH-Hotels, der BP-Tankstelle, der Castrol-Werkstätte, der Billa-Filiale an der Ausfahrtsstraße sowie des TNT-Gebäudes im Cargo Nord, sind im Besitz der Flughafen-Wien-Gruppe. Eine effiziente Bewirtschaftung der Landside-Objekte wird durch den Geschäftsbereich Immobilien und Center Management sichergestellt. Seit 2004 werden im Geschäftsfeld Immobilienvermietung erfolgreich auch Mieter angesprochen, deren Geschäftstätigkeit nicht direkt mit dem Airport-Geschäft verbunden ist, die aber die Attraktivität des Standorts zu schätzen wissen. Dank dieser Positionierung weist etwa der Office Park 1 bereits eine nahezu 100-prozentige Vermietung aus. Der im Geschäftsjahr 2007 in Betrieb genommene Office Park 2 wurde zu 100 Prozent an Austrian Airlines vermietet. Im Berichtsjahr erfolgte auch der Kauf des World Trade Center, das nach einer umfassenden Sanierung als Office Park 3 zur Vermietung gelangen wird.



# Größe zählt

Wachstum ist Evolution. Um fit für den Wettbewerb zu sein, passen Sie Ihre Größe rechtzeitig Ihren zukünftigen Herausforderungen an!



Na, dem Flughafen scheint's aber auch nicht grad schlecht zu gehen.



# Strategie und Wachstum

## In diesem Kapitel

- Analyse der Verkehrsentwicklung
- Wachstumsfaktoren und Kapazitäten
- Ausbau und Internationalisierung

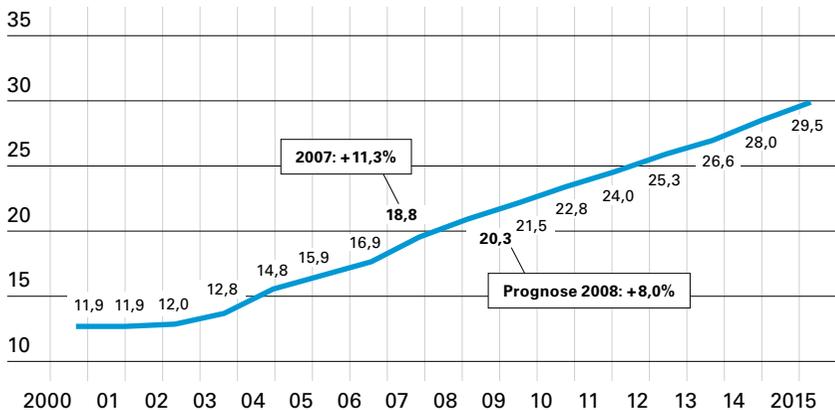


Der Flughafen Wien wächst seit Jahren stärker als der europäische Durchschnitt.

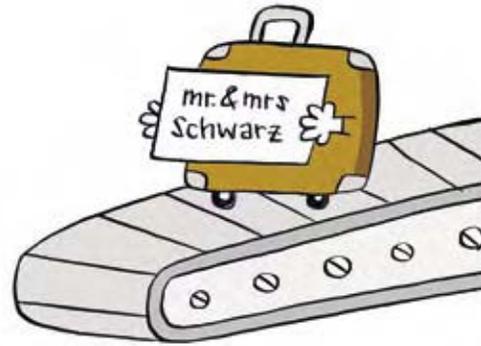
Der Flughafen Wien kann seit mehreren Jahren ein Verkehrswachstum verzeichnen, das deutlich über dem europäischen Durchschnitt liegt. Um diese Dynamik fortsetzen zu können, müssen nicht nur die relevanten Erfolgsfaktoren, die ab Seite 48 analysiert werden, abgesichert, sondern auch die operativen Kapazitäten bedarfsgerecht ausgebaut werden.

## Analyse der Verkehrsentwicklung Anzahl der Passagiere in Mio. Zeitraum: 2000–2015

Durchschnittliche Wachstumsrate 2009–2010: ~6,0%  
Durchschnittliche Wachstumsrate 2011–2015: ~5,3%



Die Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien weist trotz der temporären Stagnation, die durch 9/11 ausgelöst wurde, für den Zeitraum 1997 bis 2007 eine durchschnittliche Wachstumsrate von rund 8,3 Prozent pro Jahr aus. Mit dieser Dynamik wurde der gesamteuropäische Durchschnitt regelmäßig übertroffen. Alleine im Geschäftsjahr 2007 konnten mit 18,8 Millionen um knapp 2 Millionen Passagiere oder 11,3 Prozent mehr gezählt werden als im Jahr zuvor. Die Anzahl der Flugbewegungen erhöhte sich im Berichtsjahr um 7,3 Prozent, das MTOW um 8,6 Prozent.



Für das Geschäftsjahr 2008 wird von einer Fortsetzung dieser positiven Entwicklung ausgegangen: Bei der Passagierzahl sollte ein Plus von 8,0 Prozent erzielt werden können, beim MTOW und bei den Flugbewegungen von jeweils 6,0 Prozent. Für die Jahre 2009 bis 2015 sollte sich das Passagierwachstum in einer Bandbreite von 5 bis 6 Prozent und damit etwa 1 Prozentpunkt über dem europäischen Durchschnitt bewegen.

## Wachstumsfaktoren

Der Flughafen Wien profitiert aufgrund seiner geografisch günstigen Lage von der dynamischen Wirtschaftsentwicklung der zentral- und osteuropäischen Länder. Sein Einzugsgebiet zählt 14 Millionen potenzielle Passagiere aus dem Osten Österreichs sowie Teilen Ungarns, Tschechiens, der Slowakei und Sloweniens. Dieses Potenzial gilt es mit Marketing-Aktivitäten in diesen Regionen, die gezielt auf die Vorteilhaftigkeit und Attraktivität des Flughafen Wien hinweisen, bestmöglich auszuschöpfen.

Die 48 Osteuropa-Destinationen, die vom Flughafen Wien aus angefliegen werden, weisen für das Geschäftsjahr 2007 ein Passagierplus von 24,8 Prozent auf, womit die Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr weiter gefestigt werden konnte.

Aber auch die Verkehrsentwicklung in den Nahen und Mittleren Osten konnte mit einem Anstieg der Passagiere um 18,5 Prozent überdurchschnittlich zum Anstieg der Verkehrsentwicklung beitragen.

Bereits seit mehreren Jahren gehen von den Low-Cost-Carrier wichtige Wachstumsimpulse aus. Sie konnten im Berichtsjahr ihre Passagierzahl um 57,2 Prozent auf rund 3,5 Millionen steigern. Ihr Anteil am gesamten Passagieraufkommen des Flughafen Wien erhöhte sich von 13,2 Prozent auf 18,7 Prozent.



Verkehrsentwicklung Flughafen Wien  
2007: Osteuropa  
+24,8 Prozent,  
Naher und Mittlerer  
Osten +18,5 Prozent,  
Low-Cost-Carrier  
+57,2 Prozent.

  
 Passen Sie Ihre  
 Ausbauprojekte  
 möglichst flexibel  
 dem tatsächlichen  
 Bedarf an!

## Ausbau der Kapazitäten am Standort

Das bestehende System aus zwei Pisten ermöglicht aus derzeitiger Sicht maximal 72 Flugbewegungen in der Stunde. Sollte die prognostizierte Verkehrsentwicklung eintreffen, wird im nächsten Jahrzehnt eine dritte Piste zur Fortsetzung des Wachstumskurses am Standort notwendig. Nach einer ausführlichen, mehrjährigen Diskussion im Mediationsverfahren (Details siehe Seite 66) konnte die Flughafen Wien AG im März 2007 die Umweltverträglichkeitserklärung bei der zuständigen Behörde einreichen.

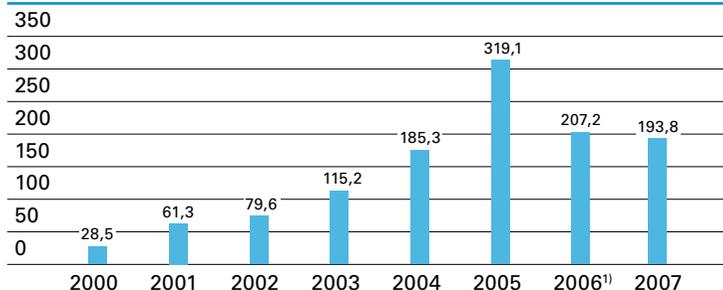
### Entwicklung der Spitzenstunde<sup>1)</sup>

Flugbewegungen, 30. (typische) Spitzenstunde

Spitzenstunde	Flugbewegungen	Passagiere an/ab
2000	51	3.714
2001	52	3.922
2002	54	3.901
2003	54	3.864
2004	60	4.378
2005	61	4.763
2006	63	5.002
2007	67	5.338

1) Stunde mit den meisten Flugbewegungen

### Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in € Mio.



1) angepasst

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind allgemein nicht nur von einer langen Vorlaufzeit geprägt, sondern entsprechen im Idealfall zeitgerecht den jeweils aktuellen Bedürfnissen. Für den Flughafen Wien erschwert sich diese Logik, da die tatsächliche Verkehrsentwicklung nur schwer zu prognostizieren ist – wie 9/11 drastisch veranschaulichte. Um voreilige Investitionen zu vermeiden, wurde vom Flughafen Wien ein bedarfsgerechtes Ausbaukonzept entwickelt. Zahlreiche Teilprojekte wurden bereits realisiert, wofür im Zeitraum 2000 bis 2007 in Summe rund € 1.190,1 Mio. investiert wurden.

## Terminalerweiterung VIE-Skylink

Das wichtigste Vorhaben dieses Ausbaukonzepts bildet die Terminalerweiterung VIE-Skylink. Die zuvor beschriebene Verkehrsentwicklung macht eine Erweiterung der bestehenden Terminalflächen ebenso notwendig wie die Absicherung des hohen Qualitätsniveaus und die behördlichen Auflagen zur Trennung des Schengen- und Non-Schengen-Betriebs. Realisiert wird ein Konzept, das flexibel auf die tatsächliche Verkehrsentwicklung reagieren kann und die „Design Capacity“ auf 24 Millionen Passagiere anheben wird – die reale Gesamtkapazität wird jedoch deutlich größer sein. Durch den Anbau an die bestehenden Flughafengebäude wird das bewährte One-Roof-Konzept beibehalten. Die übersichtliche multifunktionale Gebäudekonfiguration unterstützt zudem die komplexen Transferbeziehungen zwischen Schengen- und Non-Schengen-Passagieren. Die Multifunktionalität des Piers und die kurzen Wege für den Passagier sichern die im europäischen Vergleich äußerst konkurrenzfähige Minimum Connecting Time von nur 25 bis 30 Minuten ab. In der ersten Ausbaustufe des VIE-Skylink wird ein Pier errichtet, der über 17 gebäudenahe Flugzeugpositionen verfügen wird. Im Terminal selbst werden zusätzliche Check-in-Schalter, eine Gepäckförder- und -sortieranlage sowie Retail- und Gastronomieeinrichtungen entstehen. Die Inbetriebnahme ist für Juni 2009 geplant.

### Entwicklung der Kapazitäten und Passagieranzahl

	2007	VIE-Skylink 2009
Passagiere in Mio.	18,8	20,3
Check-in-Schalter	134	+64
Pier-Positionen	20	+17
Gepäcksausgabebänder	7	+10
Shoppingfläche in m <sup>2</sup>	8.445	+5.000
Gastronomiefläche in m <sup>2</sup>	6.116	+3.000

Das über den Erwartungen liegende Verkehrswachstum im Berichtsjahr sowie die nach oben revidierten Prognosen führen vor allem im Bereich der Terminals und der Sicherheitseinrichtungen zu einem Vorziehen von Ausbaumaßnahmen sowie zu zusätzlichen, über das bisher geplante Volumen hinausgehenden Investitionen. Für das Jahr 2008 sind Investitionen in der Höhe von € 320,0 Mio. geplant.

### Non-Aviation-Investitionen 2007

Der Flughafen Wien ist bestrebt, sämtliche Wachstumsmöglichkeiten am Standort selbst auszuschöpfen – im Immobilienbereich ebenso wie in der Parkraumbewirtschaftung. So konnte im Berichtsjahr beispielsweise der Office Park 2 fertiggestellt und dem Mieter, der Austrian Airlines Gruppe, übergeben werden. Das World Trade Center konnte mit

Wirkung 1. Jänner 2007 erworben werden und wird nach seinem Umbau als Office Park 3 betrieben.

Zur Erhöhung der Parkraumkapazitäten wurde im Sommer 2007 die Erweiterung des Parkhauses 4 um 2.250 Stellplätze in Angriff genommen. Im dritten Quartal des Berichtsjahres konnte die Mazur Parkplatz GmbH mit ihren 5.000 Stellplätzen erworben werden.

## Wachstumschancen außerhalb des Standorts

Neben der optimalen Ausschöpfung der Wertschöpfungskette am Flughafen Wien selbst bildet das Erschließen neuer standortunabhängiger Geschäftsfelder einen wesentlichen Bestandteil der Unternehmensstrategie. Der Fokus dieser Ausrichtung liegt auf Flughafenprojekten. Jeder Expansionsschritt muss jedoch exakt formulierte Vorgaben erfüllen: Unternehmensbeteiligungen werden nur eingegangen, wenn eine strategische Einflussnahme und eine Steigerung des Unternehmenswerts sichergestellt werden können. Haftungs- und Finanzierungsrisiken müssen kalkulierbar sein und dürfen den Ausbau und die Absicherung des Wachstums am Standort Flughafen Wien nicht gefährden. Bei Beteiligungen an anderen Flughäfen gilt eine klare Länderpriorisierung mit Schwerpunkt Osteuropa. Bei Flughafenprojekten kommen nicht nur die Entwicklung und der Betrieb von Flughäfen, sondern auch die Erbringung branchenspezifischer Beratungsdienstleistungen in Betracht.

## Aktuelle Flughafenbeteiligungen

Im Jahr 2006 wurden 66 Prozent der Aktien des Flughafen Košice an das Consortium TwoOne, an dem die Flughafen Wien AG 50,1 Prozent der Stimmrechte hält, übertragen. Košice Airport konnte im Berichtsjahr das Verkehrsaufkommen um rund 29 Prozent auf 443.448 Passagiere steigern.

Am Flughafen Malta hält der Flughafen Wien über ein Konsortium 40 Prozent der Aktien und etwas mehr als 10 Prozent direkt. Im Berichtsjahr konnte er die Verkehrsentwicklung um 10,4 Prozent auf 2.970.830 Passagiere erhöhen.

Im Mai des Berichtsjahres beteiligte sich die Flughafen Wien AG mit € 7,7 Mio. an der Flughafen Friedrichshafen GmbH und übernahm im Rahmen dieser Kapitalerhöhung 25,15 Prozent der Anteile. Die Flughafen Wien AG wurde damit zum größten Einzelgesellschafter des viertgrößten Regionalflughafens Deutschlands. In Summe hält die öffentliche Hand nach wie vor die absolute Mehrheit: Der Landkreis Bodenseekreis und die Stadt Friedrichshafen verfügen über je 14,38 Prozent, das Land Baden-Württemberg über 12,44 Prozent und die Technische Werke Friedrichshafen GmbH über 8,92 Prozent. Im Berichtsjahr sank die Passagieranzahl um 0,3 Prozent auf 655.689 Passagiere.



Gefährden Sie durch Expansionsvorhaben nicht die Wachstumskraft des Bestandsgeschäfts.



Der Flughafen Wien ist seit Mai 2007 größter Einzelgesellschafter der Flughafen Friedrichshafen GmbH.

## Know-how-Transfer

Im Rahmen von branchenspezifischen Beratungsleistungen bietet der Flughafen Wien sein Know-how auch extern an. So bringt er sich beispielsweise über Technical Service Agreements beim Flughafen Malta in den Bereichen strategische Planung, Retail-Geschäft, Personalentwicklung, Kapazitätsmanagement sowie Airport- und Aviation-Marketing ein. Für zwei weitere Projekte in Südindien besteht seit November 2007 ebenfalls ein Service-Agreement.

## Finanzstruktur und Dividendenpolitik

Damit das übergeordnete strategische Ziel einer nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung erreicht wird, ist eine ausgewogene Balance aus Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung notwendig. Mit einer Dividendenrendite von 3,2 Prozent per Jahresende zählt die Flughafen-Wien-Aktie zu den solidesten Investments der Wiener Börse.

Die massiven Investitionen der Vorjahre lösten eine strukturelle Bilanzveränderung aus. Beginnend mit dem Jahr 2005 kommen nunmehr auch Fremdfinanzierungen zum Einsatz. Per Jahresende 2007 wird ein Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung zu Eigenkapital) in Höhe von 40,4 Prozent nach 25,2 Prozent im Vorjahr ausgewiesen. Die Eigenkapitalquote sank um 2,7 Prozentpunkte auf 47,1 Prozent. Das aktive Management der Finanzverbindlichkeiten erfolgt nach strengen Kriterien und ermöglicht aufgrund der soliden Aufstellung des Flughafens Wien günstige Zinskonditionen und solide Finanzierungspartner, wie beispielsweise die Europäische Investitionsbank.



Ermöglichen Sie Ihren Eigentümern eine ordentliche Rendite auf ihr eingesetztes Kapital.

# Nachhaltigkeit

Wachstum ist Zukunft. Denken Sie an zukünftige Generationen und entwickeln Sie Ihren Flughafen zum Modell für Nachhaltigkeit!

Wenn alle Buben und Mädchen  
PILOT oder FLUGBEGLEITER  
werden wollen, stellt sich die  
Frage: Welche Kinder sind  
die Passagiere von morgen?



# Nachhaltige Unternehmensführung

## In diesem Kapitel

- Rund 16.000 Beschäftigte am Standort
- Fortsetzung der Mediation im Dialog-Forum
- Umsichtige Planung der dritten Piste

Unter nachhaltiger Unternehmensführung versteht der Flughafen Wien, nicht nur, ökonomisch erfolgreich zu sein, sondern auch die negativen ökologischen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit möglichst gering zu halten. Diese Ausrichtung ist zudem von der Überzeugung geprägt, dass eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts nur unter Einbeziehung der unterschiedlichen Interessengruppen möglich ist.

## Wirtschaftsmotor Flughafen

Der Flughafen Wien dient als wichtiger Wirtschaftsmotor seiner Region. Eine von Joanneum Research und dem Wirtschaftsforschungsinstitut Mitte 2007 vorgestellte Studie belegt, dass am Standort im Jahr 2006 insgesamt 16.000 Menschen beschäftigt waren, die in Summe einen Umsatz von rund € 3 Mrd. generierten. Weitere rund 52.500 Arbeitsplätze und ein Umsatz von € 6,3 Mrd. in ganz Österreich stehen in einem direkten oder indirekten Verhältnis zum Standort Flughafen. Aus diesen Erkenntnissen und den Entwicklungen der Vorjahre kann abgeleitet werden, dass durch eine Verkehrssteigerung von einer Million Passagieren 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Per Jahresende 2007 wären demnach bereits 18.000 Menschen am Standort beschäftigt.



Der Flughafen Wien ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor Österreichs – Verkehrssteigerung löst weitreichende Wachstumsimpulse aus.

Rund 1.200 österreichische Unternehmen und deren 600.000 Beschäftigte sind aufgrund des internationalen Wettbewerbs von leistungsfähigen Flugverbindungen abhängig. Von der Drehkreuz-Funktion des Flughafen Wien, die durch kurze Warte- und Umsteigzeiten begünstigt wird, profitiert die Austrian Airlines Gruppe mit ihrem hohen Anteil an Transferpassagieren in hohem Maß. Aber auch internationale Konzerne schätzen bei ihrer Standortwahl die verkehrstechnischen Vorzüge Wiens und starten von hier aus ihre Aktivitäten in Mittel- und Osteuropa.

## Verantwortungsvolle Umweltpolitik

Der Flughafen Wien bekennt sich ausdrücklich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und den eingesetzten Ressourcen. Umweltrelevante Daten werden durch ein breit angelegtes Monitoring er-

hoben, um Verbesserungspotenziale erkennen und in die täglichen Abläufe implementieren zu können. Für das Jahr 2008 ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe geplant, die die Nachvollziehbarkeit der Maßnahmen und Entwicklungen sicherstellen soll. Sie wird auch weitere Zielwerte definieren und deren Umsetzung dokumentieren. Die größten umweltstrategischen Herausforderungen bilden die Themenbereiche Lärm- und Schadstoffemission, Ver- und Entsorgung sowie die Steigerung der Energieeffizienz. Die Umweltdaten des Geschäftsjahres 2007 werden auf der Website [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at) sowie in der Broschüre „Umwelt Aktuell“ publiziert. Allgemeine Informationen finden sich auch in der Publikation „Umwelt und Luftfahrt“, die im Jänner 2008 gemeinsam von allen österreichischen Luftfahrtunternehmen neu herausgegeben wurde.

## Monitoring und Dialogforum

Die Arbeitsschwerpunkte des Fachbereichs Umwelt bildeten im Jahr 2007 vor allem die Fragestellungen aus dem Dialogforum, dessen Arbeitskreise und Bezirkskonferenzen und die Vorbereitung der Umweltverträglichkeitserklärung für die Errichtung einer dritten Piste. Dieser Fachbereich ist auch für das Monitoring des im Jahr 2003 abgeschlossenen Mediations-Teilvertrags verantwortlich. Der Internetauftritt [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at) wurde bis Februar 2008 neu gestaltet und inhaltlich stark aufgerüstet.

## Entwicklung der Nachtflugbewegungen

Der Anteil der Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr blieb im Berichtsjahr mit 6,9 Prozent auf Vorjahresniveau – bedingt durch die generelle Zunahme der Flugbewegungen erhöhte sich der Absolutwert jedoch von 45 auf 48 Flugbewegungen pro Nacht. Wie im Mediationsverfahren vereinbart, wurde im Jahr 2007 die Anzahl der Nachtflüge zwischen 23:30 Uhr und 5:30 Uhr reduziert. Innerhalb dieser Zeitspanne sollte bis zur Errichtung der dritten Piste eine stufenweise Reduktion auf 3.000 Flugbewegungen jährlich realisiert werden. Der Zielwert von 5.833 Flugbewegungen für das Jahr 2007 wurde um 295 Bewegungen überschritten, da die Anzahl der nicht koordinierten General-Aviation- und Business-Aviation-Flüge anstieg und Nachtflüge vermehrt Verspätungen aufwiesen. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht des Vereins Dialogforum Wien entnommen werden, der im Juni 2008 erscheint.

## Fluglärm-Messungen

FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) misst Fluggeräuschimmissionen und zeichnet in Verbindung mit Radardaten Flugspur, Geschwindigkeit und Flughöhe aller Flugbewegungen auf. Im Berichtsjahr war als Ergänzung der 14 fixen Messstellen eine Steigerung der mobilen Messreihen von 35 auf 45 aufgrund einer dritten mobilen Messanlage möglich. Die Ergebnisse dieser Messungen und deren Analyse fließen in den Evaluierungsbericht ein; ebenso der Tätigkeitsbericht des Info-Telefons „Umwelt und Luftfahrt“, das der Behandlung von Beschwerden



Stufenweise  
Reduktion der  
Nachtflüge wurde im  
Mediationsverfahren  
vereinbart.

dient. Im Vergleich zum Vorjahr ging die Anzahl der Beschwerden, die per Anruf oder E-Mail eingingen, um 9,5 Prozent zurück.

## **Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung**

Das im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm löste im Jahr 2006 das bis dahin freiwillig angebotene Förderungsprogramm zum Einbau von Lärmschutzfenstern ab. Die sonstigen Ausgaben für Umweltschutz betragen im Jahr 2007 € 656.500 (2006: € 610.000).

Das „Lärmschutzprogramm Flughafen Wien“ wurde der Bevölkerung in Kleinneusiedl, Enzersdorf/Fischa, Margarethen/Moos, Zwölfaxing, Himberg und Großenzersdorf präsentiert. Die Begehungen für die Erstellung schalltechnischer Gutachten sind – außer in Großenzersdorf und Himberg – abgeschlossen. Für die erste Jahreshälfte 2008 ist der Start der baulichen Maßnahmen dieses Programms geplant. Ursprünglich war dieses Programm lediglich auf die im Rahmen der Errichtung einer dritten Piste zu erwartenden Lärmzonen ausgelegt. Im Berichtsjahr einigten sich der Beirat des Umweltfonds, das Dialogforum und der Nachbarschaftsbeirat, unter dem Titel „Aufzoning“ auch die Zonen des bestehenden Pistensystems zu berücksichtigen. Es betrifft dies vorwiegend Siedlungsgebiete, die hinsichtlich Lärmentwicklung durch eine dritte Piste entlastet werden würden.



Nehmen Sie die Interessen Ihrer Anrainer ernst.

## **Lärmzonendeckel und Flächenwidmung**

In Einzelverträgen mit den betroffenen Gemeinden wurde vereinbart, dass innerhalb einer für das geplante Drei-Pisten-System festgelegten Fluglärmzone (54 dB, in Ausnahmefällen 55 dB), in Zukunft keine Neuwidmung für Bauland-Wohnen erfolgen wird. Im Gegenzug ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass sich diese Lärmzone in Zukunft nicht vergrößern wird. Erklärtes Ziel ist es, eine langfristige Entflechtung von Siedlungsgebieten und Fluglärmzonen zu erzielen.

## **Luftgütemessungen**

Die Luftqualität am Flughafen wird laufend beobachtet. Die vom Flughafen Wien bereitgestellten Geräte sind Teil des Luftgütemessnetzes des Landes Niederösterreich und werden von der Abteilung Umweltschutz, Referat Luftgütemessung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung betreut. Die Daten können unter [www.numbis.at](http://www.numbis.at) abgerufen werden.

## **Umweltfonds**

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



### **Dialogforum Flughafen Wien**

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien wurde unmittelbar nach Abschluss des Mediationsverfahrens im Jahr 2005 gegründet. Er hat sich zum Ziel gesetzt, jene Themen zu behandeln, die im Verfahren nicht abgeschlossen werden konnten bzw. die aufgrund aktueller Entwicklungen neu entstehen. Eingebunden sind Vertreter aller Betroffenen aus dem gesamten Umkreis des Flughafens. Ermöglicht wird dies durch den erweiterten Vorstand, der aus 28 Mitgliedern besteht, diversen Arbeitsgruppen und -kreisen sowie der Bezirkskonferenz der Bezirke Gänserndorf, Mödling, Baden, Bruck/Leitha, Wien-Umgebung-Süd sowie der Stadt Wien. In Summe sind Vertreter von mehr als 100 Gemeinden, der Länder Wien und Niederösterreich, der Umweltschutzvereine beider Bundesländer sowie zahlreicher örtlicher, regionaler und überregionaler Fluglärm-Bürgerinitiativen in diesen Prozess eingebunden. Rund 20 Prozent der österreichischen Bevölkerung haben auf diesem Weg die Möglichkeit, an der Gestaltung des Flugverkehrs am und um den Flughafen Wien direkt oder indirekt mitzuwirken. Das Dialogforum, das auch international Anerkennung findet, dokumentiert seine Tätigkeit in diversen Publikationen sowie auf seiner Website [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at). Weitere Informationen zum Mediationsverfahren finden Sie unter [www.viemediation.at](http://www.viemediation.at). Der Verein Dialogforum verfügt über eine eigene Homepage unter [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at).

## Visitair Center

Im September 2007 wurde am Flughafen Wien ein Informationszentrum eröffnet, in dem auch das Dialogforum Flughafen Wien seine Inhalte präsentiert. Das Visitair Center vermittelt auf unterhaltsame und spannende Weise den Flughafen Wien als Plattform für den Transfer von Menschen, Maschinen, Information, Kommunikation und Wissen. An vier verschiedenen Stationen können sich die Besucher über den Flughafen Wien informieren: Unter dem Titel „Flughafen im Detail“ erfährt man Zahlen, Daten und Fakten. In der Station „Nachbarschaft“ stellt sich das Dialogforum mit seiner Funktion und den Aufgaben vor. Die „Soundstation“ mit Soundcheck informiert spielerisch über das Thema Lärm. Das Herzstück der Ausstellung ist ein großer, interaktiver Medientisch, der eine virtuelle Zeitreise durch den Flughafen ermöglicht.

## Dialog zur dritten Piste

Das am Flughafen Wien bestehende System aus zwei Pisten wird in absehbarer Zeit an seine Kapazitätsgrenzen stoßen und den Bau einer dritten Piste notwendig machen. Deshalb hat die Flughafen Wien AG am 1. März 2007 bei der zuständigen Behörde, dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, die Umweltverträglichkeitserklärung für das Projekt Parallelpiste 11R/29L (dritte Piste) eingebracht. Mit einem rechtsgültigen Bescheid wird voraussichtlich mit Ende 2008 bzw. Anfang 2009 gerechnet. Erst dann kann der Baubeginn zeitlich fixiert werden.

Die geplante Lage der dritten Piste ist das Ergebnis einer ausführlichen Diskussion, die im Rahmen des Mediationsverfahrens stattfand. Die beteiligten Interessengruppen (Anrainergemeinden, Bürgerinitiativen, Austro Control, Austrian Airlines, Flughafen etc.) haben den Pistenverlauf einvernehmlich als beste Variante – im Sinne des Lärmschutzes – erkannt. Im Mediationsverfahren wurden auch umfassende Rahmenbedingungen – wie weiter oben beschrieben – definiert. Das Dialogforum Flughafen Wien wacht über die Einhaltung dieser Vereinbarungen und begleitet das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren. Weitere Informationen zu diesem Projekt finden Sie unter <http://runway.viennaairport.com>.



Der Flughafen Wien reichte Anfang März 2007 die Umweltverträglichkeitserklärung beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung ein.

# Stabilität

Investments brauchen Geld. Hat Ihr Flughafen eine stabile finanzielle Basis, bauen Sie schleunigst darauf auf!



# Konzernlagebericht

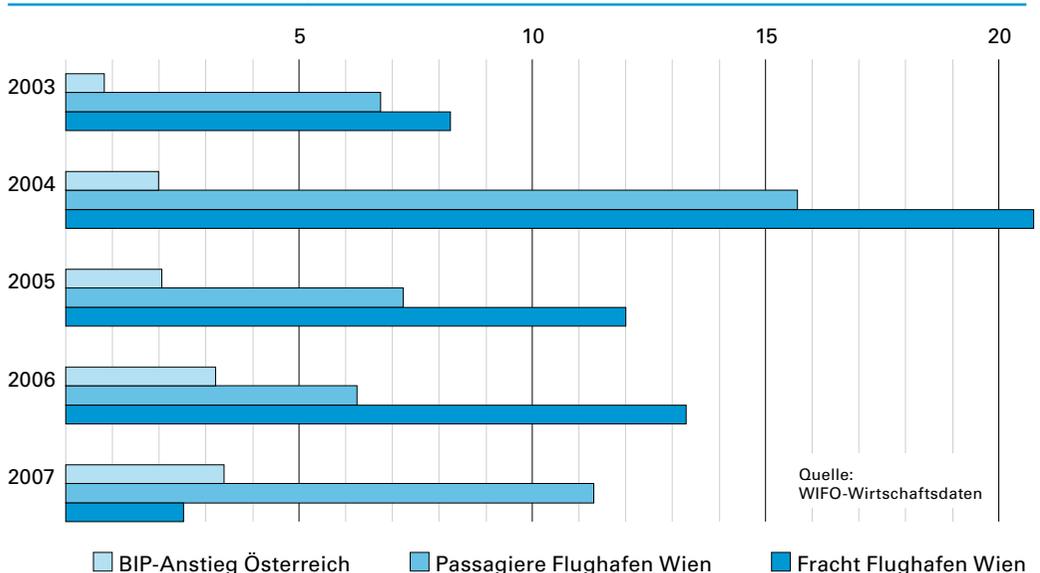
## Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Der Geschäftsverlauf eines Flughafens wird auch von externen Faktoren wie der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der internationalen Verflechtung seines Einzugsgebiets bestimmt. Ebenso wirkt sich die private Kaufkraft über das damit verbundene Reiseverhalten aus.

### Konjunktorentwicklung

Laut vorläufigen Daten des WIFO ging das Wirtschaftswachstum des Euroraums im Jahr 2007 leicht von 2,9 Prozent auf 2,6 Prozent zurück. Während sich in Deutschland, Frankreich und Italien eine leichte Konjunkturertrübung abzeichnete, konnte in Österreich der Wachstumskurs mit einem Anstieg des realen BIP von 3,4 Prozent (2006: 3,3%) fortgesetzt werden. Einmal mehr bildete die starke Exportleistung, die sowohl dem schwachen Dollar als auch hohen Rohstoffkosten erfolgreich trotzte, die treibende Kraft dieser Entwicklung. Die meisten neuen EU-Mitgliedsländer im Osten und Südosten Europas konnten ihre prosperierende Entwicklung auch im Jahr 2007 fortsetzen. Während Tschechien einen BIP-Anstieg von 5,8 Prozent ausweist und die Slowakei einen Anstieg von 8,7 Prozent, musste Ungarn ein Abflachen der Wachstumsdynamik von 3,9 Prozent auf 2,0 Prozent verzeichnen. In den USA vermochte selbst eine deutliche Lockerung der Zinspolitik durch die Notenbank FED eine Abschwächung der Konjunktur auf 2,1 Prozent nach 2,9 Prozent nicht zu verhindern.

### Wachstumsraten BIP, Passagierzahl und Fracht in %



Ein Mehrjahresvergleich des österreichischen BIP-Wachstums mit der Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens des Flughafen Wien verdeutlicht die Abnahme der Korrelation während der letzten Jahre. Die kräftige Entwicklung der österreichischen Exportwirtschaft, die wirtschaftliche Dynamik der angrenzenden Nachbarstaaten, aber auch die zunehmende Bedeutung der Low-Cost-Carrier verringerten die Abhängigkeit zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Unterstützt durch die Verlagerung der Schengen-Grenzen und die starke wirtschaftliche Entwicklung erwarten wir auch in Zukunft starke Wachstumsimpulse aus unseren östlichen EU-Nachbarländern. Unsere Position als wichtigster Flughafen dieser prosperierenden Region werden wir mit gezielten Aktivitäten verteidigen und weiter ausbauen.

Mit rund 121,4 Millionen Nächtigungen konnte die österreichische Tourismuswirtschaft im Jahr 2007 einen Anstieg von 1,7 Prozent verbuchen; die Anzahl der Gäste stieg um 3,3 Prozent auf 31,1 Millionen. Der Wiener Städtetourismus verzeichnete nach einem Plus von 3,4 Prozent auf 9,7 Millionen Nächtigungen das fünfte Rekordjahr in Folge.

## Europäische und österreichische Luftverkehrsentwicklung

Nach dem durch 9/11 verursachten Einbruch im Jahr 2001 verzeichnet der europäische Luftverkehr einen kontinuierlichen Aufwärtstrend. Die Erweiterung der Europäischen Union stimulierte das Reiseaufkommen ebenso wie die zunehmende Bedeutung der Low-Cost-Carrier. Das Passagieraufkommen des Flughafen Wien wächst schon seit mehreren Jahren stärker als der europäische Durchschnitt.

### Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2007

	Passagiere in Tausend	Veränderung zu 2006 in %	Flug- bewegungen	Veränderung zu 2006 in %
London <sup>1)</sup>	127.064,1	1,3	925.996	1,1
Paris <sup>2)</sup>	86.360,1	4,7	776.801	1,9
Frankfurt	54.161,9	2,6	479.469	1,1
Madrid	52.156,1	14,0	498.809	11,3
Amsterdam	47.793,6	3,7	435.973	3,0
Rom <sup>3)</sup>	38.207,5	9,2	369.145	5,2
München	33.959,4	10,4	406.594	5,3
Mailand <sup>4)</sup>	33.811,8	7,5	364.053	4,7
Zürich	20.687,0	7,8	223.806	0,9
<b>Wien</b>	<b>18.768,5</b>	<b>11,3</b>	<b>254.870</b>	<b>7,3</b>
Prag	12.478,1	7,7	171.276	5,1
Budapest	8.580,7	4,0	116.866	-2,0

1) London Heathrow, Gatwick und Stansted

2) Paris Charles de Gaulle, Paris Orly

3) Fiumicino, Campino

4) Malpensa, Linate

Quelle: ACI Europe Traffic Report December 2007

# Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien

Aufgrund seiner geografischen Lage profitiert der Flughafen Wien von der prosperierenden Entwicklung der zentral- und osteuropäischen Volkswirtschaften und der engen Vernetzung österreichischer Unternehmen mit diesen Märkten. Sein Einzugsgebiet zählt etwa 14 Millionen Einwohner und erstreckt sich über den Osten Österreichs sowie Teile Ungarns, Tschechiens, der Slowakei und Sloweniens.

Im Geschäftsjahr 2007 konnte der Flughafen Wien die Anzahl seiner Passagiere um 11,3 Prozent auf 18,8 Millionen steigern; der gesamteuropäische Durchschnitt weist ein Plus von 6,5 Prozent auf. Das Höchstabfluggewicht verzeichnete einen Anstieg von 8,6 Prozent, die Flugbewegungen von 7,3 Prozent. Die umgeschlagene Gesamtfracht war mit 272.362 Tonnen um 2,5 Prozent höher als im Vorjahr, wobei die Luftfracht einen Anstieg von 2,1 Prozent auf 191.789 Tonnen und das Trucking eine Steigerung von 3,4 Prozent auf 80.573 Tonnen erzielten.

Seine Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe konnte der Flughafen Wien 2007 weiter festigen. Die vom Flughafen Wien aus angeflogenen 48 Osteuropa-Destinationen weisen in Summe ein Passagierplus von 24,8 Prozent aus. Mit einem Zuwachs von 18,5 Prozent war auch die Verkehrsentwicklung in den Nahen und Mittleren Osten überdurchschnittlich stark. Die Low-Cost-Carrier lieferten auch 2007 wichtige Wachstumsimpulse, steigerten sie doch ihr Passagieraufkommen um 57,2 Prozent auf rund 3,5 Millionen. Ihr Anteil an der gesamten Passagieranzahl des Flughafens Wien erhöhte sich damit von 13,2 Prozent auf 18,7 Prozent.

## Passagierentwicklung im Detail

Im Geschäftsjahr 2007 wurde der Flughafen Wien von 68 Linienfluggesellschaften angeflogen, die in Summe mit 192 Liniendestinationen 96,0 Prozent des Gesamtpassagieraufkommens generierten. Das größte Passagieraufkommen verzeichnete die Destination Frankfurt mit 432.811 Fluggästen, gefolgt von London mit 400.831 und Paris mit 359.469 Passagieren. Bei den Osteuropa-Destinationen führt Moskau die Reihung mit 150.327 Passagieren an, vor Bukarest mit 148.310 und Sofia mit 128.482 Fluggästen. Auf der Langstrecke steht 2007 Bangkok mit 107.156 Fluggästen an der Spitze, gefolgt von Washington mit 82.823 und Tokio mit 81.496 Passagieren.

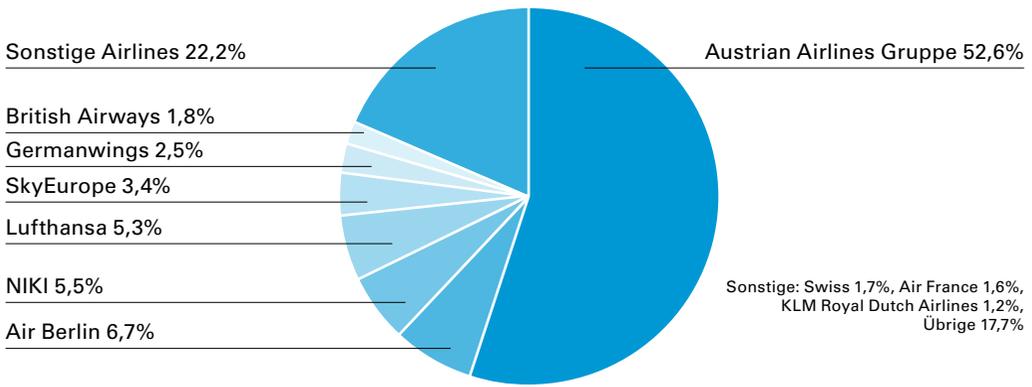
Bei den Low-Cost-Carrier führt Air Berlin mit 1.257.972 Passagieren, vor NIKI mit 1.033.343 beförderten Fluggästen und SkyEurope mit 633.663 Passagieren. Im Geschäftsjahr 2007 wurde der Flughafen Wien von acht Low-Cost-Gesellschaften regelmäßig angeflogen.

Trotz eines Rückgangs von 13,3 Prozent auf 74.625 Passagiere führte die Destination Antalya auch 2007 den Charterverkehr an. Weit abgeschlagen folgen Hurghada, Monastir und Heraklion.

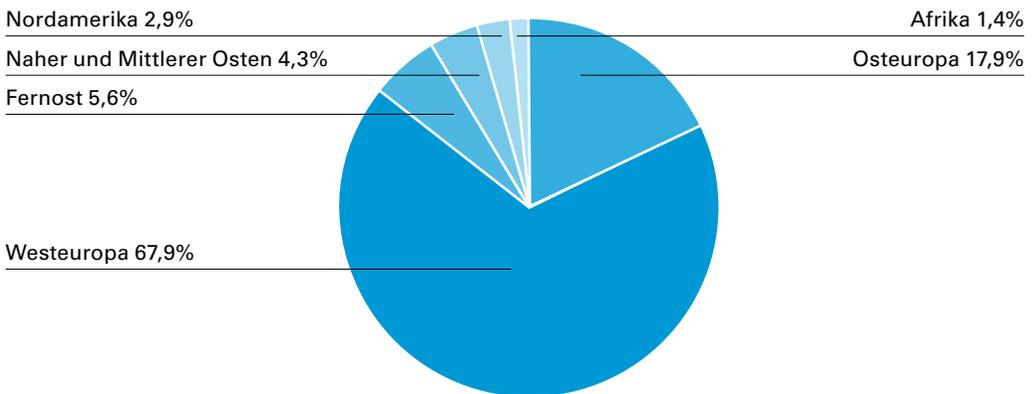
## Entwicklung der Airlines am Flughafen Wien

Die Austrian Airlines Gruppe profitierte 2007 von ihrem strategischen Fokus auf die Destinationen Zentral- und Osteuropas, Asiens und des Nahen und Mittleren Ostens und konnte eine positive Verkehrsentwicklung verzeichnen. Sie führt das Ranking der Airlines nach Passagieranteilen an, wenngleich sich der Anteil von 57,0 Prozent des Vorjahres auf 52,6 Prozent reduzierte. Mit 6,7 Prozent am Gesamtpassagieraufkommen nimmt Air Berlin den zweiten Rang ein, gefolgt von NIKI mit 5,5 Prozent, Lufthansa mit 5,3 Prozent und Sky-Europe mit 3,4 Prozent.

### Passagieraufkommen 2007 nach Airlines



### Passagieraufkommen 2007 nach Regionen<sup>1)</sup>



1) Abfliegende Passagiere

## Tarif- und Incentive-Politik

Die am Flughafen Wien per 1.1.2007 vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif) wurden aufgrund der seit mehreren Jahren geltenden – und zuletzt 2006 leicht adaptierten – Indexformel ermittelt und leiten sich aus dem Verkehrswachstum und der Inflationsrate ab.

Auch für den Tarifantrag per 1.1.2007 hat sich die Flughafen Wien AG entschlossen, die Absenkungen aus den passagierbezogenen Tarifen zur Gänze erlösneutral auf den Landetarif umzulegen, um den Fluggesellschaften eine kostengünstigere Tarifstruktur anzubieten und ihr Auslastungsrisiko vermehrt mitzutragen.

Erstmals wird in der Tarifordnung per 1.1.2007 zwischen einem Landetarif für Passagierflüge und einem Landetarif für Frachtflüge unterschieden. Notwendig wurde diese Aufteilung durch die zuvor beschriebene und zum dritten Mal durchgeführte Umschichtung der Absenkung aus den passagierbezogenen Tarifen auf den allgemeingültigen Landetarif. Es erschien angebracht, diese Umschichtung ausschließlich für Passagierflüge anzuwenden.

Daraus resultieren per 1.1.2007 folgende Änderungen:

Landetarif für Passagierflüge:	-1,38%
Landetarif für Frachtflüge:	+0,1%
Infrastrukturtarif Airside:	+0,1%
Fluggasttarif und Infrastrukturtarif Landside:	unverändert
Infrastrukturtarif Betankung:	-2,02%

Die Tarife der General Aviation wurden gemäß Indexformel wie folgt angepasst:

Landetarif General Aviation:	+0,1%
Fluggasttarif General Aviation:	-0,73%
Infrastrukturtarif Betankung:	-2,02%

Zur Stärkung der Transfer-Funktion wurde beschlossen, den seit mehreren Jahren gewährten Transfer-Incentive ab Oktober 2007 bis Mai 2008 um € 0,55 anzuheben. Die Refundierung an jene Fluglinien, die die Hub-Funktion des Flughafen Wien mittragen, beträgt daher für diesen Zeitraum € 8,76 pro abfliegenden Transferpassagier. Die weiteren Incentiveprogramme zur Förderung der Hub-Funktion – der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der Frequenzdichte-Incentive – wurden 2007 fortgesetzt.

## **Umwelt- und Sozialaspekte 2007**

Der Flughafen Wien hat im Jahr 2007 € 656.500 (2006: € 610.000) für Umweltschutzmaßnahmen verwendet. Neben unternehmensinternen Anstrengungen zur Optimierung der Ver- und Entsorgung von Ressourcen werden vor allem die Themenbereiche Lärm- und Schadstoffemission fokussiert, um die Beeinflussung des angrenzenden Umfelds möglichst gering zu halten. Das im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm löste im Jahr 2006 das bis dahin freiwillig angebotene Förderungsprogramm zum Einbau von Lärmschutzfenstern ab. Für die erste Jahreshälfte 2008 ist der Start der baulichen Maßnahmen dieses Programms geplant. Zudem wurde die Anzahl der Luftgütemessungen im Berichtsjahr erhöht, um noch gezielter einen etwaigen Handlungsbedarf erkennen zu können.

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt 2007 4.087 (2006: 3.834) Mitarbeiter und ist damit einer der größten Arbeitgeber der Region. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr erklärt sich zum einen in der erfreulichen Verkehrsentwicklung, ist zum Teil aber auch auf die Verstärkung der Sicherheitsdienstleistungen zurückzuführen. Für die Mitarbeiter sind unterschiedliche Aus- und Weiterbildungsprogramme eingerichtet, die auf individuelle Bedürfnisse Rücksicht nehmen.

Einen wichtigen Stellenwert nehmen auch die Themenbereiche Arbeitsplatzsicherheit und Gesundheitsförderung ein. Die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter stieg 2007 zwar leicht von 154 (2006) auf 161 an, die meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Flugbewegungen nahmen hingegen um 3 Prozent ab. Das Spektrum der freiwillig angebotenen Sozialleistungen reicht vom betriebseigenen Kindergarten, kostenlosen Werkverkehr bis hin zu Unterstützungszahlungen für Zusatzunfall- und Zusatzkrankenversicherungen.

## **Umsatzentwicklung**

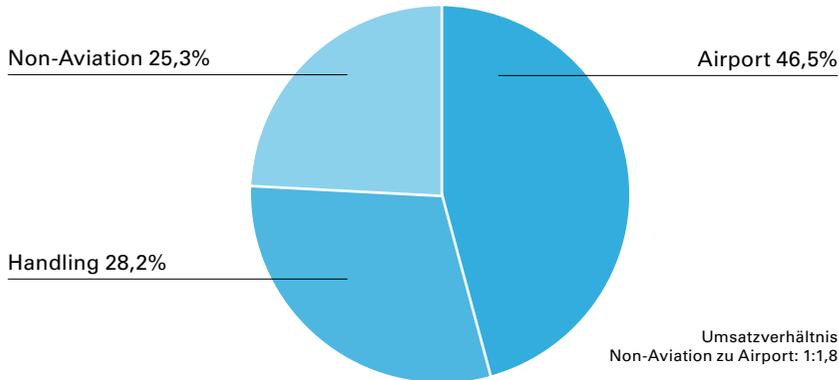
### **Umsatzplus von 12,4 Prozent – Steigerung in allen drei Segmenten**

Die Flughafen-Wien-Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2007 die Umsatzerlöse um 12,4 Prozent auf € 521,4 Mio. steigern. Der im Vergleich zur Verkehrsentwicklung überproportionale Anstieg erklärt sich durch die ausgezeichnete Entwicklung des Segments Non-Aviation, aber auch die Segmente Airport und Handling konnten deutliche Steigerungen erzielen.

Mit einem Umsatzanteil von 46,5 Prozent bildet das Segment Airport unverändert den stärksten Geschäftsbereich, wobei sich der Anteil um 0,9 Prozentpunkte erhöhte. Das Segment Handling folgt mit einem Umsatzanteil von 28,2 Prozent, um 1,9 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Dank nachhaltiger Umsatzzuwächse konnte das Segment Non-Aviation seinen Anteil am Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe um 1,0 Prozentpunkte auf 25,3 Prozent steigern.

## Konzernumsatz 2007 nach Segmenten

---



Trotz Tarifsenkungen konnte das Segment Airport einen im Vergleich zur Verkehrsentwicklung überproportionalen Umsatzanstieg von 14,6 Prozent auf € 242,2 Mio. erzielen. Die Flughafentarife (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) wirken über die Verkehrsentwicklung direkt in den Geschäftsverlauf des Segments ein. Bei den Passagieren konnte 2007 ein Plus von 11,3 Prozent verzeichnet werden, 7,3 Prozent bei den Flugbewegungen und 8,6 Prozent beim für die Berechnung des Landetarifs maßgeblichen Höchstabfluggewicht.

Die Auslastung der Flugzeuge stieg um 0,7 Prozentpunkte auf 69,2 Prozent an. In Summe wurden um 1,9 Millionen Passagiere mehr als im Vorjahr gezählt. Von diesem Wachstum ist den Low-Cost-Carrier ein Anteil von rund 66,7 Prozent, der Austrian Airlines Gruppe von knapp 13,6 Prozent und etwa 19,7 Prozent den restlichen Fluggesellschaften zuzuordnen. Der Anteil der Austrian Airlines Gruppe an der Gesamtpassagierzahl ging somit von 57,0 Prozent auf 52,6 Prozent zurück. Der Anteil der Low-Cost-Carrier hingegen stieg um 5,5 Prozentpunkte auf 18,7 Prozent – ihr Passagierwachstum belief sich auf 57,2 Prozent.

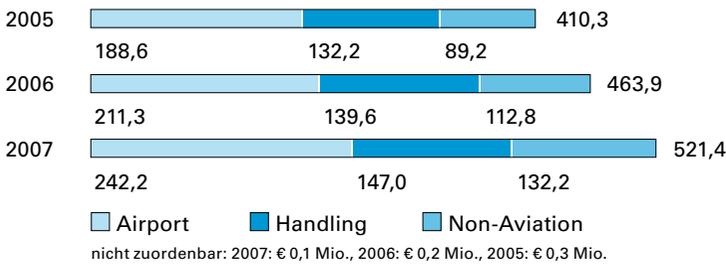
Das Segment Handling erzielte im Geschäftsjahr 2007 trotz witterungsbedingt geringerer Flugzeugenteisungsleistungen und des anhaltend starken Wettbewerbs eine Umsatzsteigerung um 5,3 Prozent auf € 147,0 Mio. Hauptverantwortlich für diese positive Entwicklung waren der Anstieg der abgefertigten Fracht um 2,5 Prozent, das Plus an Abfertigungsvorgängen von 6,6 Prozent (Linien- und Charter-Verkehr) sowie das verstärkte Abfertigungsvolumen im Bereich des General Aviation Center.

Die Bereiche Vorfeldabfertigung und Verkehrsabfertigung erwirtschafteten einen Umsatzanstieg von 3,6 Prozent, die Frachtabfertigung einen von 2,8 Prozent und die General Aviation einen Anstieg von 34,6 Prozent. Auf der Kundenseite wurden die größten Zuwächse mit SkyEurope, Austrian Airlines Gruppe, NIKI und der Air Berlin erzielt. Der durchschnittliche Marktanteil ging im Vorjahresvergleich um 0,6 Prozentpunkte auf 89,0 Prozent zurück.

Das Segment Non-Aviation konnte in der Berichtsperiode 2007 einen überdurchschnittlichen Anstieg der Umsatzerlöse um 17,2 Prozent auf € 132,2 Mio. erzielen. Die wichtigsten Faktoren dieser Entwicklung bildeten wie schon im Vorjahr die Bereiche Sicherheit, Parkierung und Vermietung. Die Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen konnten um 18,9 Prozent gesteigert werden. Per 6. November 2006 trat eine EU-Verordnung betreffend Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck in Kraft, was sich ebenso auf den Geschäftsverlauf auswirkte wie die im Wesentlichen erst im zweiten Halbjahr 2006 erfolgte Inbetriebnahme zusätzlicher Kontrollstraßen im Pier Ost.

Die Umsatzerlöse aus Parkierung konnten dank höherer Kapazitäten und Preisanpassungen bei Kurzparkern um 16,8 Prozent verbessert werden. Durch den Erwerb des Bürogebäudes World Trade Center (nunmehr Office Park 3) und die Eröffnung des Office Park 2 im zweiten Halbjahr 2007 konnten die Mieterlöse im Vorjahresvergleich um € 4,9 Mio. gesteigert werden. Die originären Umsätze der Shop- und Gastronomiebetreiber verzeichneten gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Plus von 11,9 Prozent.

**Entwicklung Konzernumsatz in € Mio.**



**Saisonalität des Flughafengeschäfts**

Aufgrund der Saisonalität in der Flugverkehrsbranche werden im ersten und vierten Quartal eines Kalenderjahres in der Regel geringere Ergebnisse erzielt als im zweiten und dritten Quartal, die von der Urlaubssaison in Europa profitieren. Im Geschäftsjahr 2007 war jedoch das vierte Quartal, in dem 27,5 Prozent des Jahresumsatzes erwirtschaftet wurden, das umsatzstärkste, gefolgt vom dritten Quartal mit 26,5 Prozent, dem zweiten Quartal mit 24,8 Prozent und dem ersten mit 21,3 Prozent. Zurückzuführen ist diese Normabweichung auf die Verkehrsaufnahme neuer Fluglinien sowie auf Frequenzerhöhungen und neue Destinationen, die vorwiegend von Low-Cost-Carrier im vierten Quartal 2007 erfolgten.

# Ertragslage

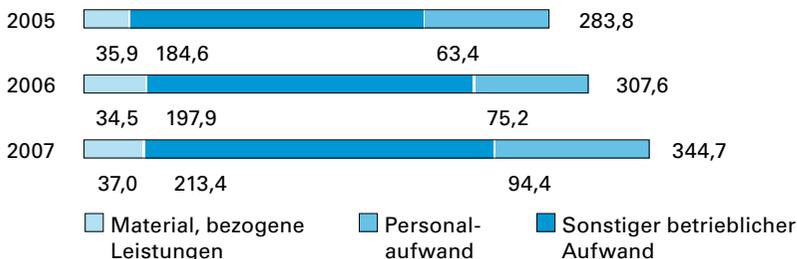
Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe lässt sich für das Geschäftsjahr 2007 wie folgt zusammenfassen:

- Betriebsleistung plus 12,3 Prozent auf € 535,7 Mio.
- Betriebliche Aufwendungen ohne Abschreibungen plus 12,1 Prozent auf € 344,7 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 12,6 Prozent auf € 191,0 Mio.
- Abschreibungen plus 7,1 Prozent auf € 70,6 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) plus 16,1 Prozent auf € 120,3 Mio.
- Finanzergebnis minus € 4,5 Mio. auf minus € 6,4 Mio.
- Ergebnis vor Steuern (EBT) plus 11,9 Prozent auf € 114,0 Mio.
- Periodenergebnis vor Minderheiten plus 12,8 Prozent auf € 87,5 Mio.
- Anteil der Flughafen Wien AG am Periodenergebnis plus € 10,9 Mio. auf € 87,7 Mio.

Aufgrund eines Anstiegs der sonstigen betrieblichen Erträge um 7,1 Prozent auf € 14,3 Mio. entwickelte sich die Betriebsleistung mit einem Plus von 12,3 Prozent auf € 535,7 Mio. proportional zum Umsatzplus von 12,4 Prozent. Die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert vorwiegend aus der teilweisen Auflösung der Rücklage für Währungsumrechnungen in Höhe von € 2,6 Mio., die mit der Kapitalrückführung der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s., Bratislava, möglich wurde. Die von der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH erbrachten, aktivierungspflichtigen Leistungen für die Flughafen Wien AG gingen um € 0,5 Mio. zurück.

Die Erhöhung der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen um 7,3 Prozent auf € 37,0 Mio. begründet sich im Wesentlichen durch im Vorjahresvergleich gestiegene Kosten für Strom und Fernwärme sowie durch an Kunden weiterverrechnete bezogene Leistungen. Die Aufwendungen für Enteisungsmittel waren aufgrund des milden Winters deutlich geringer als im Vorjahr.

## Entwicklung Betriebsaufwendungen (ohne Abschreibungen) in € Mio.

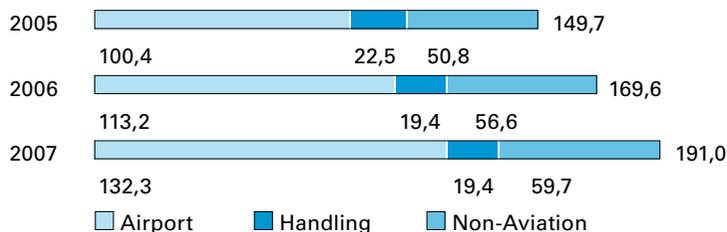


Im Personalaufwand des Geschäftsjahres 2007 ist eine Rückstellungsdotierung in Höhe von € 6,0 Mio. für Arbeiter und Angestellte im Zusammenhang mit den Zwischenergebnissen der Verhandlungen betreffend Kollektivvertragsumstellungen enthalten. Der Anstieg der um diesen Betrag bereinigten Personalaufwendungen um 4,8 Prozent auf € 207,4 Mio. ist auf einen im Vorjahresvergleich höheren Beschäftigtenstand und auf kollektivvertragliche Gehaltserhöhungen zurückzuführen. Im Rahmen des Kollektivvertragsabschlusses 2007 der Flughafen Wien AG wurden Einmalzahlungen in Höhe von € 2,3 Mio. ausbezahlt, die zwar im Jahr 2007 ergebniswirksam waren, aber keine langfristigen Belastungen auslösen. Zudem musste die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter vor allem aufgrund der Ausweitung der Sicherheitsdienstleistungen und der positiven Verkehrsentwicklung um 6,6 Prozent auf 4.087 erhöht werden.

Die Aufwendungen für Überstunden konnten damit jedoch gesenkt werden. Vorwiegend bedingt durch den Anstieg der Sicherheitsleistungen sind dem Segment Non-Aviation 73,6 Prozent des Personalzuwachses zuzuschreiben, 27,1 Prozent dem Segment Handling. Im Segment Airport hingegen ging der durchschnittliche Personalstand um 1,1 Prozent zurück. In den Verwaltungsbereichen stieg die Mitarbeiteranzahl um 1,5 Prozent. Gemessen an den Verkehrseinheiten je Mitarbeiter konnte die bereits ausgezeichnete Produktivität der Flughafen Wien AG im Vergleich zum Vorjahr um 7,5 Prozent erhöht werden.

Die Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 25,5 Prozent auf € 94,4 Mio. ist insbesondere auf gestiegene Aufwendungen für Marketing und Fremdleistungen sowie auf höhere Vorsorgen für Forderungsausfälle zurückzuführen.

#### Entwicklung EBITDA nach Segmenten in € Mio.



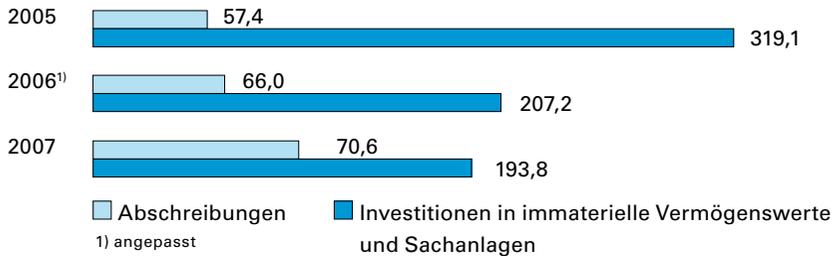
nicht zuordenbar: 2007: € -20,4 Mio., 2006: € -19,6 Mio., 2005: € -24,0 Mio.

#### Anteile der Segmente am Konzern-EBITDA in %

	2007	2006	2005
Airport	69,3	66,7	67,1
Handling	10,2	11,5	15,0
Non-Aviation	31,3	33,4	33,9
Konzern-EBITDA	100,0	100,0	100,0
nicht zuordenbar	-10,8	-11,6	-16,0

Das nicht zuordenbare Ergebnis entfällt im Wesentlichen auf Verwaltungsaufwendungen.

## Entwicklung Abschreibungen und Investitionen in € Mio.



Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte im Geschäftsjahr 2007 um 12,6 Prozent auf € 191,0 Mio. verbessert werden. Das Segment Airport lieferte mit € 132,3 Mio. (+16,8%) den größten EBITDA-Beitrag, gefolgt vom Segment Non-Aviation mit € 59,7 Mio. (+5,4%). Trotz des Anstiegs der Personalaufwendungen konnte das Segment Handling das EBITDA mit € 19,4 Mio. auf Vorjahresniveau halten.

Die Abschreibungsaufwendungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (inklusive als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien) stiegen im Vorjahresvergleich um 7,1 Prozent auf € 70,6 Mio. Ausgelöst wurde dieser Anstieg durch das hohe Investitionsvolumen, die Inbetriebnahme von Großprojekten wie dem Hangar 6 im zweiten Halbjahr 2006, die unterjährige Inbetriebnahme des Office Park 2 sowie durch den Erwerb des Bürogebäudes World Trade Center (nunmehr: Office Park 3). Die Abschreibungsaufwendungen beinhalten auch außerplanmäßige Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten infolge eingeschränkter betrieblicher und technischer Verwertbarkeit. In der Berichtsperiode 2007 wurden € 193,8 Mio. in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (inklusive als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien) investiert. Die Investitionen liegen damit um 274,3 Prozent über dem Wert der korrespondierenden Abschreibungsaufwendungen, was die hohe Investitionsbereitschaft und -kraft der Flughafen-Wien-Gruppe beweist.

## Entwicklung EBIT nach Segmenten in € Mio.

	2007	Veränderung in %	2006	2005
Airport	94,1	24,3	75,7	66,7
Handling	11,8	-7,5	12,8	15,5
Non-Aviation	35,2	0,0	35,2	34,5
Konzern-EBIT	120,3	16,1	103,7	92,3
nicht zuordenbar	-20,8	3,9	-20,0	-24,4

## Anteile der Segmente am Konzern-EBIT in %

	2007	2006	2005
Airport	78,2	73,0	72,3
Handling	9,8	12,3	16,8
Non-Aviation	29,3	34,0	37,3
Konzern-EBIT	100,0	100,0	100,0
nicht zuordenbar	-17,3	-19,3	-26,4

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) konnte im Geschäftsjahr 2007 um 16,1 Prozent auf € 120,3 Mio. verbessert werden. Das Segment Airport lieferte mit € 94,1 Mio. (+24,3%) den größten EBIT-Beitrag, gefolgt vom mit € 35,2 Mio. auf Vorjahresniveau liegenden Segment Non-Aviation. Das Segment Handling verzeichnete hingegen infolge gestiegener Personalaufwendungen einen Rückgang des EBIT um 7,5 Prozent auf € 11,8 Mio.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr um € 4,5 Mio. auf minus € 6,4 Mio. Diese Entwicklung ist auf zwei Faktoren zurückzuführen: Der Zinsaufwand war aufgrund der planmäßigen Erhöhung der Fremdfinanzierung des Investitionsprogramms um € 3,1 Mio. höher als im Vorjahr. Zudem führte die angespannte Kapitalmarktlage zu niedrigeren Börsenkursen von Wertpapieren per 31.12.2007, weshalb Wertminderungen in Höhe von € 3,9 Mio. erfolgswirksam berücksichtigt werden mussten. Direkt den Investitionen zuordenbare Zinszahlungen in Höhe von € 6,1 Mio. verringerten den ergebniswirksamen Zinsaufwand des Berichtsjahres, da diese nach IFRS-Rechnungslegung aktivierungsfähig sind und über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Investitionsobjekte verteilt werden. Vor allem die geringeren Ausschüttungen des GF7-Investmentfonds führten zu einem Rückgang der Zinserträge um € 2,5 Mio. auf € 7,6 Mio. Aus diesen Entwicklungen resultiert ein Zinsergebnis für das Geschäftsjahr 2007 von € -7,0 Mio. nach € -1,4 Mio. im Vorjahr.

Das Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen konnte gegenüber dem Vorjahr um € 2,3 Mio. auf € 4,0 Mio. gesteigert werden, wovon € -0,2 Mio. auf die Beteiligung an der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. entfallen, € 0,1 Mio. auf die Beteiligung an der Schedule Coordination Austria GmbH, € 2,5 Mio. auf die Beteiligungen am Flughafen Malta, € 1,6 Mio. auf die Beteiligung am Flughafen Košice und € 0,1 Mio. auf den Flughafen Friedrichshafen. Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) wurde um 11,9 Prozent auf € 114,0 Mio. verbessert. Die Einkommen der im Konzernabschluss konsolidierten Gesellschaften werden nahezu ausschließlich in Österreich besteuert. Die Steuerquote für das Geschäftsjahr 2007 beläuft sich auf 23,3 Prozent nach 23,9 Prozent im Jahr 2006. Das Periodenergebnis verzeichnete gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 12,8 Prozent auf € 87,5 Mio., wovon € -0,2 Mio. den Minderheitsgesellschaftern und € 87,7 Mio. den Gesellschaftern der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG zuzuordnen sind. Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien errechnet sich ein Anstieg des Ergebnisses je Aktie von 14,2 Prozent auf € 4,18.

## **Angaben zur Unternehmenssteuerung**

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt mithilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kerngrößen 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 Steigerung des Umsatzes ist die Ausgangsbasis nahezu jeder unternehmerischen Erfolgsrechnung und trägt der Absicht nach substanziellem Wachstum Rechnung. Die Ertragskennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe werden in starkem Umfang von der Entwicklung der Abschreibungsaufwendungen beeinflusst. Bedingt durch das massive Inves-

titionsprogramm werden die Abschreibungen auch in den Folgejahren ansteigen. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, wird das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße definiert. Neben dem EBITDA verwendet der Konzern als maßgebende Steuerungskennzahl die EBITDA-Margin, die das EBITDA im Verhältnis zur Betriebsleistung darstellt. Für die Berichtsperiode 2007 wird eine EBITDA-Margin von 35,7 Prozent ausgewiesen, nach 35,6 Prozent im Vorjahr. Die Verteidigung dieser hohen Profitabilität ist das erklärte Ziel der Unternehmensführung.

Oberste Priorität nimmt auch die Absicherung einer soliden Finanzstruktur ein, um die Schuldentilgungsfähigkeit zu gewährleisten und die Unternehmenssubstanz nicht zu gefährden. Gemessen wird diese finanzielle Sicherheit an der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Als Teil dieser Steuerungsgröße werden auch die Netto-Finanzverbindlichkeiten und die Eigenkapitalquote als wichtige Kenngrößen gegenüber Investoren, Analysten und Fremdkapitalgebern erörtert.

Zur Messung der Rentabilität der Geschäftsentwicklung werden vom Konzern ergänzend zur EBITDA-Margin die Kennzahlen EBIT-Margin und vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax, ROE) in die Unternehmenssteuerung einbezogen.

Die Eigenkapitalrendite drückt das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital aus. Der Flughafen Wien will die vom Kapitalmarkt abgeleiteten Renditevorgaben der Fremd- und Eigenkapitalgeber übertreffen. 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 %

	2007	2006 <sup>1)</sup>	2005
EBITDA-Margin	35,7	35,6	34,5
EBIT-Margin	22,5	21,7	21,3
ROE	12,0	11,3	11,6
ROCE	9,1	9,2	10,2
ROS	36,6	36,6	36,5

1) angepasst

**Wertschöpfungsrechnung in € Mio.**

	<b>2007</b>	<b>Veränderung in %</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
<b>Herkunft</b>				
Betriebsleistung	535,7	12,3	477,3	433,5
Minus Vorleistung	-193,5	16,7	-165,7	-147,1
<b>Wertschöpfung</b>	<b>342,3</b>	<b>9,9</b>	<b>311,5</b>	<b>286,4</b>
<b>Verwendung</b>				
Mitarbeiter	208,6	7,7	193,7	180,6
Aktionäre	52,5	13,6	46,2	42,0
Unternehmen	35,2	15,0	30,9	32,3
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	14,6	27,2	11,5	1,6
Öffentliche Hand (Steuern)	31,6	9,7	28,8	29,6
Minderheitenanteile	-0,2	-129,2	0,8	0,4
<b>Wertschöpfung</b>	<b>342,3</b>	<b>9,9</b>	<b>311,5</b>	<b>286,4</b>

**Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung in € Mio.**

	<b>2007</b>	<b>Veränderung in %</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Umsatzerlöse	521,4	12,4	463,9	410,3
Sonstige betriebliche Erträge	14,3	7,1	13,4	23,2
Betriebsleistung	535,7	12,3	477,3	433,5
Betriebsaufwand				
ohne Abschreibungen	344,7	12,1	307,6	283,8
EBITDA	191,0	12,6	169,6	149,7
Abschreibungen	70,6	7,1	66,0	57,4
EBIT	120,3	16,1	103,7	92,3
Finanzergebnis	-6,4	249,4	-1,8	7,7
EBT	114,0	11,9	101,9	100,0
Steuern	26,5	9,1	24,3	25,3
<b>Periodenergebnis</b>	<b>87,5</b>	<b>12,8</b>	<b>77,6</b>	<b>74,7</b>
davon Ergebnis Minderheiten	-0,2	-129,2	0,8	0,4
davon Ergebnis Muttergesellschaft	87,7	14,2	76,8	74,3
Gewinn je Aktie in €	4,18	14,2	3,66	3,54

**Segmentergebnisse 2007, Kurzfassung in € Mio.**

	<b>Airport</b>	<b>Handling</b>	<b>Non-Aviation</b>
Betriebsleistung	273,2	170,8	199,9
Betriebsaufwand	179,1	159,0	164,7
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern	94,1	11,8	35,2

# Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Anstieg der Bilanzsumme um 7,7 Prozent auf € 1.560,9 Mio.

## Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen per 31.12.2007 ist mit € 1.333,8 Mio. um 13,1 Prozent höher als zum Bilanzstichtag des Vorjahres, womit sein Anteil am Gesamtvermögen von 81,4 Prozent auf 85,5 Prozent anstieg. Vor allem die Posten Sachanlagen und Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen weisen deutliche Zuwächse aus. Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen waren mit € 193,8 Mio. um 6,5 Prozent geringer als im Vorjahr, übertreffen aber die korrespondierenden Abschreibungsaufwendungen in Höhe von € 70,6 Mio. deutlich. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode konsolidiert werden, erhöhte sich vorwiegend aufgrund des Erwerbs von 25,15 Prozent der Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH im Gegenwert von € 7,7 Mio. Die aktiven latenten Steuern gingen um 78,3 Prozent auf € 1,2 Mio. zurück. Im Vergleich zum Vorjahr mussten höhere passive latente Steuern aufgrund der Aktivierung von Fremdkapitalzinsen für Sachanlageninvestitionen angesetzt werden. Zudem lösten der Abbau der versicherungsmathematischen Verluste aus Abfertigungsrückstellungen sowie die Realisierung der Steuerbegünstigung aus der Mitarbeiterbeteiligung-Privatstiftung diesen Rückgang aus.

Das kurzfristige Vermögen verringerte sich im selben Zeitraum um 15,8 Prozent auf € 227,0 Mio., womit sein Anteil am Gesamtvermögen um 4,1 Prozentpunkte auf 14,5 Prozent gesunken ist. Zum Teil ist dieser Rückgang auf die Tilgung von Darlehensforderungen durch Minderheitsgesellschafter in Höhe von € 22,6 Mio. zurückzuführen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich vorwiegend aufgrund geringerer Forderungen gegenüber dem Bundesministerium für Inneres um € 7,2 Mio. auf € 43,2 Mio. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten reduzierte sich im Berichtsjahr um 68,1 Prozent auf € 29,3 Mio. Liquide Mittel in Höhe von € 52,1 Mio. wurden im Berichtsjahr als Liquiditätsreserve in kurzfristige Wertpapiere veranlagt. Die Bilanzsumme weist einen Anstieg von 7,7 Prozent auf € 1.560,9 Mio. aus.

## Bilanzpassiva

Das Eigenkapital stieg im Berichtsjahr um 1,9 Prozent auf € 734,9 Mio. Dem Periodenergebnis des Geschäftsjahres 2007 in Höhe von € 87,5 Mio. stehen die Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2006 in Höhe von € 46,2 Mio. sowie ein Abgang von Minderheitenanteilen anderer Gesellschafter an der slowakischen Holding-Gesellschaft BTS Holding a.s., Bratislava, in Höhe von € 23,0 Mio. gegenüber. Negativ auf den Eigenkapitalausweis wirkten auch die Neubewertung der Verbindlichkeit gegenüber Minderheitsgesellschaftern mit Put-Option, die in Höhe von € 7,4 Mio. direkt im Eigenkapital erfasst wurde, sowie der Abbau der Rücklage aus der Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen im Zuge des Abgangs von Minderheitenanteilen an der BTS Holding a.s., Bratislava. Geringere versicherungsmathematische Verluste der Abfertigungsrückstellungen erhöhten hingegen das Eigenkapital. In Kombination mit dem investitionsbedingten Anstieg der Finanzverbindlichkeiten ging die Eigenkapitalquote per Jahresende 2007 von 49,8 Prozent des Vorjahres auf 47,1 Prozent zurück.

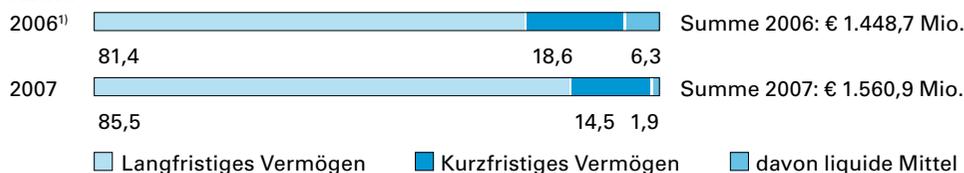
Die Zunahme der langfristigen Schulden um € 138,4 Mio. auf € 607,9 Mio. resultiert vorwiegend aus einem Darlehen in Höhe von € 100,0 Mio., das zu festen Konditionen mit der Europäischen Investitionsbank zur Finanzierung des Investitionsprogramms abgeschlossen wurde. Zudem wurde eine Umgliederung von langfristigen Anteilen passiver Abgrenzungsposten, die bislang unter den kurzfristigen übrigen Verbindlichkeiten ausgewiesen wurden, in Höhe von € 27,9 Mio. vorgenommen. Die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds, der als Resultat des Mediationsverfahrens eingerichtet wurde, erhöhten sich im Berichtszeitraum um € 4,7 Mio. auf € 10,5 Mio. Die Rückstellungen für Abfertigungen konnten hingegen aufgrund eines um 0,5 Prozentpunkte höheren Rechnungszinssatzes reduziert werden, ebenso die Rückstellungen für Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiterstiftung. Die in Vorjahren erhaltenen Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln werden unter dem Posten Übrige langfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen und reduzieren sich jährlich durch Auflösungen in Höhe der anteilmäßigen Abschreibungen.

Der Rückgang der kurzfristigen Schulden um 15,4 Prozent von € 257,9 Mio. auf € 218,1 Mio. ist auf im Vorjahresvergleich geringere übrige Rückstellungen in Höhe von € 10,2 Mio. vorwiegend für nicht abgerechnete Ermäßigungen sowie nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Die Steuerrückstellungen gingen im Vergleich zum Vorjahr um € 4,9 Mio. zurück, da im Berichtsjahr höhere Ertragsteuervorauszahlungen geleistet wurden. Die übrigen Verbindlichkeiten verringerten sich vorwiegend aufgrund der Umgliederung des langfristigen Teils der passiven Abgrenzungsposten um € 25,1 Mio.

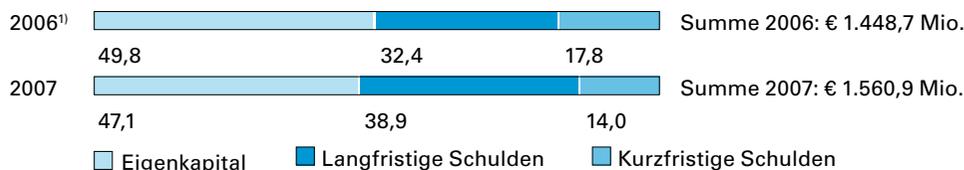
Einhergehend mit der teilweisen Fremdfinanzierung des Investitionsprogramms, die im Geschäftsjahr 2005 einsetzte, stieg das Gearing im Geschäftsjahr 2007 von 25,2 Prozent des Vorjahres auf 40,4 Prozent.

#### Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme

##### Aktiva



##### Passiva



1) angepasst

**Bilanzstruktur in € Mio.**

<b>Aktiva</b>	<b>2007</b>	<b>2006<sup>1)</sup></b>	<b>2005</b>
Langfristiges Vermögen	1.333,8	1.179,2	1.084,5
Kurzfristiges Vermögen	227,0	269,5	109,0
davon liquide Mittel	29,3	91,9	58,2
Bilanzsumme in € Mio.	1.560,9	1.448,7	1.193,4

<b>Passiva</b>	<b>2007</b>	<b>2006<sup>1)</sup></b>	<b>2005</b>
Eigenkapital	734,9	721,3	653,8
Langfristige Schulden	607,8	469,5	144,9
Kurzfristige Schulden	218,1	257,9	394,7
Bilanzsumme in € Mio.	1.560,9	1.448,7	1.193,4

**Finanzkennzahlen in %**

	<b>2007</b>	<b>2006<sup>1)</sup></b>	<b>2005</b>
Nettoverschuldung in € Mio.	297,0	181,4	112,5
Anlagenintensität	85,4	81,0	89,8
Anlagendeckungsgrad 2	100,8	101,5	74,5
Eigenkapitalquote	47,1	49,8	54,8
Gearing	40,4	25,2	17,2
Working Capital in € Mio.	-162,3	-166,8	-173,3

1) angepasst

**Geldflussrechnung**

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um € 22,2 Mio. auf € 164,4 Mio. Diese Veränderung resultiert vorwiegend in einem im Vorjahresvergleich stärkeren Rückgang der Forderungen in Höhe von € 70,5 Mio. sowie der Abnahme der Rückstellungen und Verbindlichkeiten in Höhe von € 49,9 Mio. Positiv wirkten sich das um € 12,1 Mio. verbesserte Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) und der Anstieg der Abschreibungen um € 5,0 Mio. aus.

Einem Rückgang der Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Vorjahresvergleich um € 13,4 Mio. steht ein Anstieg der Veranlagungen in kurzfristige Wertpapiere um € 27,3 Mio. gegenüber. In Summe erhöhte sich der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit um € 10,7 Mio. auf € -277,1 Mio.

Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit der Berichtsperiode bildet die Summe aus der Aufnahme eines langfristigen Darlehens in Höhe von € 100,0 Mio., der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2006 in Höhe von € 46,2 Mio. und den Auszahlungen an Minderheitsgesellschafter der slowakischen Holding-Gesellschaft BTS Holding a.s. in Höhe von € 23,0 Mio. Aufgrund der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringeren Kreditaufnahme verringerte sich der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit um € 142,8 Mio. oder 74,0 Prozent auf € 50,1 Mio. Inklusive der positiven Wirkung der Währungsumrechnung erfolgte ein Rückgang der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2006 um € 62,6 Mio. auf € 29,3 Mio.

## Geldflussrechnung, Kurzfassung in € Mio.

	2007	Veränderung in %	2006 <sup>1)</sup>	2005
Flüssige Mittel per 1.1.	91,9	296,3	23,2	108,0
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	164,4	15,6	142,2	158,0
Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-277,1	4,0	-266,4	-336,9
Netto-Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	50,1	-74,0	192,9	128,2
Währungsumrechnung	0,0	n.a.	0,0	0,9
Endbestand der flüssigen Mittel	29,3	-68,1	91,9	58,2

1) angepasst

## Investitionen

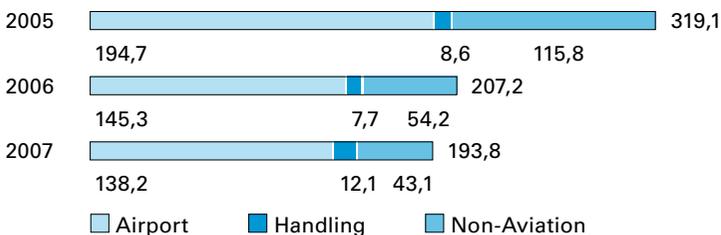
### Terminalerweiterung VIE-Skylink schreitet voran.

Im Vergleich zum Vorjahr gingen die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen im Geschäftsjahr 2007 um 20,2 Prozent auf € 201,5 Mio. zurück. Hiervon entfielen € 193,8 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, um 6,5 Prozent weniger als im Vorjahr, aber immer noch deutlich höher als die Abschreibungsaufwendungen in Höhe von € 70,6 Mio. Das wichtigste Bauvorhaben bildet wie im Vorjahr die Terminalerweiterung VIE-Skylink, dessen Eröffnung noch vor der Verkehrsspitze des Jahres 2009 erfolgen soll und die „Design Capacity“ auf 24 Millionen Passagiere anheben wird – die reale Gesamtkapazität wird jedoch deutlich größer sein.

Zudem erfolgte die Fertigstellung des Office Park 2; die Erweiterung des Parkhauses 4 wurde in Angriff genommen, und die Arbeiten zum Ausbau des Bahnhofs Flughafen wurden fortgesetzt. Mit dem Kauf des bisherigen World Trade Center, das im Kernbereich des Flughafens liegt und grundlegend adaptiert wird, wurde die Basis des Office Park 3 gelegt. Die Parkraumkapazitäten der Flughafen Wien AG wurden mit dem Kauf der Mazur Parkplatz GmbH um 5.000 Stellplätze erhöht.

Die Investitionen in Finanzanlagen beliefen sich im Berichtszeitraum auf € 7,7 Mio. und galten im Wesentlichen dem Erwerb von 25,15 Prozent der Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH.

### Verteilung der Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen nach Segmenten in € Mio.



Nicht zuordenbar: 2007: € 0,4 Mio., 2006: € 0,2 Mio., 2005: € 0,3 Mio.

**Die größten Zugänge 2007** in € Mio.  
(inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen)

<b>Sachanlagen</b>	
Terminalerweiterung VIE-Skylink	82,2
Office Park 2 – AUA Head Office	18,3
Erweiterung Vorfeld Nordost	15,7
Parkhaus 4 Erweiterung	12,5
Gepäcksortieranlage	12,0
Ausbau Bahnhof	7,2
Sicherheitssysteme	4,4
Enteisungsmittelbefüllungsanlage	2,5
Großraumvorfeldbusse	2,2
<b>Finanzanlagen</b>	
Beteiligung am Flughafen Friedrichshafen	7,7

**Die größten Zugänge 2006** in € Mio.  
(inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen)

<b>Sachanlagen</b>	
Terminalerweiterung VIE-Skylink	77,0
Erweiterung Vorfeld Nordost	23,4
Office Park 2 – AUA Head Office	20,8
Gepäcksortieranlage	11,9
Hangar 6	11,4
Ausbau Bahnhof	7,8
Grundstücke	5,5
Parkhaus 7 (Ost) Erweiterung	4,4
<b>Finanzanlagen</b>	
Beteiligung am Flughafen Košice	37,0
Erweiterung der Beteiligung am Flughafen Malta	7,0

**Investitionen und Finanzierung** in € Mio.

<b>Investitionen</b>	<b>2007</b>	<b>Veränderung in %</b>	<b>2006<sup>1)</sup></b>	<b>2005</b>
Immaterielle Vermögenswerte	0,9	-54,9	2,0	1,9
Sachanlagen	192,9	-6,0	205,2	317,2
Finanzanlagen	7,7	-82,9	45,2	24,0
<b>Investitionen gesamt</b>	<b>201,5</b>	<b>-20,2</b>	<b>252,4</b>	<b>343,1</b>

<b>Finanzierung</b>	<b>2007</b>	<b>Veränderung in %</b>	<b>2006<sup>1)</sup></b>	<b>2005</b>
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	164,4	15,6	142,2	158,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen	70,8	5,8	66,9	58,4

1) angepasst

## Finanzinstrumente

Zu den eingesetzten Finanzinstrumenten wird auf den Konzern-Anhang verwiesen.

## Forschung und Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2007 wurden im Flughafen-Wien-Konzern wie im Vorjahr keine Forschungsaktivitäten unterhalten. Entwicklungsausgaben für die Verbesserung einzelner Programm-Module der selbst entwickelten Flughafenbetriebssoftware betragen in der Berichtsperiode T€ 1.286,1 nach T€ 1.037,3 im Vorjahr.

## Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2007 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

# 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 Prozent der Aktien werden von den zwei Kernaktionären Bundesland Niederösterreich (4,2 Millionen Stückaktien) und Bundesland Wien (4,2 Millionen Stückaktien) in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag aus dem Jahr 1999 in seither unveränderter Fassung sieht die einheitliche Ausübung der Stimmrechte an den syndizierten Aktien in der Hauptversammlung vor. Änderungen des Syndikatsvertrages, 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 Prozent

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20 Prozent sowie die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung 10 Prozent am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine anderen Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10 Prozent 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 bedarf 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 Personen 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 und 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**

Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) kann eine Finanzverbindlichkeit in Höhe von € 400 Mio. 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, dass dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und das Bundesland Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40 Prozent 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 Prozent 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. Keinen Kontrollwechsel stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und des Bundeslandes Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40 Prozent aber mehr als 30 Prozent 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 das Bundesland Wien 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.

# Risiken der zukünftigen Entwicklung

## Risikomanagement

Das Risikomanagement der Flughafen-Wien-Gruppe ist in alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse eingebunden. Verantwortlich hierfür zeichnen die Leiter der Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Das Beteiligungsmanagement und das Beteiligungs-Controlling der Flughafen Wien AG stehen beratend und überwachend zur Seite. Zur Minimierung von Schaden- und Haftungsrisiken wurden Versicherungen abgeschlossen. Neben den bestehenden Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG eine Revisionsabteilung eingerichtet, die Geschäftsgebahrungen und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz überprüft. Im Geschäftsjahr 2007 wurde ein Projekt mit dem Ziel gestartet, das bestehende Risikomanagementsystem weiterzuentwickeln und zu verbessern. Der Projektabschluss ist für Mitte 2008 geplant.

## Verteidigung der starken Position als Ost-West-Hub

Die Drehscheiben-Funktion des Flughafen Wien wird in erster Linie von unserem Haupt-Airlinekunden, der Austrian Airlines Gruppe, genutzt. Diese konnte im Geschäftsjahr 2007 durch ihre engagierte „Focus East-Expansion“ nach Zentral- und Osteuropa Passagierzuwächse verzeichnen. Mit gezielten Marketingmaßnahmen werden wir den Flughafen Wien noch stärker als führender Ost-West-Hub im aufstrebenden mitteleuropäischen Wirtschaftsraum positionieren. Die Sicherung der Kernkompetenzen der Austrian Airlines Gruppe steht somit auch im Interesse des Flughafen Wien.

## Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts Flughafen Wien

Es werden laufend Möglichkeiten zur Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts überprüft. Derartige Vorhaben müssen den Unternehmenswert der Flughafen-Wien-Gruppe steigern und ihre Dividendenpolitik begünstigen. Die bestehenden Beteiligungen an den Flughäfen Malta und Košice entsprechen diesen Vorgaben gänzlich. Mit dem Kauf von 25,15 Prozent der Anteile am Flughafen Friedrichshafen konnte diese Strategie im Berichtsjahr fortgesetzt werden.

## Investitionstätigkeit in Abhängigkeit zur Verkehrsentwicklung

Die Ausbaumaßnahmen des Flughafen Wien werden in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften vorgenommen. Durch die Planung der Terminalerweiterung VIE-Skylink, die sich an der Passagierentwicklung orientiert, wird das wirtschaftliche Risiko dieses umfangreichen Investments minimiert, aber dennoch eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazität gewährleistet.

## **Finanzwirtschaftliche Risiken**

Die Finanzierung des umfangreichen Ausbauprogramms erforderte die Aufnahme langfristiger Fremdmittel, die überwiegend zu festen Konditionen verzinst werden. Die Eigenkapitalquote von 47,1 Prozent, die hohe Ertragskraft sowie die daraus resultierende gute Bonität der Flughafen-Wien-Gruppe gewährleisten auch zukünftig die Finanzierung der Ausbauprojekte sowie allfälliger weiterer Airport-Akquisitionen. Detaillierte Angaben über die finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken finden sich unter der Anmerkung (35) im Konzern-Anhang.

## **Prognosebericht**

Die jüngsten Prognosen zur österreichischen Konjunkturentwicklung gehen von einer leichten Abschwächung im Jahr 2008 aus. Unterstützt von der wirtschaftlichen Dynamik der Catchment Area und dem weltweiten Wachstum der Luftverkehrsbranche erwartet der Flughafen Wien auch für das Geschäftsjahr 2008 eine Verkehrsentwicklung, die über dem gesamteuropäischen Durchschnitt liegt.

Die gute Verkehrsentwicklung des Jahres 2007 hat sich auch im Jänner 2008 fortgesetzt. Die Passagieranzahl stieg im Vergleich zum Jänner des Vorjahres um 14,5 Prozent auf 1.314.531 Fluggäste an, die Flugbewegungen um 11,6 Prozent, das Höchstabfluggewicht MTOW um 14,5 Prozent, die Fracht um 9,4 Prozent. Die Anzahl der Lokalpassagiere entwickelte sich mit einem Plus von 23,8 Prozent auf 891.732 Fluggäste überdurchschnittlich. Das Passagieraufkommen in die osteuropäischen Destinationen legte im Jänner 2008 um 29,1 Prozent zu, das Aufkommen in den Nahen und Mittleren Osten um 15,4 Prozent.

Sollten keine wesentlichen Störfaktoren eintreten, wird für das Gesamtjahr 2008 ein Anstieg der Passagierzahl um 8,0 Prozent und von jeweils 6,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und den Flugbewegungen erwartet. Diese Zunahme sollte sowohl aus dem erwarteten Wachstum der Austrian Airlines Gruppe – vor allem im osteuropäischen Raum – als auch durch die weiterhin überdurchschnittliche Dynamik der Low-Cost-Carrier resultieren.

Für das Jahr 2008 sind Gesamtinvestitionen in Höhe von € 320,0 Mio. vorgesehen. Somit wird das mehrjährige Investitionsprogramm am Flughafen Wien weiterhin zielstrebig fortgesetzt; das wichtigste Bauvorhaben bildet die Terminalerweiterung VIE-Skylink, dessen Eröffnung noch vor der Verkehrsspitze des Jahres 2009 erfolgen soll. Im Jahr 2008 werden die Montagetätigkeiten der Gebäudetechnik und des Innenausbaus fortgesetzt sowie die Ende 2007 begonnene operative Inbetriebnahmeplanung. Die Tender-Verfahren zur Vergabe der 52 Geschäftslokale im neuen Terminalbereich werden planmäßig abgewickelt. Als Reaktion auf das starke Wachstum werden in der Berichtsperiode 2008 fünf zusätzliche Schengen Bus-Gates in Betrieb genommen. Im Herbst 2007 wurde mit den Baumaßnahmen betreffend Kernzonengestaltung und Verkehrsinfrastrukturbauprojekte begonnen.

Die Fertigstellung der Erweiterung des Parkhauses 4 um 2.250 Stellplätze ist noch vor der UEFA EURO 2008™ vorgesehen. Der im Vorjahr begonnene Bau des „Airport Logistic Center“ in Form eines Superädifikats im Bereich Cargo Nord soll im ersten Halbjahr 2008 abgeschlossen sein. Hier kommen Kleinflächen für Logistikunternehmen zur Vermietung. Das bisherige World Trade Center, ein Bürogebäude mit 18.000 m², wird nach seinem Umbau als Office Park 3 betrieben werden.

## Nachtragsbericht

### Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie gemäß EU (UVP-Richtlinie)

Die derzeitige Beschwerde bei der EU-Kommission geht gegen die Republik Österreich und nicht gegen die Flughafen Wien AG. Inhalt der Beschwerde ist die Behauptung, dass die UVP-Richtlinie der EU nicht ordnungsgemäß ins österreichische Recht umgesetzt worden sei. Für den Flughafen Wien sind aus einer Umsetzung der UVP-Richtlinie der EU keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Für sämtliche Bauten, die die Flughafen Wien AG derzeit errichtet bzw. bereits errichtet hat, liegen alle nach österreichischem Gesetz notwendigen Bescheide und Bewilligungen vor. Bei der Terminalerweiterung VIE-Skylink wurde die Notwendigkeit einer UVP anhand des österreichischen UVP-Gesetzes geprüft. Die Behörde (das Land Niederösterreich) kam zu dem Schluss, dass auch hier keine Notwendigkeit einer UVP besteht, und hat einen entsprechenden Feststellungsbescheid erlassen. Die laufenden Bauvorhaben werden wie geplant fortgesetzt, da nach österreichischem Recht gültige Bescheide vorliegen.

Die Geschäftsentwicklung des Jahres 2008 zeigt bisher in allen Segmenten und auf allen Standorten weiteres stetiges Wachstum. Die umfangreichen Ausbaumaßnahmen am Standort Wien-Schwechat befinden sich im Rahmen der Planung. Die seit Jahren angewandte Internationalisierungsstrategie wird weiterhin verfolgt. Mit den Minderheitsgesellschaftern der slowakischen Tochtergesellschaft KSC Holding a.s. werden Verhandlungen über den Erwerb der restlichen Anteile geführt.

Schwechat, am 20. Februar 2008

Der Vorstand

**Mag. Christian Domany**  
Vorstandsmitglied

**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsmitglied







3



4



5



6











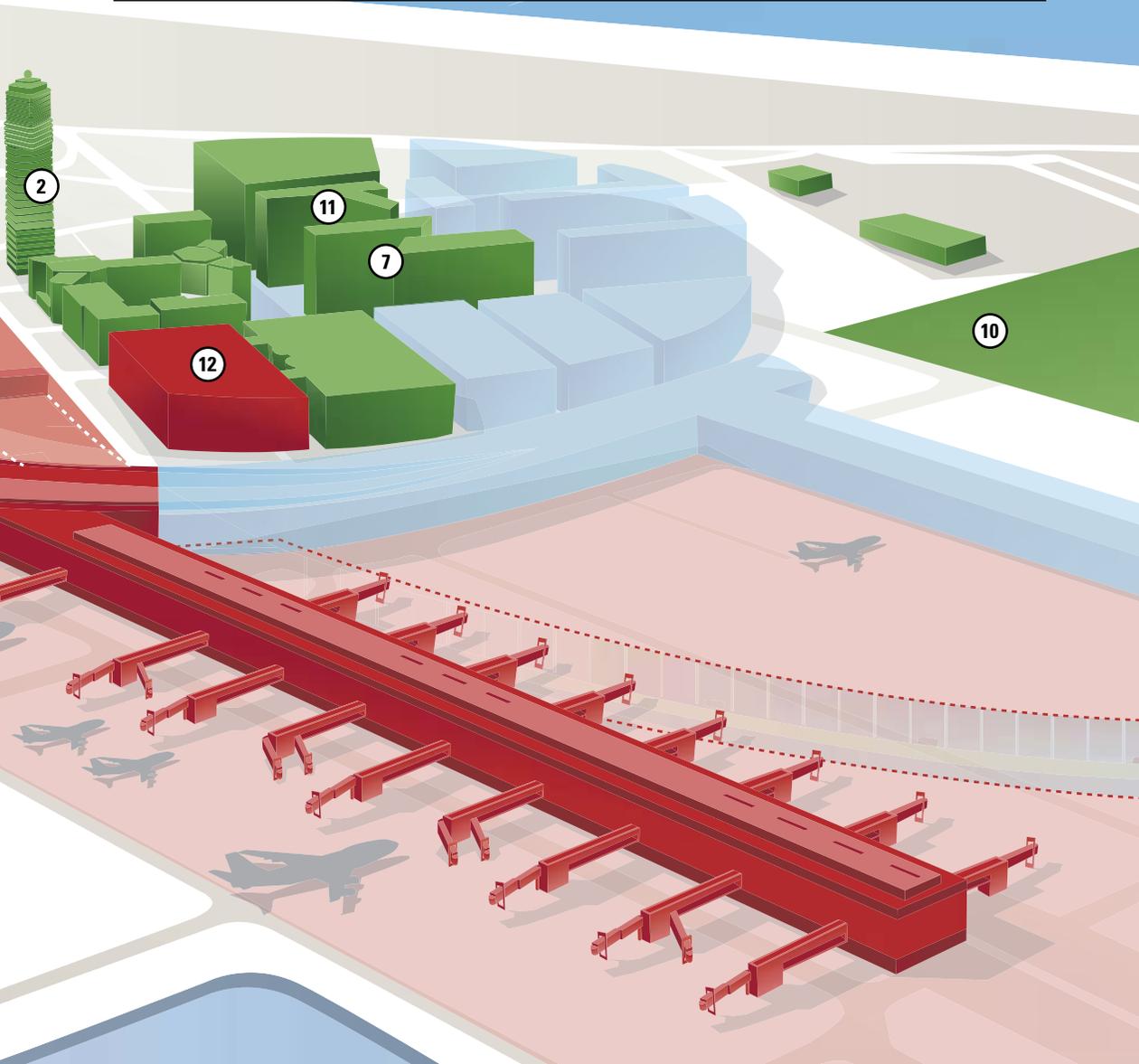


Bestand bis 2008

Investitionen  
2008–2012

Ausbauvisionen  
für die nächsten Jahrzehnte

- |  |  |
|--|--|
| ① VIE-Skylink (Eröffnung 2009)         | ⑨ Cargo West                                 |
| ② Flugsicherungsturm                   | ⑩ Vorfelderweiterung Nordost                 |
| ③ Air Cargo Center                     | ⑪ Office Park 2                              |
| ④ Handling Center West                 | ⑫ Parkhaus 4 Erweiterung<br>(Eröffnung 2008) |
| ⑤ VIP- und General Aviation Center NEU | ⑬ Terminal 2                                 |
| ⑥ Vorplatz VIE-Skylink                 | ⑭ Schengen Bus-Gates<br>(Eröffnung 2008)     |
| ⑦ Office Park 1                        | ⑮ Pier West Umbau                            |
| ⑧ Cargo Nord                           |  |



10



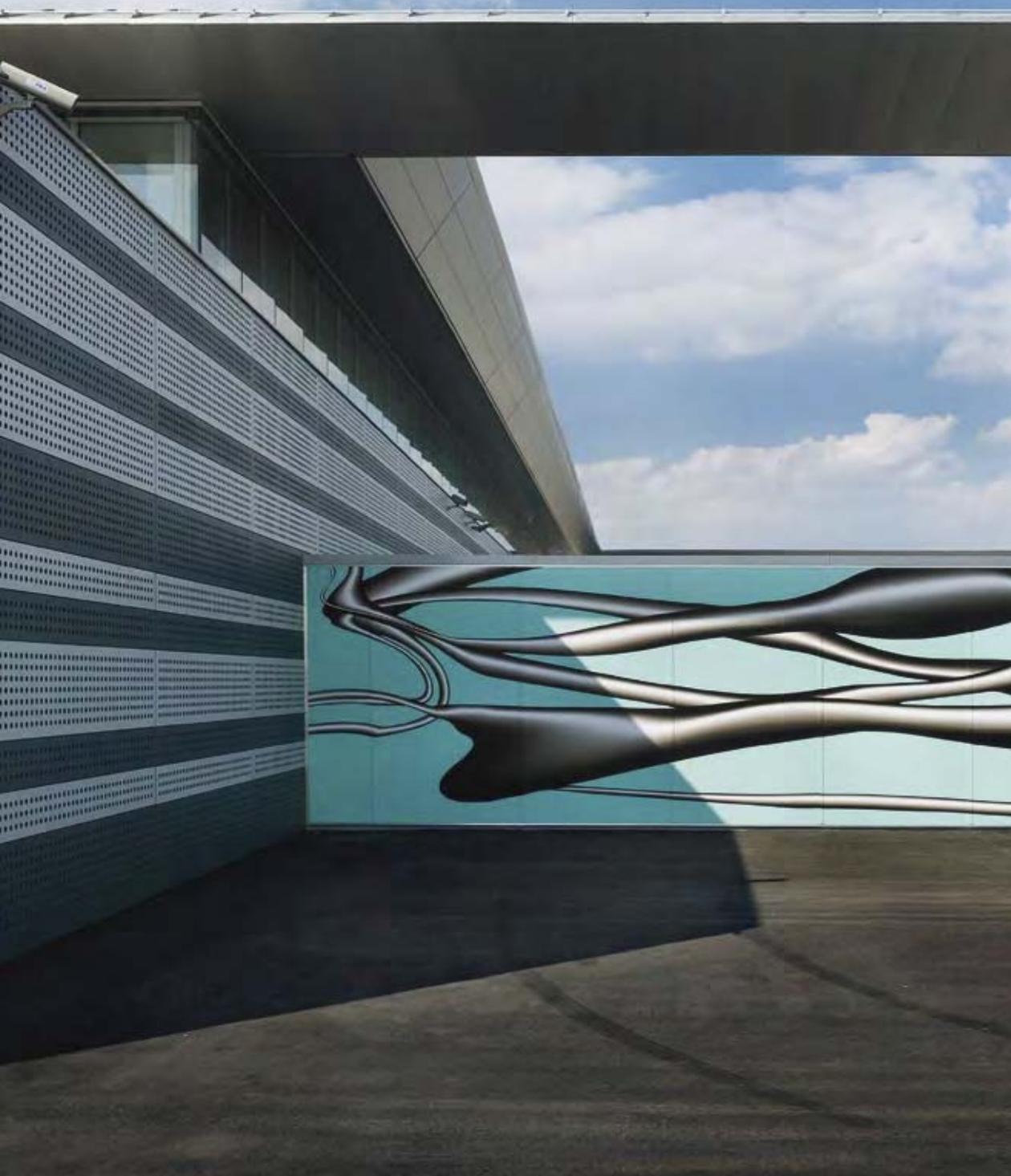
11











## **Legende**

---

- 1** Dachgleiche VIE-Skylink

---

- 2** Vorfahrt zum VIP Terminal und General Aviation Center

---

- 3** Blick auf den Tower vom Office Park 1

---

- 4** Baustellenimpressionen VIE-Skylink

---

- 5** Baustellenimpressionen VIE-Skylink

---

- 6** Vorfelderweiterung

---

- 7** VIE-Skylink Fassade

---

- 8** Luftbild Flughafen Wien – im Vordergrund der VIE-Skylink

---

- 9** Übersichtsplan der Ausbauten am Flughafen Wien

---

- 10** Salon im Priority Terminal

---

- 11** Sicherheitskontrolle im Priority Terminal

---

- 12** Foyer VIP Terminal/General Aviation Center

---

- 13** Salon im VIP Terminal

---

- 14** Blick auf den Tower

---

- 15** Ehrenhof VIP Terminal/General Aviation Center  
(vom Vorfeld aus gesehen)

# Standort & Vorteile

Bauen Sie Ihren Flughafen dort aus,  
wo die meisten zukünftigen Passagiere sind oder schnell sein können!

Also die Schnellbahnstation  
'FLUGHAFEN VORFELD'  
hält wirklich was der  
Name verspricht...



# Segmentberichterstattung

## Segment Airport

Die Tätigkeit des Segments Airport umfasst den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie das Ausbauprojekt Terminalerweiterung VIE-Skylink. Sein strategischer Schwerpunkt liegt in der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität.

**Segment Airport** im Überblick, Finanzwerte in € Mio.

	Veränderung			
	2007	in %	2006	2005
Umsatz	242,2	14,6	211,3	188,6
EBITDA	132,3	16,8	113,2	100,4
EBITDA-Margin in %	48,4	–	46,9	46,4
Abschreibungen	38,2	1,8	37,5	33,6
EBIT	94,1	24,3	75,7	66,7
EBIT-Margin in %	34,4	–	31,4	30,8
Segmentvermögen <sup>1)</sup>	818,8	13,4	722,3	643,2
Investitionen <sup>1)</sup>	138,2	-4,9	145,3	194,5
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	378	-1,1	382	378

1) angepasst

## Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Airport ist mit einem Anteil von 46,5 Prozent am Gesamtumsatz 2007 das umsatzstärkste Segment der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umsatz setzt sich im Wesentlichen aus den Flughafentarifen (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) zusammen und konnte dank der positiven Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr um 14,6 Prozent auf € 242,2 Mio. gesteigert werden.

Die am Flughafen Wien eingehobenen Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarife unterliegen einer jährlichen Anpassung an das Verkehrswachstum und die Inflationsrate. Diese seit 2001 geltende Indexformel wurde 2006 von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde bis 31.12.2009 verlängert. Für den Tarifantrag per 1.1.2007 wurde entschieden, die Absenkung aus den passagierbezogenen Tarifen zur Gänze erlösneutral auf den Landetarif für Passagierflüge umzulegen. Dadurch wird eine für die Airlines kostengünstigere Tarifstruktur angeboten und das Auslastungsrisiko der Airlines vermehrt mitgetragen. Aus diesem Grund wird ab dem Jahr 2007 zwischen einem Landetarif für Passagierflüge und einem für

Frachtflüge unterschieden. Daraus resultieren per 1.1.2007 eine Absenkung des Landetarifs Passagier um 1,38 Prozent und des Infrastrukturtarifs Betankung um 2,0 Prozent sowie eine Steigerung des Landetarifs Fracht und des Infrastrukturtarifs Airside um 0,1 Prozent.

Das Segment Airport erwirtschaftete mit € 94,1 Mio. auch im Geschäftsjahr 2007 den größten Beitrag zum Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT). Die externen Betriebsaufwendungen stiegen aufgrund höherer Abschreibungen und Marketingaktivitäten um 11,7 Prozent auf € 114,3 Mio. Bei einer Erhöhung der Umsätze um 14,6 Prozent und der betrieblichen Aufwendungen um 8,1 Prozent errechnet sich ein Anstieg des Segment-EBIT um 24,3 Prozent auf € 94,1 Mio. Das EBITDA des Segments Airport konnte um 16,8 Prozent auf € 132,3 Mio. verbessert werden.

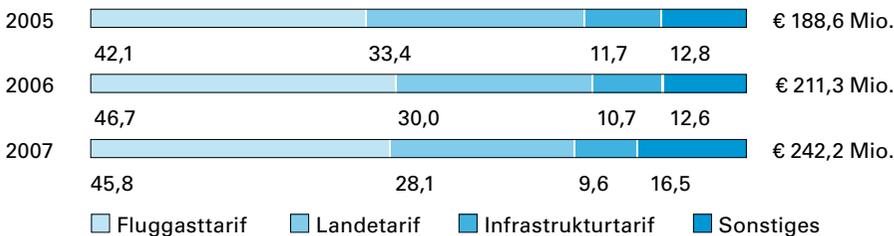
Im Vergleich zum Vorjahr konnte die EBITDA-Margin des Segments Airport um 1,5 Prozentpunkte auf 48,4 Prozent erhöht werden.

### Verkehrsentwicklung im Detail

Die dynamische Entwicklung der Low-Cost-Carrier sowie das steigende Verkehrsaufkommen nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten resultierten für das Geschäftsjahr 2007 in einer überaus positiven Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien. Das Wachstum lag mit einem Anstieg von 11,3 Prozent auf 18.768.468 Passagiere erneut über dem europäischen Durchschnitt. Es wurden 254.870 Starts und Landungen (+7,3%) abgefertigt, das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 8,6 Prozent, die Fracht um insgesamt 2,5 Prozent. Die Low-Cost-Carrier beförderten 3.505.954 Passagiere, was einem Plus von 57,2 Prozent entspricht. Damit steigt ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen von 13,2 Prozent auf 18,7 Prozent an.

Mit einem Ausbau des Streckennetzes auf 48 Osteuropa-Destinationen konnte der Flughafen Wien seine Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr weiter behaupten. Ebenso konnte der Verkehr in den Nahen und Mittleren Osten mit einem Plus von 18,5 Prozent stark zulegen.

### Umsatzstruktur des Segments Airport in %



## **Investitionen**

Die Gesamtinvestitionen im Segment Airport beliefen sich in der Berichtsperiode 2007 auf € 138,2 Mio. Die größten Investitionsprojekte bildeten die Arbeiten an der Terminalerweiterung VIE-Skylink (€ 82,2 Mio.), der Vorfelderweiterung Nordost (€ 15,7 Mio.), der Gepäcksortieranlage (€ 12,0 Mio.) sowie dem Ausbau Bahnhof Flughafen (€ 7,2 Mio.).

## **Marketingaktivitäten im Jahr 2007**

Die Aktivitäten des Airline-Marketings verfolgen das Ziel, den Flughafen Wien als „den“ Flughafen im Herzen Europas zu positionieren. Die Vermarktung als optimalen Ausgangs- und Zielpunkt für Urlaubsreisende sowie als effizientester Transfer-Hub in Europa wurde auch 2007 konsequent fortgesetzt. Mit der Teilnahme an wichtigen Airline-Konferenzen und Messen sowie zahlreichen Gesprächen mit Airlines wurde die aktive Akquisitionsstrategie fortgeführt. Über eine im Herbst 2006 gestartete Werbekampagne wurden die Marketingaktivitäten in der Catchment Area des Flughafen Wien auch im Geschäftsjahr 2007 verstärkt.

## **Ausblick**

Bei einem unveränderten Wachstumskurs der Luftfahrtbranche erwarten wir für das Geschäftsjahr 2008 einen Zuwachs der Passagierzahlen für den Flughafen Wien von etwa 8,0 Prozent, einen Anstieg der Flugbewegungen um 6,0 Prozent und des Höchstabfluggewichts (MTOW) um 6,0 Prozent. Wir gehen davon aus, dass weiterhin sowohl die Austrian Airlines Gruppe mit ihrer Osteuropa-Kompetenz als auch die Low-Cost-Carrier zu dieser positiven Entwicklung beitragen werden. Unsere Ausbauvorhaben werden 2008 planmäßig fortgesetzt, wobei die Hauptinvestitionen auf die Errichtung der Terminalerweiterung VIE-Skylink entfallen, die vor der Verkehrsspitze 2009 in Betrieb gehen wird. Als Reaktion auf das starke Wachstum werden in 2008 fünf zusätzliche Schengen Bus-Gates in Betrieb genommen.

# Segment Handling

Das Segment Handling positioniert sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter von Ground- und Fracht-Handling-Leistungen am Flughafen Wien. Aufgrund innovativer technologischer Lösungen, qualifizierten Personals, optimaler Arbeitsabläufe sowie einer flexiblen Produkt- und Preispolitik können eine hohe Qualität und im europäischen Vergleich hervorragende Transferzeiten garantiert werden.

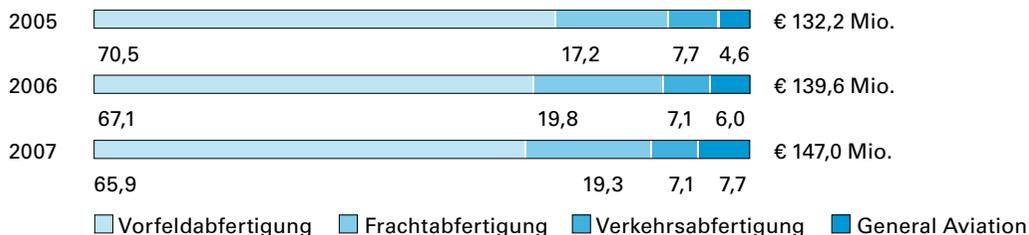
**Segment Handling** im Überblick, Finanzwerte in € Mio.

	<b>Veränderung</b>			
	<b>2007</b>	<b>in %</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Umsatz	147,0	5,3	139,6	132,2
EBITDA	19,4	-0,1	19,4	22,5
EBITDA-Margin in %	11,4	–	12,0	14,8
Abschreibungen	7,6	14,0	6,7	7,0
EBIT	11,8	-7,5	12,8	15,5
EBIT-Margin in %	6,9	–	7,9	10,2
Segmentvermögen	41,5	3,6	40,0	37,5
Investitionen	12,1	57,1	7,7	8,5
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	2.089	3,4	2.020	1.943

## Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Handling konnte die Umsatzerlöse 2007 um 5,3 Prozent auf € 147,0 Mio. erhöhen, was einem Anteil von 28,2 Prozent am Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe entspricht. In Summe wurden im Berichtsjahr 226.886 Flugbewegungen (+6,6%) im Linien- und Charterverkehr, 26.042 Bewegungen der General Aviation, 524.284 Tonnen Gepäck (in & out inklusive Transfer, Post, Cargo inklusive Trucking) und rund 17,2 Mio. Gepäckstücke gezählt. Bei den Abfertigungsvorgängen konnte die Austrian Airlines Gruppe trotz ihrer Kürzung von Langstrecken-Destinationen ein Plus von 0,7 Prozent erzielen. Eine überdurchschnittliche Entwicklung verzeichneten die Low-Cost-Carrier (NIKI, Air Berlin, Germanwings sowie Neukunde SkyEurope). Der Hauptwachstumstreiber 2007 war vor allem NIKI mit einer Steigerung von 49,7 Prozent, aber auch die übrigen Anbieter – allen voran die Neukunden Air One, Saudia und Estonian –, die in Summe ein Plus von 31,7 Prozent ausweisen. Das Segment Handling des Flughafen Wien unterstützt nicht nur das Hub-Konzept – vorwiegend für die Hauptcarrier Austrian Airlines und den Star-Alliance-Luftfahrtverband –, sondern bietet auch den Low-Cost-Carrier wettbewerbsfähige Produkte an. Dank der Verlängerung bestehender und dem Abschluss von Verträgen mit neuen Kunden konnte der Marktanteil trotz der hohen Wachstumsdynamik mit 89,0 Prozent auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten werden.

## Umsatzstruktur des Segments Handling in %



Nach einem kräftigen Wachstumsschub im Vorjahr konnte der Frachtbereich bei einem unveränderten Marktanteil von 100,0 Prozent einen Anstieg des Frachtvolumens von 2,5 Prozent auf 272.362 Tonnen erzielen. Auf die Luftfracht entfielen 191.789 Tonnen (+2,1%), das Trucking verzeichnete mit 80.573 Tonnen ein Plus von 3,4 Prozent.

Die Austrian Airlines Gruppe verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von 9,6 Prozent, was vor allem auf die Streichung der Langstrecken zurückzuführen ist. Somit ergibt sich ein Anteil von 50,4 Prozent. Der Anteil des Korea-Traffic mit 14 Frachtflügen pro Woche betrug 28,1 Prozent, auf den gesamten Far-East-Traffic entfallen 31,2 Prozent und auf den Middle-East-Traffic 4,5 Prozent. Insgesamt fliegen den Flughafen Wien pro Woche 17 reine Frachtflüge an. Der bereits im Jahr 2006 einsetzende Trend von Direktflügen aus den Haupt-Hubs der Integrator hat sich auch in 2007 fortgesetzt. Die stärksten Wachstumstreiber in der Berichtsperiode auf der Importseite waren wie im Vorjahr die Automobilindustrie in der Slowakei sowie verstärkt Mobiltelefon- und Elektronikprodukte aus Ungarn und der Slowakei.

Trotz erschwelter Arbeitsbedingungen aufgrund der Ausbaumaßnahmen und des überdurchschnittlichen Anstiegs der Flugbewegungen vor allem im zweiten Halbjahr konnte die Pünktlichkeitsrate von 99,6 Prozent auf hervorragendem Niveau gehalten werden. Das Gepäckhandling konnte verbessert werden, obwohl aufgrund verschärfter Sicherheitsbestimmungen für Handgepäck ein überdurchschnittlich hoher Anstieg von 14,8 Prozent beim Gepäcksaufkommen zu verzeichnen war.

Das Hub-Control-Center des Flughafens Wien und der Austrian Airlines Gruppe, das im Jahr 2006 seinen Betrieb aufgenommen hat, hat sich im Geschäftsjahr 2007 bewährt und leistet einen wichtigen Beitrag zur Absicherung der Transfer-Hub-Funktion. Basierend auf den in Echtzeit übertragenen Messdaten sind eine laufende Überwachung der übergreifenden Handling-Prozesskette und damit eine vorausschauende Steuerung von Anschlussflügen gewährleistet.

Die laufenden Prozessoptimierungen bei den Schnittstellen zu den Airlines wurden fortgeführt. Schwerpunkt im Berichtszeitraum 2007 war es, den Transferstrom weiter zu beschleunigen. Es wurde für den gesamten Star-Alliance-Luftfahrtverband ein direkter Umstieg von Passagieren und Gepäck von Luftfahrzeug zu Luftfahrzeug ermöglicht.

Die positive Umsatzentwicklung wurde auch durch die Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH, die ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der General Aviation anbietet, unterstützt. Die Zahl der Flugbewegungen im Bereich General Aviation stieg um 11,5 Prozent auf 26.042, die Zahl der abgefertigten Passagiere stieg um 10,5 Prozent. Im Bereich Private Aircraft Handling konnte eine Umsatzsteigerung von 43,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielt werden, wobei das Plus von 50,0 Prozent im Charter-Segment hervorzuheben ist. Im Bereich Betankung von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt betrug die Umsatzsteigerung 33,0 Prozent. Das Treibstoffvolumen stieg um 15,0 Prozent auf rund 17,9 Millionen Liter an. Die Umsatzerlöse im Bereich Hangarierung erhöhten sich aufgrund der Vollauslastung der Hangarflächen um 18,0 Prozent und im Bereich Vermietung um 16,0 Prozent.

Der durchschnittliche Personalstand des Segments Handling stieg im Berichtsjahr um 3,4 Prozent auf 2.089 Mitarbeiter an. Dieser Anstieg liegt deutlich unter dem Abfertigungsplus von 6,6 Prozent. Zudem wurde das Tätigkeitsspektrum um Beladepanung und -überwachung von Flugzeugen der Austrian Airlines Gruppe sowie der Lufthansa erweitert. Die Personalaufwendungen im Segment Handling sind um 6,9 Prozent gestiegen.

Bei einem EBIT von € 11,8 Mio. verringerte sich die EBIT-Margin von 7,9 Prozent des Vorjahres auf 6,9 Prozent. Diese Entwicklung ist einerseits auf witterungsbedingt geringere Einnahmen aus Einzelleistungen und andererseits auf erhöhte Kostenbelastungen im Zuge der Ausbaumaßnahmen (Terminalerweiterung VIE-Skylink) zurückzuführen. Infolge des wegen der EU-Liberalisierung herrschenden Marktdrucks reduzierte sich die EBITDA-Margin des Segments Handling in der Berichtsperiode 2007 um 0,6 Prozentpunkte.

## **Investitionen**

Im Jahr 2007 wurden im Segment Handling Investitionen in Höhe von € 12,1 Mio. getätigt. Zu den größten Investitionen zählt die Inbetriebnahme der neuen Enteisungsmittelbefüllstation (€ 2,5 Mio.), die aufgrund der Baustelle Terminalerweiterung VIE-Skylink verlegt werden musste. Im Zuge dieser baulichen Maßnahmen wurden zur Prozessoptimierung eine elektronische Steuerung installiert, die Lagerkapazitäten erhöht und zusätzlich die Möglichkeit geschaffen, gleichzeitig sowohl die Anlage als auch zwei Fahrzeuge zu befüllen. Weiters wurden neun Großraumvorfeldbusse (€ 2,2 Mio.) ersetzt und sieben Flugzeugschlepper zur Bedienung der zusätzlichen Push-Back-Positionen angeschafft.

## **Ausblick**

Für die nächsten Jahre ist mit einer Fortführung der bestehenden Regelungen für die Bodenabfertigung zu rechnen, weshalb in diesem Geschäftsfeld mit keinem zusätzlichen Konkurrenten zu rechnen ist. Bei einem Gesamtbewegungsplus von 6,0 Prozent im Bereich der Vorfeldabfertigung erwarten wir für das Geschäftsjahr 2008 einen stabilen Marktanteil. Wir rechnen damit, dass sich die Austrian Airlines Gruppe stabil entwickelt und der Trend der Low-Cost-Carrier zu reduzierten Leistungspaketen bei steigender Flugzeuggröße anhalten wird. Germanwings, SkyEurope, NIKI und Air Berlin werden die Flugfrequenz erhöhen. Für die Cargo Airlines wird eine Stabilisierung auf hohem Niveau prognostiziert.

Zum weiteren Ausbau der unternehmensübergreifenden Prozessoptimierung startet 2008 das Projekt „Collaborative Decision Making“. Dadurch wird eine bessere Datenqualität für den unternehmensübergreifenden Handlingprozess erwartet. Auf die Herausforderungen der UEFA EURO 2008™ ist der operative Teil des Handlings bereits ausgerichtet.

Für die Berichtsperiode 2008 zeichnet sich die Fortsetzung der Konsolidierung im Frachtbereich mit 2,0 bis 3,0 Prozent Wachstum ab, wobei voraussichtlich der Trucking-Anteil stärker steigen wird. Die markantesten Änderungen sind der Eintritt eines zweiten Cargo-Handling-Anbieters ab dem zweiten Quartal 2008 mit einem voraussichtlichen Marktanteil von rund 6,0 bis 7,0 Prozent sowie die Beendigung des DHL-Flugbetriebs ab 1.4.2008. Neben dem Homecarrier Austrian Airlines Gruppe bleibt der Hauptgeschäftszweig der Korea-Verkehr mit Schwerpunkt Importe nach Osteuropa. Die Messdatenerfassung und das Monitoring, welche sich bereits in der Vorfeldabfertigung bewährt haben, sollen schrittweise auch auf den Frachtbereich ausgedehnt werden.

Die baulichen Ausbaumaßnahmen führen auch 2008 zu operativen Herausforderungen, wodurch mit Engpässen bei den Kapazitäten zu rechnen ist. Unverminderter Wettbewerbsdruck sowie erhöhte Ansprüche der Fluglinien nach Straffung und Reduktion der Leistungspakete und -preise erfordern eine flexible Produkt- und Preisgestaltung und damit ein effizientes Kostenmanagement.

# Segment Non-Aviation

Die Tätigkeit des Segments Non-Aviation liegt in der Erbringung verschiedener Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, Werbeflächen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Baumanagement und Beratungsleistungen.

**Segment Non-Aviation** im Überblick, Finanzwerte in € Mio.

	Veränderung			
	2007	in %	2006	2005
Umsatz	132,2	17,2	112,8	89,2
EBITDA	59,7	5,4	56,6	50,8
EBITDA-Margin in %	29,9	–	31,5	32,3
Abschreibungen	24,5	14,3	21,4	16,4
EBIT	35,2	0,0	35,2	34,5
EBIT-Margin in %	17,6	–	19,6	21,9
Segmentvermögen <sup>1)</sup>	415,4	11,6	372,1	343,2
Investitionen	43,1	-20,3	54,1	115,8
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	1.465	14,6	1.278	1.018

1) angepasst

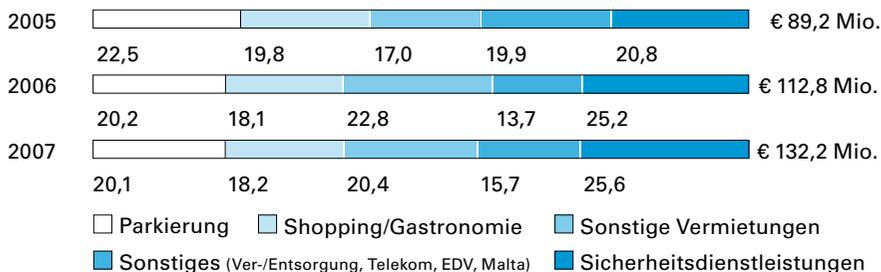
## Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Non-Aviation konnte in der Berichtsperiode 2007 einen überdurchschnittlichen Anstieg der externen Umsatzerlöse um 17,2 Prozent auf € 132,2 Mio. erzielen. Die wichtigsten Faktoren bei dieser Entwicklung bildeten wie schon im Vorjahr die Bereiche Sicherheit, Parkierung und Vermietung. Der Anteil am Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe legte damit von 24,3 Prozent im Vorjahr auf 25,3 Prozent zu.

Trotz investitionsbedingt höherer Abschreibungen und gestiegener Personalaufwendungen – der durchschnittliche Personalstand war um 14,6 Prozent höher als im Vorjahr – konnte das Segment-EBIT in Höhe von € 35,2 Mio. auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Die EBIT-Margin ging von 19,6 Prozent auf 17,6 Prozent zurück. Die EBITDA-Margin wies im Vergleich zum Vorjahr trotz Anstiegs des EBITDA um 5,4 Prozent einen leichten Rückgang in Höhe von 1,7 Prozentpunkten auf. Ausgelöst wurde diese Entwicklung durch den Anstieg der Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen auf 25,6 Prozent der Segmenterlöse; ihre EBITDA-Margin ist in der Regel geringer als im Segmentdurchschnitt.

## Umsatzstruktur des Segments Non-Aviation in %



Mit 18,9 Prozent auf € 33,8 Mio. konnte im Bereich Sicherheitsdienstleistungen die größte Umsatzsteigerung verzeichnet werden. Für diese Entwicklung war die Geschäftsausweitung unserer 100-prozentigen Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. verantwortlich. Aufgrund der Ausdehnung der Sicherheitsdienstleistungen musste der durchschnittliche Personalstand um 165 Mitarbeiter aufgestockt werden. Die Umsatzerlöse aus dem Bereich Shopping und Gastronomie konnten im Vergleich zur Vorjahresperiode mit 17,7 Prozent überproportional zum Passagieraufkommen wachsen. Die originären Umsätze der Shops und Gastronomiebetriebe erhöhten sich um 11,9 Prozent auf € 146,7 Mio. Die Umsatzerlöse aus Parkierung verzeichneten dank höherer Kapazitäten und Preisanpassungen bei Kurzparkflächen im Berichtszeitraum einen Anstieg um 16,8 Prozent auf € 26,6 Mio.

### Shopping

	2007	Veränderung in %	2006	2005
Verkaufsfläche in m <sup>2</sup>	7.333	1,6	7.218	5.977
Umsatz der Geschäfte in € Mio.	120,4	12,9	106,7	95,0
Erlöse in € Mio.	19,6	18,7	16,5	14,4

### Gastronomie

	2007	Veränderung in %	2006	2005
Verkaufsfläche in m <sup>2</sup>	4.034	1,3	3.981	3.451
Umsatz der Lokale in € Mio.	26,3	7,3	24,5	22,4
Erlöse in € Mio.	4,5	13,6	4,0	3,1

## **Investitionen**

Den Investitionsschwerpunkt des Segments Non-Aviation bildeten die Eröffnung des Office Park 2 (Head Office für Austrian Airlines Gruppe) mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von € 40,6 Mio. (davon Zugang in der Berichtsperiode 2007 in Höhe von € 18,3 Mio.) sowie die Erweiterung des Parkhauses 4 um 2.250 Stellplätze mit € 12,5 Mio. Es ist vorgesehen, die Erweiterung des Parkhauses 4 noch vor der UEFA EURO 2008™ im Juni 2008 fertigzustellen.

## **Ausblick**

Den operativen Schwerpunkt des Geschäftsjahres 2008 werden – ergänzend zur Fertigstellung des erweiterten Parkhauses 4 und der verbesserten Anbindung an den öffentlichen Verkehr – weiterhin die durch den Terminalausbau VIE-Skylink ausgelösten Herausforderungen bilden.

Die Tender-Verfahren zur Vergabe der 52 Geschäftslokale im neuen Terminalbereich werden planmäßig abgewickelt. Nach Abschluss der Verfahren erfolgen gemeinsam mit den neuen Betreibern ab Frühjahr 2008 Detailplanungen für diese Flächen.

Der im Vorjahr begonnene Bau des „Airport Logistic Center“ in Form eines Superädifikats im Bereich Cargo Nord soll im ersten Halbjahr 2008 abgeschlossen sein. Hier kommen Kleinflächen für Logistikunternehmen zur Vermietung. Das bisherige World Trade Center, ein Bürogebäude mit einer Nutzfläche von 18.000 m<sup>2</sup>, wird nach dem Umbau als Office Park 3 betrieben.

# Konzernabschluss 2007 der Flughafen Wien AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	122
Konzern-Bilanz	123
Konzern-Geldflussrechnung	124
Aufstellung der erfassten Gewinne und Verluste	125
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	126
Konzern-Anhang	128
Grundlagen und Methoden	128
Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	130
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	148
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	156
Sonstige Angaben	169
Konzernunternehmen	188
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	189
Bestätigungsvermerk	197
Bericht des Aufsichtsrats	199

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2007

in T€	Anhang	2007	2006
Umsatzerlöse	(1)	521.424,6	463.888,5
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	14.315,0	13.369,7
Betriebsleistung		535.739,6	477.258,1
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-37.007,7	-34.474,2
Personalaufwand	(4)	-213.365,9	-197.927,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-94.373,5	-75.208,3
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		190.992,5	169.648,6
Abschreibungen	(6)	-70.648,6	-65.964,5
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		120.343,9	103.684,1
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(8)	350,0	-2.208,5
Zinsergebnis	(9)	-7.017,7	-1.413,8
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	-3.744,8	26,4
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		-10.412,5	-3.595,8
Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen	(7)	4.038,3	1.771,4
Finanzergebnis		-6.374,2	-1.824,4
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		113.969,7	101.859,7
Ertragsteuern	(11)	-26.515,0	-24.308,3
Periodenergebnis		87.454,7	77.551,4
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		87.678,0	76.785,4
Minderheitsgesellschafter		-223,4	766,0
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(21)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €)		4,18	3,66
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,50	2,20
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		52.500,0	46.200,0

# Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2007

## Aktiva

in T€	Anhang	31.12.2007	31.12.2006 <sup>1)</sup>
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	9.318,1	6.141,2
Sachanlagen	(13)	1.098.496,0	1.016.664,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	122.595,1	59.594,1
Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen	(15)	99.704,1	88.501,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	2.528,0	2.762,0
Latente Steuerabgrenzung	(11)	1.193,7	5.512,2
Langfristiges Vermögen		1.333.834,9	1.179.174,9
Vorräte	(17)	3.378,2	2.931,3
Wertpapiere	(18)	142.078,6	91.173,6
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	52.268,8	83.521,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(20)	29.293,0	91.868,9
Kurzfristiges Vermögen		227.018,6	269.495,4
Summe Aktiva		1.560.853,5	1.448.670,3

## Passiva

in T€	Anhang	31.12.2007	31.12.2006
Grundkapital	(21)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(22)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(23)	-2.421,7	-4.581,5
Einbehaltene Ergebnisse	(24)	466.317,4	431.545,4
Minderheitenanteile	(25)	711,8	23.989,9
Eigenkapital		734.934,8	721.281,1
Rückstellungen	(26)	92.274,3	95.935,4
Finanzverbindlichkeiten	(27)	468.191,9	359.809,8
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	47.366,9	13.323,4
Latente Steuerabgrenzung	(11)	0,0	391,0
Langfristige Schulden		607.833,1	469.459,5
Steuerrückstellungen	(29)	582,3	5.522,4
Übrige Rückstellungen	(29)	100.768,8	110.971,5
Finanzverbindlichkeiten	(27)	144,8	4.652,9
Lieferantenverbindlichkeiten	(30)	65.172,9	60.242,7
Übrige Verbindlichkeiten	(31)	51.416,8	76.540,2
Kurzfristige Schulden		218.085,6	257.929,7
Summe Passiva		1.560.853,5	1.448.670,3

1) angepasst (siehe Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden im Anhang auf Seite 130)

# Konzern- Geldflussrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2007

in T€	2007	2006 <sup>1)</sup>
Ergebnis vor Ertragsteuern	113.969,7	101.859,7
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	71.886,9	66.837,9
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	-89,1	2.286,3
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.412,9	-1.447,1
- sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	34,8	0,0
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-444,2	-115,6
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	34.749,5	-35.709,0
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	-10.862,9	10.064,8
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-10.298,3	18.665,5
Veränderung aus Währungsumrechnung	-1.674,0	784,8
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	195.859,7	163.227,3
- Zahlungen für Ertragsteuern	-31.446,3	-21.008,7
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	164.413,3	142.218,6
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	7.314,7	223,0
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	13,4	34,7
+ Einzahlungen aus Kapitalherabsetzung bestehender Beteiligungen	0,0	7.924,6
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-193.799,4	-207.197,1
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	-7.713,3	-45.175,4
- Auszahlungen für Unternehmenserwerbe	-30.853,0	0,0
Veränderung aus Änderung Konsolidierungskreis	0,0	28,4
Veränderung aus Währungsumrechnung	0,0	2.493,0
- Auszahlungen für Wertpapiere	-52.099,2	-24.766,8
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-277.136,9	-266.435,5
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-46.200,0	-42.000,0
Veränderung Minderheitsgesellschafter	-5.624,8	37.982,7
Veränderung aus Währungsumrechnung von Minderheitsgesellschaftern	-1.903,3	3.156,6
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	103.874,0	193.762,7
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	50.145,8	192.902,0
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-62.577,7	68.685,0
Veränderung aus Währungsumrechnung	1,8	0,0
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	91.868,9	23.183,9
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	29.293,0	91.868,9

1) angepasst; Erläuterungen siehe Anhangelerläuterung (32)

# Aufstellung der erfassten Gewinne und Verluste

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2007

in T€	2007	2006 <sup>1)</sup>
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (brutto)</b>		
Wertänderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren		
direkt im Eigenkapital verrechnet	-10,8	-2.474,1
ins Ergebnis der laufenden Periode umgebucht	2.550,6	0,0
Veränderung aus Währungsumrechnung	-3.061,2	4.848,2
Marktwertbewertung Put-Option Minderheiten	-7.411,3	0,0
Cash-Flow Hedge	34,8	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	1.951,9	9.061,3
Mitarbeiterstiftung	1.197,0	1.380,0
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital verrechnete Posten	-1.623,4	-2.284,3
Summe der direkt im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste	-6.372,4	10.531,1
Periodenergebnis	87.454,7	77.551,4
Summe der erfassten Gewinne und Verluste	81.082,3	88.082,5
davon entfallend auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	83.131,9	85.459,9
Minderheitsgesellschafter	-2.049,6	2.622,5

1) angepasst

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Beträge in T€	Grundkapital	Kapitalrücklagen	AfS-Rücklage	Sicherungsrücklage
Stand zum 1.1.2006	152.670,0	117.657,3	-49,8	0,0
Währungsumrechnung				
Marktwertbewertung von Wertpapieren			-1.855,6	
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste				
Mitarbeiterstiftung				
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0,0	0,0	-1.855,6	0,0
Periodenergebnis				
Summe der erfassten Gewinne und Verluste	0,0	0,0	-1.855,6	0,0
Minderheitenanteile				
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2006	152.670,0	117.657,3	-1.905,4	0,0
Stand zum 1.1.2007	152.670,0	117.657,3	-1.905,4	0,0
Anpassungen				
Stand zum 1.1.2007 angepasst	152.670,0	117.657,3	-1.905,4	0,0
Stand zum 1.1.2007	152.670,0	117.657,3	-1.905,4	0,0
Währungsumrechnung				
Marktwertbewertung Put-Option				
Minderheitsgesellschafter				
Marktwertbewertung von Wertpapieren			1.904,7	
Cash-Flow Hedge				26,1
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste				
Mitarbeiterstiftung				
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0,0	0,0	1.904,7	26,1
Periodenergebnis				
Summe der erfassten Gewinne und Verluste	0,0	0,0	1.904,7	26,1
Kapitalrückzahlung Minderheitenanteile				
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2007	152.670,0	117.657,3	-0,7	26,1

Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstiger Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Summe vor Minderheiten	Minderheiten- anteile	Gesamt
-11.937,2	-526,5	-12.513,6	396.017,5	653.831,2	0,0	653.831,2
	2.991,6	2.991,6		2.991,6	1.856,5	4.848,2
		-1.855,6		-1.855,6		-1.855,6
6.795,9		6.795,9		6.795,9		6.795,9
		0,0	742,5	742,5		742,5
6.795,9	2.991,6	7.932,0	742,5	8.674,5	1.856,5	10.531,1
			76.785,4	76.785,4	766,0	77.551,4
6.795,9	2.991,6	7.932,0	77.527,9	85.459,9	2.622,5	88.082,5
				0,0	21.367,4	21.367,4
			-42.000,0	-42.000,0		-42.000,0
-5.141,3	2.465,1	-4.581,5	431.545,4	697.291,2	23.989,9	721.281,1
-5.141,3	5.621,7	-1.425,0	431.545,4	700.447,7	38.748,7	739.196,4
	-3.156,6	-3.156,6		-3.156,6	-14.758,8	-17.915,4
-5.141,3	2.465,1	-4.581,5	431.545,4	697.291,2	23.989,9	721.281,1
-5.141,3	2.465,1	-4.581,5	431.545,4	697.291,2	23.989,9	721.281,1
	-1.234,9	-1.234,9		-1.234,9	-1.826,2	-3.061,2
		0,0	-7.411,3	-7.411,3		-7.411,3
		1.904,7		1.904,7		1.904,7
		26,1		26,1		26,1
1.463,9		1.463,9		1.463,9		1.463,9
		0,0	705,3	705,3		705,3
1.463,9	-1.234,9	2.159,8	-6.706,0	-4.546,2	-1.826,2	-6.372,4
			87.678,0	87.678,0	-223,4	87.454,7
1.463,9	-1.234,9	2.159,8	80.972,0	83.131,9	-2.049,6	81.082,3
				0,0	-21.228,6	-21.228,6
			-46.200,0	-46.200,0		-46.200,0
-3.677,4	1.230,2	-2.421,7	466.317,4	734.223,0	711,8	734.934,8

# Konzern-Anhang

## Grundlagen und Methoden

### Angaben zum Unternehmen

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (AG) und ihre Tochterunternehmen sind Dienstleistungsunternehmen im Bereich Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen. Die Flughafen Wien AG betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien sowie den Flugplatz Vöslau-Kottingbrunn. 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 Landesals Handelsgericht Korneuburg (FN 42984 m) eingetragen.

### Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2007 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie mit § 245a UGB. Der Konzernabschluss entspricht auch den IFRS, wie sie vom International Accounting Standards Board (IASB) verlautbart wurden.

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.

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. Die maltesischen Tochtergesellschaften (Teilkonzern der VIE Malta Ltd.) hatten bis inklusive dem Geschäftsjahr 2005/2006 den 31. März als Bilanzstichtag.

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 laufenden Jahr hat der Konzern alle neuen und geänderten Standards und Interpretationen, die vom International Accounting Standards Board (IASB) und vom International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) des IASB veröffentlicht und von der EU übernommen wurden, angewendet, soweit sie für die Geschäftstätigkeit des Konzerns

relevant waren und für Geschäftsjahre, die am 1. Jänner 2007 begannen, in Kraft getreten sind. Insbesondere wurden folgende Verlautbarungen des IASB im Geschäftsjahr erstmals angewendet:

- Änderung des IAS 1 „Darstellung des Abschlusses – Angaben zum Kapital“
- IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“
- IFRIC 10 „Zwischenberichterstattung und Wertminderung“

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

Zum Zeitpunkt der Freigabe dieses Abschlusses zur Veröffentlichung waren die folgenden Standards und Interpretationen bereits veröffentlicht, jedoch noch nicht verpflichtend anzuwenden:

- |  |  |
|--|--|
| • Änderung des IAS 1<br>„Darstellung des Abschlusses“                                | Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen. |
| • Änderung des IAS 23<br>„Fremdkapitalkosten“  | Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen. |
| • Änderung des IAS 32<br>„Finanzinstrumente: Angaben“                                | Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen. |
| • Änderung des IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse nach IFRS“             | Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.   |
| • Überarbeitung des IFRS 3<br>„Unternehmenszusammenschlüsse“                         | Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.   |
| • IFRS 8 „Operative Segmente“  | Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen.   |
| • IFRIC 11 „IFRS 2 – Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen“ | Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen.   |

- IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“  
Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2008 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
- IFRIC 13 „Kundentreueprogramme“  
Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.
- IFRIC 14 „IAS 19 – Obergrenze eines nach IAS 19 erfassten Vermögenswerts, Mindestfinanzierungsvorschriften und ihre Auswirkungen“  
Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2008 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen.

Die Änderung des IAS 23 „Fremdkapitalkosten“, die die zwingende Aktivierung von Fremdkapitalkosten bei Anschaffung oder Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten vorsieht, wird im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG bereits seit dem Geschäftsjahr 2006 durch Inanspruchnahme des Wahlrechts des derzeit anzuwendenden IAS 23 berücksichtigt. Die anderen Standards und Interpretationen wurden noch nicht angewandt. Aus der künftigen Anwendung der anderen vorstehenden Standards und Interpretationen werden sich voraussichtlich keine wesentlichen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Flughafen Wien AG ergeben.

## Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Flughafen Wien AG hat im vorliegenden Abschluss folgende Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden vorgenommen, um zuverlässigere und relevantere Informationen über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu vermitteln:

1. Gegenüber den im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurde der Ausweis der Verpflichtungen aus dem Mediationsvertrag im Zusammenhang mit der Errichtung der dritten Piste auf eine Nettodarstellung geändert. Bisher wurden die bis zum geplanten Baubeginn geschätzten Umweltfondsbeiträge und Lärmschutzmaßnahmen inklusive Dialogforum als Anschaffungs- bzw. Herstellnebenkosten erfasst. Auf der Passivseite wurden Rückstellungen für Investitionen in entsprechender Höhe gebildet. Soweit die Erfüllung des Mediationsvertrags durch konkret umzusetzende Umweltmaßnahmen erfolgt, werden diese einzelnen Maßnahmen nunmehr im Zeitpunkt der Umsetzung als Anschaffungs- bzw. Herstellungsnebenkosten der dritten Piste erfasst. Die gemäß Leistungsvertrag „Umweltfonds“ zu leistenden jährlichen Beiträge werden in Höhe ihres Barwerts als Verbindlichkeit ausgewiesen und stellen im Anschaffungs- bzw. Herstellungszeitraum der dritten Piste ebenfalls Nebenkosten dar. Die Vorjahresbeträge wurden folglich angepasst: Die ausgewiesenen Anschaffungs-

und Herstellnebenkosten für noch nicht durchgeführte Lärmschutzmaßnahmen und noch nicht den bisherigen Rechnungsperioden zuzuordnenden Umweltfondsbeiträge wurden mit den Rückstellungen erfolgsneutral verrechnet. Umweltfondsbeiträge, die bisherige Rechnungsperioden betreffen, werden in Höhe ihres jeweiligen Barwerts als langfristige Verbindlichkeit passiviert.

2. Im Vergleich zum Vorjahr wurden die unter den sonstigen Finanzanlagen oder langfristigen Forderungen als Vermögenswerte ausgewiesenen Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen im Konzernabschluss 2007 gemäß IAS 19 als Planvermögen behandelt und von den zum Stichtag bestehenden Pensionsverpflichtungen in Abzug gebracht.
3. Der aus dem Erwerb des Anteils an Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. durch die VIE (Malta) Limited stammende Firmenwert wurde im Vorjahr getrennt von der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung unter den immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen. Im vorliegenden Konzernabschluss erfolgt der Ausweis des Firmenwerts unter dem Posten Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen und ist im Buchwert des Anteils eingeschlossen.
4. Im Vorjahr unter den Sachanlagen ausgewiesene Grundstücke und Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder in der Produktion noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sind im Konzernabschluss 2007 unter dem Posten als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ausgewiesen.
5. Die im Vorjahr unter Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente dargestellten Investmentfonds und Anleihen werden im Konzernabschluss 2007 als eigener Posten Wertpapiere im kurzfristigen Vermögen ausgewiesen.
6. Soweit Minderheitsgesellschaftern auch Differenzen aus der Fremdwährungsumrechnung von Abschlüssen anteilig zuzurechnen sind, wurden diese dem entsprechenden Posten für die jeweiligen Minderheitsgesellschafter zugeordnet.
7. Sofern mit Minderheitsgesellschaftern Vereinbarungen über eine Put-Option über den Verkauf der Anteile an den Flughafen-Wien-Konzern getroffen wurden, wurden deren Anteile entsprechend den Vorgaben von IAS 32 als Verbindlichkeiten ausgewiesen und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Dies führte zu einer Umgliederung des entsprechenden Minderheitenanteils vom Eigenkapital in die kurzfristigen Schulden sowie im Geschäftsjahr 2007 zu einer Erfassung eines Verlustes aus der Wertänderung des Anteils.

Der Flughafen-Wien-Konzern hat für jede vorangegangene Berichtsperiode ausgewiesene Vergleichszahlen dahin gehend angepasst, als wären die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden immer angewendet worden. Die Vergleichszahlen wurden wie folgt angepasst:

in T€	31.12.2006 angepasst	31.12.2006	Differenz	Anpassung Nr.
<b>Aktiva</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	6.141,2	7.055,3	-914,1	3
Sachanlagen	1.016.664,3	1.109.800,1	-93.135,8	1 und 4
Als Finanzinvestition gehaltene				
Immobilien	59.594,1	0,0	59.594,1	4
Beteiligungen an at equity				
bilanzierten Unternehmen	88.501,0	87.586,9	914,1	3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.762,0	5.954,1	-3.192,1	2
Latente Steuerabgrenzung	5.512,2	5.512,2	0,0	
Langfristiges Vermögen	1.179.174,9	1.215.908,8	-36.733,9	
Vorräte	2.931,3	2.931,3	0,0	
Wertpapiere	91.173,6	0,0	91.173,6	5
Forderungen und sonstige				
Vermögenswerte	83.521,6	83.521,6	0,0	
Zahlungsmittel und				
Zahlungsmitteläquivalente	91.868,9	183.042,5	-91.173,6	5
Kurzfristiges Vermögen	269.495,4	269.495,4	0,0	
Summe Aktiva	1.448.670,3	1.485.404,2	-36.733,9	
<b>Passiva</b>				
Grundkapital	152.670,0	152.670,0	0,0	
Kapitalrücklagen	117.657,3	117.657,3	0,0	
Sonstige Rücklagen	-4.581,5	-1.425,0	-3.156,6	6
Einbehaltene Ergebnisse	431.545,4	431.545,4	0,0	
Minderheitenanteile	23.989,9	38.748,7	-14.758,8	6 und 7
Eigenkapital	721.281,1	739.196,4	-17.915,4	
Rückstellungen	95.935,4	117.547,8	-21.612,4	1 und 2
Finanzverbindlichkeiten	359.809,8	359.809,8	0,0	
Übrige Verbindlichkeiten	13.323,4	7.519,4	5.804,0	1
Latente Steuerabgrenzung	391,0	391,0	0,0	
Langfristige Schulden	469.459,5	485.267,9	-15.808,4	
Steuerrückstellungen	5.522,4	5.522,4	0,0	
Übrige Rückstellungen	110.971,5	131.897,0	-20.925,5	1
Finanzverbindlichkeiten	4.652,9	4.652,9	0,0	
Lieferantenverbindlichkeiten	60.242,7	60.242,7	0,0	
Übrige Verbindlichkeiten	76.540,2	58.624,9	17.915,4	6 und 7
Kurzfristige Schulden	257.929,7	260.939,8	-3.010,1	
Summe Passiva	1.448.670,3	1.485.404,2	-36.733,9	

Auf die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sowie das Ergebnis je Aktie (verwässert wie unverwässert) ergaben sich aufgrund der vorgenommenen Anpassungen keine wesentlichen Auswirkungen.

### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen einbezogen (mit Ausnahme von sieben Tochterunternehmen). Tochterunternehmen sind Gesellschaften, die direkt oder indirekt von uns beherrscht werden. 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 2007 sind neben der Flughafen Wien AG elf inländische (Vorjahr: acht) und drei ausländische (Vorjahr: drei) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Die Minderheitenanteile an der KSC Holding a.s. werden als Verbindlichkeit ausgewiesen, da die Minderheitsgesellschafter über einen Anspruch auf Verkauf ihrer Anteile an die Flughafen Wien AG verfügen (Put-Option). Weiters wurden drei inländische Unternehmen (Vorjahr: drei) und vier ausländische Unternehmen (Vorjahr: drei) nach der Equity-Methode bewertet.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt. An den ausländischen Tochtergesellschaften BTS Holding, a.s. und KSC Holding, a.s. beträgt der Kapitalanteil der Flughafen Wien AG aufgrund von stimmrechtslosen Vorzugsaktien weniger als die Hälfte. Diese Gesellschaften werden jedoch vollkonsolidiert, da der Flughafen Wien AG die Mehrheit der stimmberechtigten Aktien zusteht. 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.

Sieben Tochterunternehmen wurden 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 2007 auf unter 1,0 Prozent des Konzernumsatzes.

## Änderungen des Konsolidierungskreises

Im Geschäftsjahr 2007 wurden die folgenden Gesellschaften erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen:

Name der Gesellschaft	Erwerbszeitpunkt	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Corvin WTC Airport Business Center Vermietungs GmbH (nunmehr Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H.)	4.4.2007	Vollkonsolidierung	100,0%	Erwerb
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	21.4.2007	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung
Mazur Parkplatz GmbH	1.8.2007	Vollkonsolidierung	100,0%	Erwerb
Flughafen Friedrichshafen GmbH	25.5.2007	At-Equity	25,15%	Erwerb

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwarb am 4. April 2007 100,0 Prozent der Anteile an der Corvin WTC Airport Business Center Vermietungs GmbH, Wien (nunmehr Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H., Schwechat), für einen Kaufpreis in Höhe von T€ 27.104,4. Der Kaufpreis wurde mit Barmitteln beglichen. Das erworbene Unternehmen besitzt und betreibt das „World Trade Center“-Bürogebäude (nunmehr Office Park 3) am Flughafen Wien-Schwechat. Im Zuge der Kaufpreisaufteilung wurde das Bürogebäude in Höhe von T€ 5.591,1 an den beizulegenden Zeitwert angepasst sowie ein Firmenwert in Höhe von T€ 4.380,0 ermittelt, der im Wesentlichen auf das erwartete langfristige Entwicklungspotenzial des Office Park 3 zurückzuführen ist. Mit dem Erwerb der Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H. sind Barmittel in Höhe von T€ 598,5 übernommen worden. Der konsolidierte Ergebnisbeitrag der Tochtergesellschaft seit dem Erwerb beträgt T€ 1.046,1. Wäre die Akquisition zum 1. Jänner 2007 erfolgt, würden die geschätzten konsolidierten Umsatzerlöse T€ 3.847,9 betragen sowie das geschätzte konsolidierte Periodenergebnis T€ 4.698,2 (inklusive außerordentliches Ergebnis in Höhe von T€ 3.610,1).

Zum 1. August 2007 hat die Flughafen Wien AG über ihre Konzerngesellschaft VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. 100 Prozent der Anteile an der Mazur Parkplatz GmbH, Schwechat, für einen Kaufpreis in Höhe von T€ 4.380,0 erworben. Der Kaufpreis wurde mit Barmitteln beglichen. Aus dem Unternehmenszusammenschluss resultierte ein Firmenwert in Höhe von T€ 54,2; Barmittel in Höhe von T€ 32,9 wurden übernommen. Mit dem Erwerb der Gesellschaft wurden die Parkraumkapazitäten des Flughafens Wien um rund 5.000 Stellplätze erweitert. Der konsolidierte Ergebnisbeitrag der Tochtergesellschaft in den ersten fünf Monaten seit dem Erwerb beträgt T€ 30,3. Unter der Annahme, dass der Unternehmenszusammenschluss bereits zu Beginn des Geschäftsjahres stattgefunden hätte, würde der geschätzte Umsatzbeitrag T€ 1.330,0 und das geschätzte Periodenergebnis T€ 120,0 betragen.

Die folgenden Vermögenswerte und Schulden wurden im Rahmen der Akquisition von Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H. sowie Mazur Parkplatz GmbH erworben:

<b>in T€</b>	<b>Beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt</b>	<b>Anpassung an beizulegende Zeitwerte</b>	<b>Buchwerte unmittelbar vor Erwerb</b>
Immaterielle Vermögenswerte	14,3	0,0	14,3
Sachanlagen	27.635,8	5.591,1	22.044,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3,8	0,0	3,8
Vorräte	2,7	0,0	2,7
Forderungen und andere Vermögenswerte	212,6	0,0	212,6
Aktive latente Steuerabgrenzung	2.136,2	0,0	2.136,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	631,4	0,0	631,4
Finanzverbindlichkeiten	-0,4	0,0	-0,4
Rückstellungen	-147,9	0,0	-147,9
Verbindlichkeiten	-2.040,6	0,0	-2.040,6
Passive latente Steuerabgrenzung	-1.397,8	-1.397,8	0,0
Erworbenes Nettovermögen	27.050,2	4.193,3	22.856,9
Firmenwerte	4.434,2		
Bar bezahlter Kaufpreis	31.484,4		

Am 25. Mai 2007 wurde im Zuge einer Kapitalerhöhung ein Anteil von 25,15 Prozent an der Flughafen Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen, erworben. Die Gesellschaft betreibt den Flughafen in Friedrichshafen. Der Kaufpreis inklusive aktivierter Nebenkosten in Höhe von T€ 191,2 beträgt T€ 7.691,2 und ist unter den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erfasst. Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden die beim Flughafen Friedrichshafen bestehenden Kundenbeziehungen als ein im Beteiligungsansatz enthaltener immaterieller Vermögenswert identifiziert. Die Wertermittlung der Kundenbeziehungen erfolgte anhand der Residualwertmethode („Multi-period Excess Earnings Method“). Die Kundenbeziehungen sind mit einem anteiligen beizulegenden Zeitwert von T€ 212,3 bewertet. Der im Beteiligungsansatz enthaltene Firmenwert beträgt T€ 2.043,6.

Im Geschäftsjahr 2007 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

## **Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

### **Konsolidierungsmethoden**

Nach IFRS sind sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode abzubilden. Der Kaufpreis des erworbenen Tochterunternehmens wird auf die erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden verteilt. Maßgeblich sind dabei die Wertverhältnisse zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt wurde. Die ansatzfähigen Vermögenswerte und die übernommenen Schulden und Eventualschulden werden unabhängig von der Beteiligungshöhe in voller Höhe mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Firmenwert angesetzt. Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wird unmittelbar erfolgswirksam erfasst. 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.

Beim Erwerb von zusätzlichen Anteilen an Unternehmen, die bereits als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen werden, wird der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis und dem anteiligen erworbenen Eigenkapital als Firmenwert angesetzt.

Minderheitenanteile am Reinvermögen der konsolidierten Tochterunternehmen werden innerhalb des Eigenkapitals des Konzerns als gesonderter Posten ausgewiesen, es sei denn, die Minderheitsgesellschafter verfügen über einen Anspruch auf Rückzahlung ihres Kapitalanteils oder auf Verkauf ihrer Anteile an die Muttergesellschaft. Minderheitenanteile bestehen aus dem Betrag solcher Anteile zum Tag des Unternehmenszusammenschlusses und dem Minderheitenanteil an den Änderungen des Eigenkapitals ab dem Zeitpunkt des Zusammenschlusses.

Erträge und Aufwendungen eines Tochterunternehmens werden ab dem Erwerbszeitpunkt in den Konzernabschluss einbezogen und bleiben bis zu dem Zeitpunkt einbezogen, an dem die Beherrschung durch das Mutterunternehmen endet. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erlös aus der Veräußerung des Tochterunternehmens und seinem Buchwert, einschließlich der kumulierten Umrechnungsdifferenzen, die im Eigenkapital erfasst wurden, wird zum Zeitpunkt der Veräußerung als Gewinn oder Verlust aus dem Abgang des Tochterunternehmens erfasst. Aufwendungen und Erträge, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Ergebnisse zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden – soweit wesentlich – eliminiert.

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 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 korrespondie-

renden 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.

### **Währungsumrechnung**

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

Berichtswährung und funktionale Währung der österreichischen Konzerngesellschaften ist der Euro. Funktionale Währung der ausländischen Tochtergesellschaften und der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ist die jeweilige Landeswährung, da diese Gesellschaften ihre Geschäfte in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig betreiben. Die Abschlüsse der sich außerhalb der Euro-Zone befindlichen Gesellschaften werden nach der modifizierten Stichtagsmethode umgerechnet. Im Rahmen dieser Methode werden die Posten des Eigenkapitals teilweise mit dem historischen Kurs, die übrigen Bilanzposten mit dem Bilanzstichtagskurs und die Aufwendungen und Erträge mit dem durchschnittlichen Jahreskurs bewertet. Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral in der Währungsumrechnungsrücklage erfasst.

Die für die Umrechnung ausländischer Abschlüsse angewandten Wechselkurse haben sich im Verhältnis zum Euro folgendermaßen entwickelt:

	Stichtagskurs 1 EUR =		Jahresdurchschnittskurs 1 EUR =	
	31.12.2007	31.12.2006	2007	2006
Maltesische Lire (MTL)	0,429	0,428	0,429	0,428
Slowakische Kronen (SKK)	33,58	34,60	33,77	37,14

### **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.

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 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 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 werden, 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 Finanzplänen für fünf Jahre (2008 bis 2012) und einer ewigen Rente (ab 2012). Der gewählte Planungshorizont spiegelt die Annahmen für kurz- bis mittelfristige Marktentwicklungen wider. Zahlungsströme, die über den fünfjährigen Zeitraum 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:

	<b>Jahre</b>
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 wird in der Regel mit Hilfe eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz (vor Steuern) berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken.

### **Vermietete und gemietete Vermögenswerte**

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird demjenigen Vertragspartner zugerechnet, der die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasingverhältnis trägt. Trägt der Leasinggeber die wesentlichen Chancen und Risiken (Operating Lease), wird der Leasinggegenstand vom Leasinggeber in dessen Bilanz angesetzt und nach den für den jeweiligen Vermögenswert einschlägigen Bilanzierungsvorschriften bewertet. In einem Operating Lease erfassen sowohl Leasinggeber als auch Leasingnehmer die Leasingraten erfolgswirksam.

Trägt der Leasingnehmer die wesentlichen Chancen und Risiken, die mit dem Leasinggegenstand verbunden sind (Finance Lease), so hat der Leasingnehmer den Leasinggegenstand in seiner Bilanz im Zugangszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem niedrigeren Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen anzusetzen und über die wirt-

schaftliche Nutzungsdauer oder die kürzere Vertragslaufzeit abzuschreiben. Zugleich wird in Höhe des Buchwerts des Leasinggegenstands eine Leasingverbindlichkeit angesetzt. Der Leasinggeber setzt eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis an. Die Leasingaufwendungen bzw. -erträge werden in Tilgungen der Leasingverbindlichkeit bzw. -forderung und in Finanzaufwendungen bzw. -erträge aufgeteilt.

### **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.

### **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, erfolgsneutral im Eigenkapital 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 1999-P gemischter Bestand von F.W. Pagler“ zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte (im Vorjahr für einen gemischten Bestand).

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder zum 31. Dezember 2007 und 2006 wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Rechnungszinssatz	4,75%	4,25%
Lohn- und Gehaltstrend	3,5%	3,5%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,5%	1,5%
Erwarteter Veranlagungsertrag der Versicherung (nur für Pensionen) <sup>1)</sup>	4,125%	4,125%
Fluktuationsabschlag (gestaffelt)	0%–12%	0%–12%

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

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 Betrages 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.

### **Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln**

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 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)**

Ausleihungen werden der Kategorie „Kredite und Forderungen“ zugeordnet und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsliche und niedrig verzinsliche Ausleihungen werden in der Regel mit dem Barwert 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. 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.

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 erfolgsneutral im Eigenkapital (Marktwertbewertungsrücklage = AfS-Rücklage) ausgewiesen. Sollten Wertminderungen infolge dauerhaftem und signifikantem Absinken 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 als 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 noch 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 Erstbuchwert abzüglich Wertminderungen bewertet. Die vorgenommenen Einzelwertberichtigungen tragen den erwarteten Ausfallrisiken hinreichend Rechnung; konkrete Ausfälle führen zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. 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 Betrages 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 börsengehandelten 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 erfolgsneutral im Eigenkapital (Sicherungsrücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments wird erfolgswirksam erfasst.

Die strengen Anforderungen des IAS 39 an die Anwendung des Hedge Accounting erfüllt der Flughafen Wien Konzern wie folgt: Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch Ziel sowie Strategie der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Absicherungsinstrumente zu den

entsprechenden Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder (fest vereinbarten) zukünftigen Transaktionen als auch die Messung der Wirksamkeit der eingesetzten Absicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend auf ihre Effektivität hin überwacht, die zwischen 80 Prozent und 125 Prozent liegen muss. Wird eine Sicherungsbeziehung ineffektiv, wird sie aufgelöst.

### **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.

### **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 wesent-

lichen 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 Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verbunden. Dies gilt insbesondere für solche Vermögenswerte, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden. Ferner ist die erwartete Nutzungsdauer der Vermögenswerte zu schätzen. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden sowie der Nutzungsdauern der Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.

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 Schrumpfrate („Churn Rate“) der Kunden beachtet.

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Firmenwerten sowie Vermögenswerten des Sachanlagevermögens 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 von Vermögenswerten oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird in der Regel unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode ermittelt, in die Annahmen des Managements über künftige Zahlungsströme, risiko-

adäquate Abzinsungssätze und angemessene Nutzungsdauern einfließen. Die Berechnung des Barwertes der geschätzten künftigen Zahlungsströme sowie die Einschätzung, ob eine Wertminderung nicht nur vorübergehend eingetreten ist, sind folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruhen in hohem Maß auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Der Flughafen-Wien-Konzern bildet Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen, 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 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 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 der 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 werden in dem Maß 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 abzuwerten.

## **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.

Der Flughafen-Wien-Konzern weist nach dem primären Berichtsformat die Geschäftsbereiche Airport, Handling und Non-Aviation aus. Diese Segmente stellen strategische Geschäftsbereiche dar, die sich in ihren Produkten und Dienstleistungen, den Kundenprofilen sowie dem regulatorischen Umfeld unterscheiden. Als sekundäres Berichtsformat werden geografische Segmentinformationen dargestellt.

#### **Airport**

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

#### **Handling**

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

#### **Non-Aviation**

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

### **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, des 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. 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 Segmentschulden betreffen insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Verbindlichkeiten sowie wesentliche Rückstellungen. Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

Segmentvermögen, Segmentschulden, Segmentinvestitionen sowie die Außenumsätze werden darüber hinaus im sekundären Berichtsformat nach Regionen gegliedert dargestellt. Die Zuordnung des Segmentvermögens, der Segmentinvestitionen und der Außenumsätze zu den Regionen erfolgt grundsätzlich nach dem Standort des betreffenden Vermögens.

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 im Wesentlichen nicht direkt nur einem Segment zurechenbar. Insofern wird deren Anteil am Periodenergebnis und deren Buchwert bei den Segmentinformationen nicht angegeben.

#### Segmentangaben 2007 nach Geschäftsbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	242.165,2	146.984,5	132.178,3	521.328,0
Interne Segmentumsätze	27.068,6	23.152,9	62.548,9	
Segmentumsätze	269.233,8	170.137,4	194.727,2	
Sonstige externe Umsätze				96,6
Konzernumsatz				521.424,6
Segmentergebnis	94.088,8	11.804,6	35.222,5	141.116,0
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-20.772,1
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				120.343,9
Segmentabschreibungen	38.181,9	7.613,6	24.468,1	70.263,6
Sonstige (nicht zuordenbar)				385,0
Konzernabschreibungen				70.648,6
Segmentinvestitionen	138.231,7	12.060,6	43.101,6	193.393,9
Sonstige (nicht zuordenbar)				405,4
Konzerninvestitionen				193.799,4
Segmentvermögen	818.780,7	41.459,8	415.419,8	1.275.660,4
Sonstiges (nicht zuordenbar) <sup>1)</sup>				285.193,2
Konzernvermögen				1.560.853,5

**Segmentangaben 2007 nach Geschäftsbereichen (Fortsetzung)**

<b>in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)</b>	<b>Airport</b>	<b>Handling</b>	<b>Non-Aviation</b>	<b>Konzern</b>
Segmentsschulden	94.172,4	69.744,6	123.768,6	287.685,7
Sonstige (nicht zuordenbar) <sup>1)</sup>				538.233,1
Konzernschulden				825.918,7
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	378	2.089	1.465	3.932
Sonstige (nicht zuordenbar)				155
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)				4.087

1) Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nicht zuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Finanzanlagen, liquide Mittel, die latente Steuerabgrenzung, Finanzverbindlichkeiten, Steuerrückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten.

**Segmentangaben 2006 nach Geschäftsbereichen**

<b>in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)</b>	<b>Airport</b>	<b>Handling</b>	<b>Non-Aviation</b>	<b>Konzern</b>
Externe Segmentumsätze	211.272,7	139.641,3	112.779,5	463.693,5
Interne Segmentumsätze	27.759,3	22.186,0	59.777,4	
Segmentumsätze	239.032,0	161.827,2	172.556,9	
Sonstige externe Umsätze				195,0
Konzernumsatz				463.888,5
Segmentergebnis	75.705,5	12.755,0	35.212,5	123.673,1
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-19.989,0
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				103.684,1
Segmentabschreibungen	37.516,1	6.676,4	21.413,1	65.605,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				358,8
Konzernabschreibungen				65.964,5
Segmentinvestitionen <sup>1)</sup>	145.281,1	7.676,8	54.052,7	207.010,6
Sonstige (nicht zuordenbar)				186,5
Konzerninvestitionen				207.197,1
Segmentvermögen <sup>1)</sup>	722.281,5	40.021,8	372.102,1	1.134.405,4
Sonstiges (nicht zuordenbar)				314.264,9
Konzernvermögen				1.448.670,3
Segmentsschulden <sup>1)</sup>	92.499,6	69.659,1	126.596,5	288.755,2
Sonstige (nicht zuordenbar)				438.634,0
Konzernschulden				727.389,2
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	382	2.020	1.278	3.681
Sonstige (nicht zuordenbar)				153
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)				3.834

1) angepasst

### Segmentangaben 2007 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	520.905,8	518,8	0,0	521.424,6
EBIT	121.922,7	199,7	-1.778,6	120.343,9
Vermögen	1.469.518,8	50.253,3	41.081,4	1.560.853,5
Investitionen	193.799,4	0,0	0,0	193.799,4
Mitarbeiter (Durchschnitt)	4.087	0	0	4.087

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 2007 ein Ergebnis in Höhe von € 2,5 Mio. und auf die Beteiligung am Flughafen Košice in Höhe von € 1,6 Mio. Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

### Segmentangaben 2006 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	463.365,9	522,6	0,0	463.888,5
EBIT	103.488,9	389,3	-194,0	103.684,1
Vermögen <sup>1)</sup>	1.335.757,0	50.770,8	62.142,5	1.448.670,3
Investitionen <sup>1)</sup>	207.197,1	0,0	0,0	207.197,1
Mitarbeiter (Durchschnitt)	3.834	0	0	3.834

1) angepasst

### (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2007	2006
Aktivierete Eigenleistungen	6.340,3	6.764,1
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	560,5	75,1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.170,9	2.002,6
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.412,9	1.447,1
Erträge aus der Gewährung von Rechten	899,5	777,1
Erträge aus Versicherungsleistungen	42,8	154,1
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	13,2	44,3
Kursdifferenzen	2.491,3	1.687,6
Übrige	383,5	417,7
	14.315,0	13.369,7

### (3) Aufwendungen für Material und bezogenen Leistungen

in T€	2007	2006
Material	16.718,5	17.741,5
Energie	14.435,7	12.160,5
Bezogene Leistungen	5.853,4	4.572,2
	37.007,7	34.474,2

#### (4) Personalaufwand

in T€	2007	2006
Löhne	97.149,9	92.185,6
Gehälter	59.783,2	53.746,1
Aufwendungen für Abfertigungen	6.680,1	6.931,4
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	889,8	732,4
Aufwendungen für Altersversorgung	2.973,1	2.611,5
davon Beiträge an Pensionskassen (beitragsorientierte Pläne)	1.658,3	1.345,1
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	45.102,4	40.810,2
Andere Personalaufwendungen	1.677,2	1.642,2
	213.365,9	197.927,0

Im Personalaufwand des Geschäftsjahres 2007 ist eine Rückstellungsdotierung in Höhe von € 6,0 Mio. für Arbeiter und Angestellte im Zusammenhang mit den Zwischenergebnissen der Verhandlungen betreffend Kollektivvertragsumstellungen enthalten. Der Anstieg der um diesen Betrag bereinigten Personalaufwendungen um 4,8 Prozent auf € 207,4 Mio. ist auf einen im Vorjahresvergleich höheren Beschäftigtenstand und auf kollektivvertragliche Gehaltserhöhungen zurückzuführen. Im Rahmen des Kollektivvertragsabschlusses 2007 der Flughafen Wien AG wurden Einmalzahlungen in Höhe von € 2,3 Mio. ausbezahlt, die zwar im Jahr 2007 ergebniswirksam waren, aber keine langfristigen Belastungen auslösen. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter ist vor allem aufgrund der Ausweitung der Sicherheitsdienstleistungen und der positiven Verkehrsentwicklung um 6,6 Prozent auf 4.087 erhöht worden. Vorwiegend bedingt durch den Anstieg der Sicherheitsleistungen sind dem Segment Non-Aviation 73,6 Prozent des Personalzuwachses zuzuschreiben, 27,1 Prozent dem Segment Handling. Im Segment Airport hingegen ging der durchschnittliche Personalstand um 1,1 Prozent zurück. In den Verwaltungsbereichen stieg die Mitarbeiteranzahl um 1,5 Prozent.

#### (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2007	2006
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	300,2	233,3
Instandhaltungen	17.585,0	17.645,3
Fremdleistungen	12.304,7	10.466,9
Beratungsaufwand	6.166,1	6.457,2
Marketing und Marktkommunikation	26.122,9	15.220,5
Post- und Telekommunikation	1.786,6	1.700,9
Miet- und Pacht aufwendungen	8.946,0	8.109,0
Versicherungsaufwendungen	3.996,0	4.397,0
Reisen und Ausbildung	1.854,7	1.459,7
Schadenfälle	209,3	1.552,2
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	2.444,5	398,2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	471,4	422,5
Kursdifferenzen	1.596,2	1.046,1
Andere betriebliche Aufwendungen	10.589,8	6.099,4
	94.373,5	75.208,3

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

#### **(6) Abschreibungen**

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	1.984,6	2.117,0
Abschreibungen infolge Wertminderung	2.086,5	723,5
	4.071,1	2.840,5
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	66.577,5	63.124,0
	70.648,6	65.964,5

In der Berichtsperiode wurden immaterielle Vermögenswerte in Höhe von T€ 2.086,5 aufgrund eingeschränkter betrieblicher oder technischer Verwertbarkeit auf Basis einer Schätzung des erzielbaren Betrages in Form des beizulegenden Zeitwertes außerplanmäßig wertgemindert (Vorjahr: T€ 723,5). Der Wertminderungsaufwand ist dem Segment Non-Aviation zugeordnet.

#### **(7) Beteiligungsergebnis der at equity bilanzierten Unternehmen**

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Erträge	4.220,9	2.244,0
Aufwendungen	-182,6	-472,6
Beteiligungsergebnis at equity	4.038,3	1.771,4

#### **(8) Beteiligungsergebnis ohne die at equity bilanzierten Unternehmen**

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Erträge aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	224,0	156,9
Erträge aus Beteiligungen sonstige Unternehmen	126,0	76,3
Aufwendungen aus Abgang von verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	0,0	-1.941,7
Aufwendungen aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	0,0	-500,0
Sonstiges Beteiligungsergebnis	350,0	-2.208,5

### (9) Zinsergebnis

in T€	2007	2006
Zinsen und ähnliche Erträge	7.628,2	10.104,4
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-14.645,9	-11.518,2
	-7.017,7	-1.413,8

### (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2007	2006
Bewertungsergebnis Wertpapiere (zu Handelszwecken gehalten)	178,6	26,4
Wertminderungen auf Wertpapiere (zur Veräußerung verfügbar)	-3.923,4	0,0
	-3.744,8	26,4

### (11) Ertragsteuern

in T€	2007	2006
Aufwand für laufende Ertragsteuern	23.120,3	20.279,6
Aperiodischer Aufwand für laufende Ertragsteuern	355,0	0,0
Veränderung latenter Steuern	3.039,7	4.028,7
	26.515,0	24.308,3

Der Steueraufwand des Jahres 2007 von T€ 26.515,0 ist um T€ 1.977,4 geringer als der rechnerische Steueraufwand von T€ 28.492,4, der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25 Prozent auf den Gewinn vor Ertragsteuern (T€ 113.969,7) ergeben würde. Die Ursachen für den Unterschied zwischen rechnerischem und ausgewiesenem Steueraufwand im Konzern stellen sich wie folgt dar:

### Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2007	2006
Ergebnis vor Ertragsteuern	113.969,7	101.859,7
Rechnerische Ertragsteuer	28.492,4	25.464,9
<b>Anpassungen des rechnerischen Steueraufwands</b>		
Permanente Differenzen	-3.038,2	-376,0
Anpassung an ausländische Steuersätze	6,7	-780,6
Ertragsteueraufwand der Periode	25.460,9	24.308,3
Aperiodischer Ertragsteueraufwand	355,0	0,0
Wertanpassungen aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge	699,1	0,0
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	26.515,0	24.308,3
Effektivsteuersatz	23,3%	23,9%

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:

## Steuerabgrenzung

in T€	31.12.2007	31.12.2006
<b>Aktive latente Steuerabgrenzung</b>		
Sachanlagen	292,9	338,7
Finanzielle Vermögenswerte	728,2	918,6
Rückstellungen für Abfertigungen	3.423,8	4.006,4
Rückstellungen für Pensionen	1.667,0	1.700,0
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	791,3	879,4
Aktienübertragung in Stiftung	4.295,2	6.393,8
Übrige Rückstellungen	3.070,4	2.845,9
Steuerliche Verlustvorträge	1.907,9	688,7
	16.176,8	17.771,6
<b>Passive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	13.016,0	9.722,4
Wertpapiere	671,1	969,6
Sonstige Vermögenswerte	194,3	441,0
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	1.101,7	1.517,3
	14.983,1	12.650,3
Summe Steuerabgrenzung (saldiert)	1.193,7	5.121,2

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

### Entwicklung der aktiven latenten Steuerabgrenzung

in T€		
Stand zum 1.1.	5.512,2	11.716,5
Änderung Konsolidierungskreis	735,5	0,0
Erfolgswirksame Veränderungen	-3.430,7	-3.664,4
Erfolgsneutrale Veränderungen	-1.623,4	-2.539,9
Stand zum 31.12.	1.193,6	5.512,2

### Entwicklung der passiven latenten Steuerabgrenzung

in T€		
Stand zum 1.1.	391,0	0,0
Erfolgswirksame Veränderung	-391,0	364,3
Erfolgsneutrale Veränderung	0,0	26,7
Stand zum 31.12.	0,0	391,0

Bei der Berechnung der aktiven latenten Steuern wurde der in Österreich geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 Prozent angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 35% und für die Slowakei 19%) berechnet. Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf die direkt im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten, Cash-Flow Hedges, die Mitarbeiterstiftung sowie auf die erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste.

## Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

### (12) Immaterielle Vermögenswerte

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

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmen- werte	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2007</b>			
Nettobuchwert zum 1.1.2007	6.141,2	0,0	6.141,2
Veränderung Konsolidierungskreis	14,3	4.434,4	4.448,7
Zugänge	920,8	0,0	920,8
Umbuchungen	1.904,6	0,0	1.904,6
Abgänge	-26,2	0,0	-26,2
Abschreibungen	-4.071,1	0,0	-4.071,1
Nettobuchwert zum 31.12.2007	4.883,7	4.434,4	9.318,1

<b>Stand zum 31.12.2007</b>			
Anschaffungskosten	23.638,1	4.434,4	28.072,5
Kumulierte Abschreibungen	-18.754,4	0,0	-18.754,4
Nettobuchwert	4.883,7	4.434,4	9.318,1

in T€	Konzessionen und Rechte	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2006</b>		
Nettobuchwert zum 1.1.2006	6.056,4	6.056,4
Zugänge	2.041,1	2.041,1
Umbuchungen	884,2	884,2
Abschreibungen	-2.840,5	-2.840,5
Nettobuchwert zum 31.12.2006	6.141,2	6.141,2

<b>Stand zum 31.12.2006</b>		
Anschaffungskosten	20.970,5	20.970,5
Kumulierte Abschreibungen	-14.829,3	-14.829,3
Nettobuchwert	6.141,2	6.141,2

Im Geschäftsjahr 2007 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 1.286,1 (Vorjahr: T€ 1.037,3) für die Entwicklung einzelner Programm-Module der selbst entwickelten Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

### (13) Sachanlagen

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2007</b>					
Nettobuchwert zum 1.1.2007	500.297,0	274.490,7	45.580,4	196.296,1	1.016.664,3
Änderung Konsolidierungskreis	4.357,8	0,0	25,4	0,0	4.383,3
Zugänge	5.172,4	21.217,8	20.161,4	126.983,1	173.534,7
Umbuchungen	717,8	1.265,8	228,6	-27.253,5	-25.041,3
Abgänge	-6.834,9	-109,9	-254,6	0,0	-7.199,5
Abschreibungen	-21.589,7	-26.166,8	-16.088,9	0,0	-63.845,4
Nettobuchwert zum 31.12.2007	482.120,5	270.697,5	49.652,4	296.025,7	1.098.496,0
<b>Stand zum 31.12.2007</b>					
Anschaffungskosten	721.569,0	624.391,7	166.505,8	296.540,6	1.809.007,0
Kumulierte Abschreibungen	-239.448,5	-353.694,2	-116.853,4	-514,9	-710.511,0
Nettobuchwert	482.120,5	270.697,5	49.652,4	296.025,7	1.098.496,0

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2006</b>					
Nettobuchwert zum 1.1.2006	437.909,5	211.339,6	47.963,3	188.009,8	885.222,1
Zugänge	19.320,0	41.549,9	12.533,4	121.652,1	195.055,4
Umbuchungen	65.734,0	46.112,8	240,8	-113.365,8	-1.278,2
Abgänge	-219,2	-167,8	-183,3	0,0	-570,4
Abschreibungen	-22.447,3	-24.343,7	-14.973,7	0,0	-61.764,7
Nettobuchwert zum 31.12.2006	500.297,0	274.490,7	45.580,4	196.296,1	1.016.664,3
<b>Stand zum 31.12.2006</b>					
Anschaffungskosten	724.568,4	604.106,7	153.988,8	196.811,0	1.679.474,9
Kumulierte Abschreibungen	-224.271,4	-329.616,0	-108.408,4	-514,9	-662.810,6
Nettobuchwert	500.297,0	274.490,7	45.580,4	196.296,1	1.016.664,3

Im Geschäftsjahr 2007 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 6.137,9 aktiviert (Vorjahr: T€ 1.470,9). Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz betrug in der Berichtsperiode wie im Vorjahr 4,4 Prozent.

Die größten Zugänge im Geschäftsjahr 2007 und 2006 werden nachstehend, inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen, angeführt:

<b>Im Segment Airport in T€</b>	<b>2007</b>
Terminalerweiterung VIE-Skylink	82.179,2
Vorfelderweiterung Nordost	15.691,6
Gepäcksortieranlage	11.983,7
Ausbau Bahnhof Flughafen	7.175,0
Sicherheitssysteme	4.442,7
Grundstücke	1.582,6
Entwässerung Flugbetrieb	1.415,4

<b>Im Segment Handling in T€</b>	<b>2007</b>
Großraumvorfelddbusse	2.227,5
Enteisungsmittelbefüllungsanlage	2.506,7
Enteisungsfahrzeuge	1.786,0

<b>Im Segment Non-Aviation in T€</b>	<b>2007</b>
Office Park 2 – AUA Head Office	18.319,9
Parkhaus 4 Erweiterung	12.477,9
Kernzonengestaltung	1.896,9

<b>Im Segment Airport in T€</b>	<b>2006</b>
Terminalerweiterung VIE-Skylink	77.045,1
Vorfelderweiterung Nordost	23.436,2
Gepäcksortieranlage	11.935,8
Ausbau Bahnhof Flughafen	7.843,2
Grundstücke	5.471,9

<b>Im Segment Handling in T€</b>	<b>2006</b>
Passagierbusse, Flugzeugschlepper, Diesel- und Elektroschlepper, Passagiertreppen etc.	7.676,8

<b>Im Segment Non-Aviation in T€</b>	<b>2006</b>
Office Park 2 – AUA Head Office	20.752,0
Hangar 6	11.423,7
Parkhaus 7 (Ost) Erweiterung	4.422,5
Infrastrukturgebäude Nordost	2.891,9
Air Cargo Center	2.698,7

#### **(14) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.</b>		
Nettobuchwert zum 1.1.	59.594,1	50.458,9
Änderung Konsolidierungskreis	23.249,7	0,0
Zugänge	19.343,9	10.100,6
Umbuchungen	23.136,6	393,9
Abschreibungen	-2.729,3	-1.359,2
Nettobuchwert zum 31.12.	122.595,1	59.594,1

<b>Stand zum 31.12.</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Anschaffungskosten	147.364,9	70.150,5
Kumulierte Abschreibungen	-24.769,8	-10.556,4
Nettobuchwert	122.595,1	59.594,1

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Mieteinnahmen	11.361,7	5.268,8
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	3.770,9	2.145,4
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	786,3	0,0

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen im Wesentlichen Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden. Der im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Buchwert ist auf die Eröffnung des Office Park 2 (Head Office der Austrian Airlines Gruppe) sowie auf den Erwerb des Bürogebäudes World Trade Center (jetzt: Office Park 3) in der Berichtsperiode 2007 zurückzuführen. Die betrieblichen Aufwendungen für zurzeit nicht vermietete Immobilien ist durch notwendige Sanierungsarbeiten leer stehender Büroflächen im Office Park 3 bedingt. Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entspricht nach internen Wertermittlungen (auf Basis von Ertragswerten) zum Bilanzstichtag im Wesentlichen dem Buchwert.

#### **(15) Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen**

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.</b>		
Nettobuchwert zum 1.1.	88.501,0	52.603,3
Währungsumrechnung	992,6	-4,0
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	121,7
Zugänge	7.673,8	44.007,5
Umbuchungen	0,0	96,9
Zuschreibungen	2.719,2	72,7
Abgänge	0,0	-7.924,6
Abschreibungen	-182,6	-472,6
Nettobuchwert zum 31.12.	99.704,1	88.501,0

<b>Stand zum 31.12.</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Anschaffungskosten	99.532,4	90.865,9
Kumulierte Ergebnisse	171,7	-2.364,9
Nettobuchwert	99.704,1	88.501,0

Die Ab- und Zuschreibungen beinhalten die Veränderung des Wertansatzes der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen. Die Zugänge in der Berichtsperiode betreffen im Wesentlichen den 25,15-Prozent-Anteilserwerb am Flughafen Friedrichshafen. Die Abgänge im Vorjahr resultieren aus der Kapitalherabsetzung der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.

#### **(16) Sonstige finanzielle Vermögenswerte**

<b>in T€</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Ausgereichte Darlehen und Forderungen	217,5	479,5
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (Available for Sale)	2.310,4	2.282,5
	2.528,0	2.762,0

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aeronautiques SC in Höhe von T€ 41,8 (Vorjahr: T€ 46,4) und den Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 84,4 (Vorjahr: T€ 337,5) sowie eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 91,3 (Vorjahr: T€ 95,7).

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen längerfristig gehaltene Investmentfonds in Höhe von T€ 976,1 (Vorjahr: T€ 983,2) sowie Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von T€ 1.333,9 (Vorjahr: T€ 1.298,9), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden:

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2007):

- Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International
- Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft mbH
- 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.
- VIE Indien Projektentwicklung & Beteiligung GmbH

#### **(17) Vorräte**

<b>in T€</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Hilfs- und Betriebsstoffe	3.262,7	2.931,3
Geleistete Anzahlungen	115,5	0,0
	3.378,2	2.931,3

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

#### **(18) Wertpapiere**

<b>in T€</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Investmentfonds	72.211,6	71.207,2
Rentenpapiere	69.867,0	19.966,4
	142.078,6	91.173,6

Die Investmentfonds wurden der Bewertungskategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ zugeordnet, während die Rentenpapiere als „zu Handelszwecken gehalten“ kategorisiert sind. Sämtliche Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge.

In der Berichtsperiode wurden die als zur Veräußerung verfügbar bewerteten Investmentfonds um T€ 3.923,4 erfolgswirksam im Wert gemindert, da die Wertminderungen dauerhaft waren. Zum Stichtag sind Wertpapiere in Höhe T€ 72.211,6 zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt, im Wesentlichen, um bei Aufnahme von kurzfristigen Barvorlagen günstige Kreditkonditionen zu erhalten.

#### **(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte**

<b>in T€</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	46.426,8	53.118,5
abzüglich Wertberichtigungen	-3.222,7	-2.704,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	43.204,2	50.414,0
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	268,2	209,9
Forderungen gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	0,1	23.044,8
Forderungen an Finanzamt	1.583,9	2.426,2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5.242,3	5.638,5
Abgrenzungsposten	1.970,0	1.788,2
	<b>52.268,8</b>	<b>83.521,6</b>

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.

#### **(20) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

<b>in T€</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Kassenbestand	188,0	184,3
Kurzfristige Veranlagungen (Termingelder)	11.000,0	76.050,0
Guthaben bei Kreditinstituten	18.105,0	15.634,6
	<b>29.293,0</b>	<b>91.868,9</b>

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung weniger als drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Termingeldern lag zum 31. Dezember 2007 bei 3,95 Prozent (Vorjahr: 3,83%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

#### **(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 stimm- und gewinnberechtigende Stückaktien. 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 2007 vorgeschlagene Dividende beträgt € 2,50 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.

## (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 31.12.2007 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 Prozent des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiterbeteiligung 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 werden direkt im Eigenkapital des Konzerns unter dem Posten „Einbehaltene Ergebnisse“ erfasst. Abgesehen von der Übertragung der eigenen Aktien in den Jahren 2000 und 2001 resultieren die Auswirkungen aus für die Mitarbeiterstiftung übernommenen Körperschaftsteuerzahlungsverpflichtungen:

### Mitarbeiterstiftung

in T€	2007	2006
Stand zum 1.1.	12.056,2	11.313,7
Teilauflösung Rückstellung für Stiftungsaufwand	1.197,0	1.380,0
Latente Steuern	-491,7	-637,5
Stand zum 31.12.	12.761,5	12.056,2

## (25) Minderheitenanteile

Die Minderheitenanteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die Minderheitenanteile zum Bilanzstichtag betreffen die beiden Minderheitsgesellschafter RZB Holding GmbH und Penta Investments Limited an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. Die Entwicklung der Anteile anderer Gesellschafter ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals dargestellt.

## (26) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2007	31.12.2006
Abfertigungen	50.734,1	53.372,9
Pensionen	18.909,6	18.699,2
Jubiläumsgelder	10.380,6	10.285,4
Altersteilzeit	9.696,0	9.056,9
Stiftungsaufwendungen (langfristiger Anteil)	2.554,0	4.521,0
	92.274,3	95.935,4

### 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 Bezuges.

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. Im Fall eines kollektivvertraglichen Abfertigungsüberhangs werden jedoch für diese Dienstnehmer Rückstellungen gebildet.

### Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2007	2006
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	53.372,9	59.366,2
Zugang aus Änderung Konsolidierungskreis	2,5	0,0
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	5.790,2	6.222,5
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-)/Verluste (+)	-2.180,8	-6.475,2
Abfertigungszahlungen	-6.250,9	-5.740,6
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	50.734,1	53.372,9

### Der Personalaufwand enthält

in T€	2007	2006
Dienstzeitaufwand	3.569,2	4.154,8
Zinsaufwand	2.221,0	2.067,7
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand	5.790,2	6.222,5

## 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 darstellen. Der Rückstellungsbetrag wurde um diese Versicherungsansprüche verringert.

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 Dienstnehmern angeboten, sich in Höhe von 100 Prozent 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 Beiträge in der Höhe von 2,5 Prozent des Monatsgrundbezuges, 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 Zeitraumes von fünf Jahren ab Beginn des Zeitraumes, für den der Arbeitgeber für den Anwartschaftsberechtigten Beiträge leistet, jedoch spätestens nach zehn Dienstjahren, unverfallbar.

### Überleitung der in der Bilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellung

in T€	2007	2006
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	22.230,6	21.891,3
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	-3.320,9	-3.192,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	18.909,6	18.699,2

### Entwicklung des Barwerts der Verpflichtung (DBO)

in T€	2007	2006
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 1.1.	21.891,3	24.803,1
Dienstzeitaufwand	399,8	411,7
Zinsaufwand	915,0	854,6
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-) / Verluste(+)	228,9	-2.586,1
Pensionszahlungen	-1.204,4	-1.592,1
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	22.230,6	21.891,3

### Entwicklung des Planvermögens

in T€	2007	2006
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 1.1	3.192,1	2.983,6
Ertrag aus Planvermögen	128,8	208,5
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	3.320,9	3.192,1

Das Planvermögen umfasst qualifizierte Rückdeckungsversicherungen.

### Der Personalaufwand enthält

in T€	2007	2006
Dienstzeitaufwand	399,8	411,7
Zinsaufwand	915,0	854,6
Ertrag aus Planvermögen	-128,8	-208,5
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand	1.186,0	1.057,8

### 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 Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2007	2006
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	10.285,4	10.876,3
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	350,2	-270,9
Jubiläumsgeldzahlungen	-255,0	-320,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	10.380,6	10.285,4

### Der Personalaufwand enthält

in T€	2007	2006
Dienstzeitaufwand	706,3	817,1
Zinsaufwand	427,2	365,6
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-) / Verluste (+)	-783,4	-1.453,6
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	350,2	-270,9

### 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.

in T€	1.1.2007	Verbrauch	Neubildung	31.12.2007
Altersteilzeit	9.056,9	-2.666,0	3.305,1	9.696,0

### Rückstellung für Stiftungsaufwand

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

in T€	1.1.2007	Verbrauch	Auflösung	31.12.2007
Stiftungsaufwendungen	5.689,8	-1.200,0	-1.197,0	3.292,8
davon kurzfristig	1.168,8			738,8
davon langfristig	4.521,0			2.554,0

#### **(27) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten**

in T€	31.12.2007	31.12.2006
Bankdarlehen kurzfristig	144,8	4.652,9
Bankdarlehen langfristig	468.191,9	359.809,8
	468.336,7	364.462,7

Die Aufnahme der Bankdarlehen erfolgte zur Finanzierung der umfangreichen Ausbauvorhaben am Flughafen Wien. Im Geschäftsjahr 2007 wurde ein weiteres Darlehen in Höhe von € 100,0 Mio. bei der Europäischen Investitionsbank zu festen Konditionen aufgenommen. Zum Stichtag beträgt das Kreditvolumen bei der Europäischen Investitionsbank € 400,0 Mio. mit einer fixen Verzinsung beider Tranchen von durchschnittlich 4,5 Prozent. Beide Darlehen haben eine Laufzeit bis Juni 2031, wovon die ersten neun Jahre tilgungsfrei sind.

Die Bankdarlehen weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2007	31.12.2006
Bis zu einem Jahr	144,8	4.652,9
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	15.111,0	1.833,8
Mehr als fünf Jahre	453.080,9	357.976,1
	468.336,7	364.462,7

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen.

#### **(28) Übrige langfristige Verbindlichkeiten**

in T€	31.12.2007	31.12.2006
Verbindlichkeiten gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	1.422,5	1.380,7
Umweltfonds	10.478,6	5.804,0
Abgrenzungsposten	30.689,8	0,0
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	4.776,0	6.138,7
	47.366,9	13.323,4

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren.

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. Im Vorjahr waren diese Abgrenzungsposten unter den übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

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.

### **(29) Kurzfristige Rückstellungen**

<b>in T€</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Nicht konsumierte Urlaube	12.991,8	10.287,6
Andere Personalansprüche	11.100,8	8.301,3
Ertragsteuern	582,3	5.522,4
Stiftungsaufwendungen	738,8	1.168,8
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	59.304,7	65.126,4
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.392,1	19.237,7
Sonstige übrige Rückstellungen	9.240,6	6.849,6
	<b>101.351,1</b>	<b>116.493,8</b>

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2007

<b>in T€</b>	<b>1.1.2007</b>	<b>Änderung Konsolidierungs- kreis</b>	<b>Verbrauch</b>	<b>Auflösung</b>	<b>Neubildung</b>	<b>31.12.2007</b>
Nicht konsumierte Urlaube	10.287,6	8,8	-71,1	-32,7	2.799,2	12.991,8
Andere Personalansprüche	8.301,3	0,0	-3.164,3	-3.614,5	9.578,2	11.100,8
Ertragsteuern	5.522,4	0,0	-5.511,4	-8,9	580,3	582,3
Stiftungsaufwendungen <sup>1)</sup>	1.168,8	0,0	-1.168,8	0,0	738,8	738,8
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	65.126,4	88,6	-32.403,1	-2.990,4	29.483,2	59.304,7
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	19.237,7	0,0	-18.630,2	-292,4	7.077,0	7.392,1
Sonstige übrige Rückstellungen	6.849,6	51,1	-2.019,7	-648,5	5.008,0	9.240,6
	<b>116.493,8</b>	<b>148,5</b>	<b>-62.968,5</b>	<b>-7.587,5</b>	<b>55.264,7</b>	<b>101.351,1</b>

1) Die Entwicklung der Rückstellung für Stiftungsaufwendungen erfolgt ergebnisneutral gegen das Eigenkapital.

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten vorwiegend Vorsorgen für Einmalzahlungen für Arbeiter und Angestellte im Zusammenhang mit den Zwischenergebnissen der Verhandlungen betreffend Kollektivvertragsumstellungen sowie Leistungsprämien.

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatzforderungen, für noch nicht abgerechnete Betriebskostenabrechnungen und der Haftpflichtversicherung für das Jahr 2007 zusammen.

**(30) Lieferantenverbindlichkeiten**

<b>in T€</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Gegenüber Dritten	61.444,7	56.446,5
Gegenüber verbundenen Unternehmen	3.728,0	3.796,1
Gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	0,1	0,1
	65.172,9	60.242,7

**(31) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten**

<b>in T€</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	1.659,8	9.647,8
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.147,6	4.772,0
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.362,6	1.412,8
Verbindlichkeiten gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	4.302,1	3.695,0
Kreditorische Debitoren	1.971,5	584,1
Abgrenzungsposten Löhne	6.404,0	5.619,0
Andere Abgrenzungsposten	2.064,7	30.426,1
Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern	26.620,4	17.915,4
Andere sonstige Verbindlichkeiten	1.884,1	2.468,1
	51.416,8	76.540,2

Die Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern bestehen aufgrund einer Put-Option für die Minderheitsgesellschafter an der slowakischen Tochtergesellschaft KSC Holding a.s. zum Verkauf ihrer Anteile.

Die anderen Abgrenzungen betreffen im Wesentlichen den kurzfristigen Teil der von der Austro Control GmbH geleisteten Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm. Im Geschäftsjahr 2007 wird der langfristige Anteil dieses Abgrenzungspostens unter den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

## Sonstige Angaben

### (32) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Fonds der flüssigen Mittel kann der Anhangläuterung (20) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Davon entfallen T€ 8.041,4 (Vorjahr: T€ 7.672,3) auf Zinseneinzahlungen und T€ 18.638,1 (Vorjahr: T€ 12.028,0) auf Zinsenauszahlungen. Die Dividendeneinzahlungen betragen T€ 1.881,7 (Vorjahr: T€ 2.244,8). Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Die Geldflussrechnung aus dem Erwerb von Tochterunternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

in T€	2007
Auszahlungen für Unternehmenserwerbe	-31.484,4
Übernommene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	631,4
	-30.853,0

### (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 finanzielle Vermögenswerte sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

2007 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2007	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	47.660,1	39.092,8	3.689,0	3.375,8	298,3	26,1	0,0
Restlaufzeit über 1 Jahr	217,5	217,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	47.877,6	39.310,4	3.689,0	3.375,8	298,3	26,1	0,0

2006 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2006	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	54.410,0	36.460,4	6.073,5	10.055,0	599,5	32,9	89,2
Restlaufzeit über 1 Jahr	479,5	479,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	54.889,5	36.939,9	6.073,5	10.055,0	599,5	32,9	89,2

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:

<b>2007 in T€</b>	<b>Wertberichtigung</b>		<b>Wertberichtigung</b>
	<b>1.1.2007</b>	<b>Veränderung<sup>1)</sup></b>	<b>31.12.2007</b>
Einzelwertberichtigungen	2.684,2	2.206,5	4.890,8
Pauschale (Einzel-)wertberichtigungen	9,1	16,4	25,5
	2.693,3	2.222,9	4.916,2

1) Saldo aus Zuführung, Auflösung und Verwendung

<b>2006 in T€</b>	<b>Wertberichtigung</b>		<b>Wertberichtigung</b>
	<b>1.1.2006</b>	<b>Veränderung<sup>1)</sup></b>	<b>31.12.2006</b>
Einzelwertberichtigungen	2.799,3	-115,1	2.684,2
Pauschale (Einzel-)wertberichtigungen	12,9	-3,9	9,1
	2.812,3	-119,0	2.693,3

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2007 T€ 95,4 (Vorjahr: T€ 142,1).

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

<b>2007 in T€</b>	<b>Buchwert vor Wertberichtigungen</b>	<b>Einzelwertberichtigung</b>	<b>Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung</b>	<b>Buchwert nach Wertberichtigungen</b>
	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2007</b>
Überfällig <1 Jahr	817,7	721,3	25,5	70,9
Überfällig >1 Jahr	4.882,6	4.169,5	0,0	713,2
Summe	5.700,3	4.890,8	25,5	784,1

<b>2006 in T€</b>	<b>Buchwert vor Wertberichtigungen</b>	<b>Einzelwertberichtigung</b>	<b>Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung</b>	<b>Buchwert nach Wertberichtigungen</b>
	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2006</b>	<b>31.12.2006</b>
Überfällig <1 Jahr	218,3	176,6	9,1	32,7
Überfällig >1 Jahr	3.010,9	2.507,6	0,0	503,2
Summe	3.229,2	2.684,2	9,1	535,9

## Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

in T€	Brutto-Cash-Flows Gesamt zum		Cash-Flows		
	Buchwert 31.12.2007	31.12.2007	<1 Jahr	1–5 Jahre	>5 Jahre
Fix verzinste Bankdarlehen	446.425,7	828.115,0	20.079,7	97.339,3	710.696,0
Variabel verzinste Bankdarlehen	21.911,0	22.509,8	22.509,8	0,0	0,0
Lieferantenverbindlichkeiten	65.172,9	65.172,9	65.172,9	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	18.461,9	18.461,9	7.983,3	10.478,6	0,0
Summe			115.745,7	107.817,9	710.696,0

in T€	Brutto-Cash-Flows Gesamt zum		Cash-Flows		
	Buchwert 31.12.2006	31.12.2006	<1 Jahr	1–5 Jahre	>5 Jahre
Fix verzinste Bankdarlehen	341.314,7	682.313,8	15.596,0	68.629,3	598.088,5
Variabel verzinste Bankdarlehen	23.148,0	23.884,0	23.884,0	0,0	0,0
Lieferantenverbindlichkeiten	60.242,7	60.242,7	60.242,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	11.848,4	11.848,4	6.044,4	5.804,0	0,0
Summe			105.767,2	74.433,3	598.088,5

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2007 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten sind nicht berücksichtigt. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31. Dezember 2007 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

## Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2007	Wertansatz nach IAS 39	
			Nominal- wert = Zeitwert	Fortge- führte An- schaffungs- kosten
<b>AKTIVA</b>				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	29.293,0	29.293,0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	43.204,2		43.204,2
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	4.572,3		4.572,3
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte				
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.334,3		1.141,6
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	73.187,7		
Zu Handelszwecken gehaltene Wertpapiere	HfT	69.867,0		
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	34,8		
<b>PASSIVA</b>				
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	65.172,9		65.172,9
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	468.336,7		468.336,7
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	18.461,9		18.461,9

in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2006	Wertansatz nach IAS 39	
			Nominal- wert = Zeitwert	Fortge- führte An- schaffungs- kosten
<b>AKTIVA</b>				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	91.868,9	91.868,9	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	50.414,0		50.414,0
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	25.318,6		25.318,6
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte				
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.299,3		1.141,6
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	72.190,4		
Zu Handelszwecken gehaltene Wertpapiere	HfT	19.966,4		
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Derivate ohne Hedgebeziehung	HfT	266,0		
<b>PASSIVA</b>				
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	60.242,7		60.242,7
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	364.462,7		364.462,7
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	11.848,4		11.848,4

An- schaffungs- kosten	Zeitwert erfolgs- neutral	Zeitwert erfolgs- wirksam	Zeitwert 31.12.2007
			29.293,0
			43.204,2
			4.572,3
			1.334,3
192,7			1.334,3
632,6	343,5	72.211,6	73.187,7
		69.867,0	69.867,0
	34,8		34,8
			65.172,9
			425.233,9
			18.461,9

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)

An- schaffungs- kosten	Zeitwert erfolgs- neutral	Zeitwert erfolgs- wirksam	Zeitwert 31.12.2006
			91.868,9
			50.414,0
			25.318,6
157,7			1.299,3
632,6	71.557,8		72.190,4
		19.966,4	19.966,4
		266,0	266,0
			60.242,7
			359.130,9
			11.848,4

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 beizulegende 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.

## Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2007 in T€	Aus der Folgebewertung					Aus Abgang	Netto- ergebnis 2007
	Aus Zinsen	Zum Zeit- wert erfolgs- wirksam	Zum Zeit- wert erfolgs- neutral	Währungs- um- rechnung	Wert- berichti- gung		
Barreserve	1.640,1			1.661,3			3.301,3
Kredite und Forderungen (LaR)	1.344,0			-22,2	-736,8		585,1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	369,9	-3.923,4	2.539,6				-1.013,8
Zu Handelszwecken gehaltene Finanz- instrumente (HfT)	5.161,3	178,6				191,0	5.531,0
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)	-13.637,3			0,3			-13.637,0
Hedging			34,8				34,8
Summe	-5.121,9	-3.744,8	2.574,5	1.639,3	-736,8	191,0	-5.198,7

2006 in T€	Aus der Folgebewertung					Netto- ergebnis 2006
	Aus Zinsen	Zum Zeit- wert erfolgs- wirksam	Zum Zeit- wert erfolgs- neutral	Währungs- um- rechnung	Wert- berichti- gung	
Barreserve	2.174,9			1.677,6		3.852,5
Kredite und Forderungen (LaR)	2.096,4			8,8	-353,9	1.751,3
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	6.142,4	-500,0	-2.474,1			2,8 3.171,0
Zu Handelszwecken gehaltene Finanz- instrumente (HfT)	-325,9	292,4				-33,6
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)	-10.379,8			0,9		-10.378,9
Summe	-292,1	-207,6	-2.474,1	1.687,3	-353,9	2,8 -1.637,6

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. Der Gewinn aus dem Abgang im Geschäftsjahr 2007 in Höhe von T€ 191,0 betrifft den Verkauf eines Zinsderivats.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 13.637,0 beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Aktivierung von Fremdkapitalzinsen sowie 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 2007 Bewertungsverluste von netto T€ 10,9 (Vorjahr: Bewertungsverluste von netto T€ 2.474,1) im Eigenkapital erfasst. Von den im Eigenkapital erfassten Beträgen wurden im Geschäftsjahr 2007 Verluste von insgesamt T€ 2.474,1 in die Gewinn- und Verlustrechnung transferiert.

### (34) Derivative Finanzinstrumente

#### Zinstauschvereinbarungen (Zinsswaps)

Im Geschäftsjahr 2007 hat der Flughafen Wien zur Sicherung des Zahlungsstromrisikos einer variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeit einen Receiver Zinsswap („Empfange fix – zahle variabel“) abgeschlossen. Als Grundgeschäft wurde die variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeit in Höhe des Nominalwerts des Zinsswap designiert. Die Zahlungsstromänderungen des Grundgeschäftes, 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.

<b>Strukturierte Zinsswaps</b>	<b>31.12.2007</b>	<b>31.12.2006</b>
Nominalwerte in T€	10.000,0	25.920,0
Beizulegender Zeitwert	34,8	266,0
Durchschnittlich empfangener Zinssatz	4,68%	3,14%
Durchschnittlich zu zahlender Zinssatz	3,78%	2,60%
Restlaufzeit in Jahren	4,9	9,1

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.

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical Terms Match Method nach IAS 39.AG 108 ermittelt. Retrospektiv wird die Wirksamkeit zu jedem Bilanzstichtag mit einem Effektivitätstest nach der kumulativen Dollar-Offset-Methode überprüft. Dazu wird bei Grund- und Sicherungsgeschäft die Zahlungsstromänderungen ermittelt und zueinander ins Verhältnis gesetzt. Liegt der Quotient zwischen 80 Prozent und 125 Prozent, ist der Hedge effektiv. Die Sicherungsbeziehung war zum Abschlussstichtag effektiv. Aus der erfolgsneutralen Realisierung der Wertänderung des Sicherungsgeschäfts resultiert im Geschäftsjahr 2007 ein in der Sicherungsrücklage erfasster Gewinn von T€ 34,8.

### **(35) Risikomanagement**

Ziel des Risikomanagements des Flughafen-Wien-Konzerns ist die nachhaltige Sicherung des Unternehmenserfolgs gegen finanzielle und nicht finanzielle Risiken jeglicher Art. Das Risikomanagement ist in die operativen und strategischen Geschäftsprozesse eingebunden. Risiken werden von den jeweils zuständigen verantwortlichen Geschäftsbereichen bearbeitet. Aus Tochtergesellschaften resultierende Risiken werden primär durch die Geschäftsführung der Gesellschaften, sekundär durch das Teilnehmungsmanagement und das Teilnehmungscontrolling der Flughafen Wien AG überwacht. Risiken der Teilnehmungsunternehmen werden direkt vom Teilnehmungsmanagement beziehungsweise durch die vom Flughafen Wien entsandten Vertreter in den einzelnen Gremien (Aufsichtsrat, Beirat, Gesellschafterversammlung) wahrgenommen.

Zentrale Stelle des internen Berichtswesens ist der Bereich Strategie und Controlling, dem die Durchführung der operativen und strategischen Planung unter Einbindung der jeweiligen Bereiche obliegt. Dieser Bereich erstellt auf der Grundlage der Geschäftsdaten aus den jeweiligen Geschäfts-, Service- und Fachbereichen sowie den konsolidierten Unternehmen monatlich interne Berichte. Auf Basis dieser monatlichen Berichte an den Vorstand und an alle Leiter der ersten Führungsebene werden Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung identifiziert und analysiert, so dass Erfolgsrisiken zeitnah erkannt und Maßnahmen zu ihrer Handhabung ergriffen werden können. Durch regelmäßige Berichterstattung in seinen Sitzungen wird der Aufsichtsrat in diesen Prozess eingebunden. Das Risikomanagement ist somit integraler Bestandteil unseres gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses.

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

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

Im Geschäftsjahr 2007 wurde ein Projekt gestartet mit dem Ziel, das bestehende Risikomanagementsystem weiterzuentwickeln und zu verbessern. Voraussichtlich Mitte 2008 wird dieses Projekt abgeschlossen sein.

### **Absatzmarktrisiken**

Der Geschäftsverlauf des Flughafens Wien ist vor allem von der weltweiten Verkehrsentwicklung abhängig. Die Gefahr eines Verkehrsrückganges aufgrund von Terror, Kriegen oder sonstigen externen Schocks (z.B. SARS-Krankheit) kann grundsätzlich von einem einzelnen Unternehmen nur sehr schwer eingegrenzt werden.

Am Flughafen Wien wird den Auswirkungen eines solchen Schocks vor allem durch hohe Qualitätsansprüche im Bereich Sicherheit und aktiver Öffentlichkeitsarbeit begegnet. Dies vor allem durch eine enge Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicher-

heitsaufgaben. Darüber hinaus wird je nach Intensität und Auswirkung eines solchen Ereignisses sowohl mit einer flexiblen Kosten- und Preisgestaltung als auch mit einem entsprechend angepassten Investitionsprogramm reagiert.

Durch den hohen Marktanteil der Austrian Airlines Gruppe am Flughafen Wien sind die nachhaltige Entwicklung dieser Fluglinie als leistungsstarker und eigenständiger Home-Carrier sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Gruppe ein Partner ist, entscheidende Komponenten für unser Unternehmen. Diese Entwicklung wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet.

Mit entsprechenden Marketingmaßnahmen sowie flexiblen Kosten- und Preisgestaltungsprogrammen, die allen Fluglinien zukommen, wird versucht, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Mit den Tarifaussparungen und Veränderungen des Tarifmodells und der damit verbundenen Beteiligung am Auslastungsrisiko der Fluglinien sowie mit Incentive-Programmen wurden die Kosten der Fluglinien gesenkt und die Förderung der strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen ausgeweitet. Weiters wird mit Hilfe von gezielten Marketingmaßnahmen den Fluglinien die Vorteilhaftigkeit des Standorts Wien nahegebracht und zusätzlicher Verkehr nach Wien generiert.

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

### **Beschaffungsmarktrisiken**

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

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

Eine besondere Situation ergibt sich bei den Planungsarbeiten für die Kapazitätserweiterung im Pistenbereich (3. Piste). Der Investition ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelagert. Hier wird dem Risiko mit Hilfe eines Mediationsverfahrens durch Kommunikation und Abstimmung begegnet.

### **Schadenrisiken**

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

### **Rechtliche Risiken**

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

Tarifänderungsanträge unterliegen der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde. Der Flughafen Wien hat mit der Genehmigungsbehörde ein Indexmodell bis Ende 2009 vereinbart. Sollte es zu keiner Weiterführung kommen, gelten die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes.

### **Finanzwirtschaftliche Risiken**

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken sowie 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 Vorstand, 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) als Liquiditätsreserve gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind. Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhang Erläuterung (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 gemanagt 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 mindernde Vereinbarungen (wie z.B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen. Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhang Erläuterung (33) 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 längeren 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 hypothetischer 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 2007 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis um T€ 261,5 (31. Dezember 2006: T€ 202,7) geringer (höher) gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung von T€ 261,5 ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus den variabel verzinslichen Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2007 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 196,1 höher (geringer) gewesen. Dies ist neben den variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeiten auf die erfolgsneutrale Bewertung der beiden als zur Veräußerung verfügbar eingestuften Investmentfonds zurückzuführen.

## **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 nicht monetäre Posten sind, und 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 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.

Unverzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Eigenkapitalinstrumente sind nicht monetär und somit mit keinem Währungsrisiko im Sinne des IFRS 7 behaftet.

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als gering anzusehen, und folglich wird auf eine quantitative Währungssensitivitätsanalyse verzichtet.

## 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 2007 und 2006 hatte der Flughafen-Wien-Konzern keine wesentliche 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 Nettoverschuldung nicht mehr als 70 Prozent betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2007	2006
Finanzschulden	468.336,7	364.462,7
- Liquide Mittel	-29.293,0	-91.868,9
- Kurzfristige Wertpapiere	-142.078,6	-91.173,6
= Netto-Finanzschulden	296.965,1	181.420,2
./. Buchwert Eigenkapital	734.934,8	721.281,1
= Gearing	40,4%	25,2%

Das Gearing erhöhte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die Aufnahme von Fremdmitteln in Höhe von € 100,0 Mio.

Weder die Flughafen Wien AG noch ihre Tochterunternehmen unterliegen externen Mindestkapitalanforderungen.

## (36) Operating-Leasingverhältnisse

### 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).

in T€	2007	2006 <sup>1)</sup>
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	110.139,3	91.492,0
Davon bedingte Mietzahlungen aufgrund umsatzabhängiger Mieten	6.671,0	5.193,4

#### Künftige Mindestleasingzahlungen

Bis zu einem Jahr	45.396,8	42.040,6
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	31.455,7	46.053,9
Länger als fünf Jahre	60.003,9	100.698,5

1) angepasst

#### 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 Mindestleasingzahlungen dargestellt:

in T€	2007	2006 <sup>1)</sup>
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	8.899,5	8.090,5
Davon bedingte Mietzahlungen	4.924,6	5.028,7

#### Künftige Mindestleasingzahlungen

Bis zu einem Jahr	9.273,7	7.747,9
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	37.043,5	25.810,5
Länger als fünf Jahre	97.059,7	96.789,4

1) angepasst

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 Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in der Höhe von T€ 5.300,8 (Vorjahr: T€ 5.542,5).

Für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 191,4 Mio. (Vorjahr: € 207,0 Mio.).

### **(38) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

Das Land Niederösterreich und die Stadt Wien halten jeweils 20 Prozent der Aktien an der Flughafen Wien AG. Beide haben aufgrund ihrer Beteiligungshöhe einen maßgeblichen Einfluss auf die Flughafen Wien AG und gelten daher als nahestehende Unternehmen der Flughafen Wien AG. Sowohl mit dem Land Niederösterreich als auch mit der Stadt Wien wurden im Geschäftsjahr keine wesentlichen 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 nahestehende Unternehmen oder Personen. Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung.

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2007 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 961,9 (Vorjahr: T€ 1.111,7) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 887,6 (Vorjahr: T€ 853,4).

Am 31. Dezember 2007 betrug der Gesamtbestand an Forderungen gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen T€ 103,8 (Vorjahr: T€ 72,5). Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen auf T€ 4.302,0 (Vorjahr: T€ 3.695,4).

### **Natürliche nahestehende Personen**

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienangehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhangergläuterung (39) entnommen werden.

### **(39) Angaben über Organe und Arbeitnehmer**

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt:

<b>im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände, Geschäftsführer)</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Arbeiter	3.027	2.821
Angestellte	1.060	1.013
	4.087	3.834

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2007 und 2006 folgende Vergütungen:

in T€	2007	2007	2007	2007	2006
	Fixe Bezüge	Erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Christian Domany	253,8	169,3	7,2	430,3	432,3
Mag. Herbert Kaufmann	253,8	169,3	7,5	430,5	432,6
Ing. Gerhard Schmid	253,8	169,3	7,5	430,5	432,6
	761,4	507,8	22,1	1.291,4	1.297,5

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands besteht eine Rückdeckungsversicherung. 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€ 652,3 (Vorjahr: T€ 636,9).

#### 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:

#### Geschäftsjahr 2007

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	110,0	1.462,3	1.410,5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	517,1	47,4
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	2,5	8,6
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	38,7	55,3
	110,0	2.020,6	1.521,9

#### Geschäftsjahr 2006

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	112,4	1.297,5	1.265,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	461,9	-346,4
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	2,2	7,9
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	41,4	381,7
	112,4	1.803,1	1.308,9

#### **(40) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag**

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2007 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offen gelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Mit den Minderheitsgesellschaftern der slowakischen Tochtergesellschaft KSC Holding a.s. werden Verhandlungen über den Erwerb restlicher Anteile geführt.

Der Vorstand der Flughafen Wien AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2007 am 20. Februar 2008 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Schwechat, am 20. Februar 2008

Der Vorstand

**Mag. Christian Domany**  
Vorstandsmitglied

**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsmitglied

# Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Anlage 1 zu Anhang

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	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 Liegenschaftsbeteiligungs-gesellschaft 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 Immobilienbesitz-gesellschaft 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 WTC BetriebsGmbH „Vienna Office Park 3 Betriebs-gesellschaft m.b.H.“	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK
BTS Holding, a.s.	BTSH	VIE	Slowakei	47,7%	VK
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	47,7%	VK
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK
Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H.	APBF	VIE	Österreich	25,0%	EQ
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	40,0%	EQ
Flughafen Friedrichshafen GmbH	FDH	VINT	Deutschland	25,15%	EQ
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ
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
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
VIE Indien Projektentwicklung & Beteiligung GmbH	VIND	VINT	Österreich	100,0%	NK
Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft mbH	VIE BBI	VIE	Deutschland	100,0%	NK
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company, in Liquidation	VIAS Hellas	VIAS	Griechenland	100,0%	NK

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:

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

Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften. Kapitalanteil: 99% VIEL; 1% IVW. Sitz: 1300 Flughafen Wien

IFRS-Werte in T€	2007	2006
Vermögenswerte	5.789,0	6.125,0
Schulden	629,1	619,8
Eigenkapital	5.159,9	5.505,3
Umsatzerlöse	6.540,8	6.811,6
Periodenergebnis	-345,4	-31,6

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

Die Aufgabe der IVW umfasst die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien sowie den Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden am Gelände der Flughafen Wien AG. Kapitalanteil: 100%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

IFRS-Werte in T€	2007	2006
Vermögenswerte	112.228,8	117.349,4
Schulden	29.080,0	32.080,0
Eigenkapital	83.148,8	85.269,4
Umsatzerlöse	14.894,3	14.733,3
Periodenergebnis	4.387,4	6.508,1

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

Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der Allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private Aircraft Handling sowie die Erfüllungsgehilfentätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inkl. Betankung und Hangarierung). Kapitalanteil: 100%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

IFRS-Werte in T€	2007	2006
Vermögenswerte	2.260,5	1.828,1
Schulden	2.149,7	1.745,3
Eigenkapital	110,9	82,7
Umsatzerlöse	15.006,8	12.470,4
Periodenergebnis	1.275,2	1.229,3

### **Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)**

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. Kapitalanteil: 100%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	3.329,3	3.408,6
Schulden	1.492,1	1.139,2
Eigenkapital	1.837,2	2.269,4
Umsatzerlöse	6.928,7	7.693,9
Periodenergebnis	817,8	1.565,9

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

Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. 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. Kapitalanteil: 100%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	19.405,6	16.118,9
Schulden	11.227,6	9.455,1
Eigenkapital	8.178,0	6.663,8
Umsatzerlöse	34.134,9	28.798,3
Periodenergebnis	2.610,6	2.174,4

### **VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)**

Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR & VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, der Entwicklung und Vermarktung der im Eigentum stehenden Liegenschaften haben. Kapitalanteil: 100%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	56.874,3	16.272,8
Schulden	8.435,0	0,0
Eigenkapital	48.439,4	16.272,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-133,4	35,8

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

Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionenprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement. Kapitalanteil: 100% VIAB.  
Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	56.074,8	27.512,6
Schulden	292,6	89,5
Eigenkapital	55.782,1	27.423,1
Umsatzerlöse	2.568,7	47,0
Periodenergebnis	159,0	-542,6

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

Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2. Kapitalanteil: 100% VIEL.  
Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	48.395,1	24.853,3
Schulden	30.302,4	15.964,6
Eigenkapital	18.092,7	8.888,8
Umsatzerlöse	1.647,2	140,4
Periodenergebnis	903,9	45,5

### **BTS Holding a.s. (BTSH)**

Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten. Kapitalanteil: 47,7%. Sitz: 811 03 Bratislava; Slowakei

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	1.374,7	50.012,6
Schulden	11,4	415,6
Eigenkapital	1.363,3	49.597,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-427,1	1.557,6

### **KSC Holding a.s. (KSCH)**

Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen. Kapitalanteil: 47,7%. Sitz: 811 03 Bratislava; Slowakei

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	39.706,7	36.998,3
Schulden	4.994,7	4.851,7
Eigenkapital	34.711,9	32.146,7
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.586,8	-92,7

### **VIE (Malta) Limited (VIE Malta)**

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. Kapitalanteil: 99,8% VINT; 0,2 VIE BBI. Sitz: Malta

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	50.253,3	50.770,8
Schulden	19.745,7	21.714,7
Eigenkapital	30.507,6	29.056,1
Umsatzerlöse	518,8	522,6
Periodenergebnis	2.020,7	1.756,3

### **VIE Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H. (VWTC)**

Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3. Kapitalanteil: 99% VIEL, 1% BPIB. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	24.958,9
Schulden	1.995,2
Eigenkapital	22.963,7
Umsatzerlöse	3.847,9
Periodenergebnis	2.327,1

1) Gesamtes Geschäftsjahr 2007; Erwerbszeitpunkt 4.4.2007

### **Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)**

Betrieb des Parkplatz Mazur sowie Garagierung. Kapitalanteil: 100% VIEL. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	4.577,5
Schulden	232,0
Eigenkapital	4.345,6
Umsatzerlöse	566,2
Periodenergebnis	-8,5

1) Rumpfgeschäftsjahr, da 2007 gegründet; Erwerbszeitpunkt ab 1.8.2007

### **Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)**

Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafen-Privatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT. Kapitalanteil: 100%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	55.454,2
Schulden	0,0
Eigenkapital	55.454,2
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-0,4

1) Rumpfgeschäftsjahr, da 2007 gegründet

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

### **Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H (APBF)**

Die Gesellschaft ist im Bereich der Flughafen-Bodenabfertigung am Flughafen Wien tätig. Kapitalanteil: 25% + 1 Anteil. Sitz: 1300 Flughafen Wien

in T€	2007	2006
Vermögenswerte	945,5	985,6
Schulden	1.106,7	1.176,4
Eigenkapital	-161,2	190,8
Umsatzerlöse	3.756,7	2.763,9
Periodenergebnis	29,6	-209,3

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

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. Kapitalanteil: 50,1%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

IFRS-Werte in T€	2007	2006
Vermögenswerte	18.798,7	17.900,2
Schulden	5.829,4	5.642,6
Eigenkapital	12.969,3	12.257,6
Umsatzerlöse	7.826,4	6.892,3
Periodenergebnis	-246,1	-826,0

### **SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)**

Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeit. Kapitalanteil 40%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

in T€	2007	2006
Vermögenswerte	548,9	314,1
Schulden	173,1	114,7
Eigenkapital	375,8	226,4
Umsatzerlöse	921,5	884,5
Periodenergebnis	171,4	136,4

### Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (KSC)

Betrieb des Flughafens Košice. Kapitalanteil: 60% KSCH. Sitz: Košice, Slowakei

in T€	2007
Vermögenswerte	337.386,6
Schulden	283.860,1
Eigenkapital	53.526,5
Umsatzerlöse	1.770,1
Periodenergebnis	-790,8

### Flughafen Friedrichshafen GmbH (FDH)

Betrieb des Flughafens Friedrichshafen. Kapitalanteil: 25,15% VINT. Sitz: Friedrichshafen, Deutschland

in T€	2007 <sup>1)</sup>	2006 <sup>1)</sup>
Vermögenswerte	37.066,4	36.290,9
Schulden	18.202,9	23.288,6
Eigenkapital	18.863,5	13.002,3
Umsatzerlöse	9.757,9	10.103,4
Periodenergebnis	-284,8	294,2

1) gesamte Geschäftsjahre 2007 und 2006; Erwerbszeitpunkt 25.5.2007

### Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)

Halten der Beteiligung am Malta International Airport plc. Kapitalanteil 57,1% VIE Malta. Sitz: Malta

IFRS-Werte in T€	2007 <sup>1)</sup>	2006
Vermögenswerte	143.474,4	141.495,5
Schulden	82.415,9	83.090,7
Eigenkapital	61.058,5	58.404,8
Umsatzerlöse	44.435,1	39.359,7
Periodenergebnis	3.128,5	2.575,0

1) Vorläufige Werte

### Malta International Airport plc. (MIA)

Betrieb des Flughafens Malta International Airport plc. Kapitalanteil: 10,1% VIE Malta; 40% MMLC. Sitz: Malta

IFRS-Werte in T€	2007 <sup>1)</sup>	2006 <sup>2)</sup>
Vermögenswerte	120.181,7	115.609,1
Schulden	68.333,1	65.281,27
Eigenkapital	51.848,6	50.327,9
Umsatzerlöse	44.435,1	32.834,9
Periodenergebnis	9.079,5	7.285,6

1) Vorläufige Werte

2) Rumpfgeschäftsjahr (9 Monate) infolge Änderung des Bilanzstichtags.

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsenkurs zum Bilanzstichtag betrug umgerechnet € 3,22 (Vorjahr: € 3,20).

### 3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

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

Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind. Kapitalanteil: 100% VIAS. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	697,9	682,6
Schulden	221,7	126,5
Eigenkapital	476,2	556,1
Umsatzerlöse	1.719,8	1.572,1
Periodenergebnis	144,0	257,1

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

Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc. Kapitalanteil: 51%. VIAS. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	2.569,7	1.948,6
Schulden	954,7	862,5
Eigenkapital	1.615,0	1.086,1
Umsatzerlöse	3.824,7	3.082,3
Periodenergebnis	528,9	177,4

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

Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig. Kapitalanteil: 100% VIAS. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	57,4	59,0
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	57,4	59,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,6	2,0

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

Die VIE BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & CoKG beteiligt, die für die Verfolgung des Projektes „Flughafen Berlin“ tätig war. Kapitalanteil: 100%. Sitz: 12529 Schönefeld, Deutschland

<b>in T€</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	2.714,5
Schulden	1.588,1
Eigenkapital	1.126,4
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-564,7

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

Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland. Kapitalanteil: 100%. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>in T€</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Vermögenswerte	23,3	27,9
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	23,3	27,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-4,7	-2,6

### **VIE Indien Projektentwicklung & Beteiligung GmbH (VIND)**

Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen an Flughafen-Projekten insbesondere in Indien. Kapitalanteil: 74% VINT; 26% VIE. Sitz: 1300 Flughafen Wien

<b>in T€</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	33,6
Schulden	0,4
Eigenkapital	33,2
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-1,8

1) Rumpfgeschäftsjahr, da 2007 gegründet.

### **VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company (VIAS Hellas), in Liquidation**

Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme der VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet. Kapitalanteil: 100%. Sitz: Athen, Griechenland

<b>in T€</b>	<b>2005</b>
Eigenkapital	11,7
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-2,6

# Bestätigungsvermerk

(Bericht des unabhängigen Abschlussprüfers)

An die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der  
Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat

## Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten **Konzernabschluss** der

### **Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,**

für das **Geschäftsjahr vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember 2007** geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2007, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2007 endende Geschäftsjahr sowie eine Zusammenfassung der wesentlichen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und sonstige Anhangangaben.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind 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 (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung eines Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen, sei es auf Grund beabsichtigter oder unbeabsichtigter Fehler, ist; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers**

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 beabsichtigter oder unbeabsichtigter Fehler. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzungen berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem soweit es für die Aufstellung eines 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 des internen Kontrollsystems 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 2007 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember 2007 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind.

### **Bericht zum Konzernlagebericht**

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der in Österreich geltenden 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 Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Schwechat, am 20. Februar 2008

KPMG Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Walter Reiffenstahl  
Wirtschaftsprüfer

DDr. Martin Wagner  
Wirtschaftsprüfer



# Bericht des Aufsichtsrats

## Sitzungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2007 acht Sitzungen abgehalten, und zwar am 14. Februar, 21. März, 10. April, 13. April, 24. Mai, 22. August, 14. November und 12. Dezember. Weiters fanden sieben Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses, drei des Prüfungsausschusses und eine des Strategieausschusses statt.

Die Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung, insbesondere die mittelfristige strategische Positionierung der Gesellschaft sowie die Fragen der Akquisition bzw. der Beteiligung an anderen Flughäfen, und berichteten darüber dem Aufsichtsratsplenium.

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.

## Corporate Governance Kodex

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

## Abschlussprüfung

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 17. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzern-Lageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2007 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 2007 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Wirtschaftsprüfers den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lage- und Konzernlagebericht des Geschäftsjahres 2007 der Flughafen Wien AG eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet.

### **Feststellung des Jahresabschlusses**

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2007 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2007 der Flughafen Wien AG festgestellt.

### **Gewinnverteilungsvorschlag**

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2007 von € 52.505.652,47 eine Dividende von € 2,50 je Aktie, das sind insgesamt € 52.500.000,00 ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 5.652,47 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

### **Dank und Anerkennung**

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2007 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

### **GD Stv. Johannes Coreth**

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, am 26. März 2008

# Glossar

## Fachtermini

**AEA:** Association of European Airlines – Verband der europäischen Linienfluggesellschaften

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

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

**Charter-Flug:** Im Gegensatz zum Linienflug wird ein Charterflug nur gelegentlich betrieben; Reiseveranstalter kaufen Flugplätze ein

**ECV Emittenten-Compliance-Verordnung:** 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

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

**General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt

**Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

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

**Homecarrier:** Heimische Fluggesellschaft

**Hub:** Drehscheibe im Luftverkehr

**IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

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

**Low-Cost-Carrier:** Billigfluglinie

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

**Minimum Connecting Time:** Garantierte Mindestumsteigezeit

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

**Point-to-Point-Verkehr:** Direktflüge ohne Zwischenstopp

**Private Aircraft:** Luftfahrzeuge in Privatbesitz

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

**Trucking:** Luftfracht, die auf Lkws transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)

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

**VIE-Skylink:** Eine Terminalerweiterung, welche in hintereinander folgenden Ausbauphasen errichtet wird und sich in nordöstlicher Richtung an die bestehenden Terminals anschließen wird

## **Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen**

**EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbare Steuern vom Ertrag

**EBITDA-Margin:** (EBIT + Abschreibungen) / Betriebsleistung

**EBIT-Margin:** EBIT / Betriebsleistung

**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

**Anlagenintensität:** Berechnung: Anlagevermögen / Gesamtvermögen

**Anlagendeckungsgrad 2:** (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen

**Nettoverschuldung (Net debt):** (Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten) – liquide Mittel

**Gearing (Verschuldungsgrad):** Nettoverschuldung / Eigenkapital

**Eigenkapitalquote:** Eigenkapital / Bilanzsumme

**Capital Employed:** Sachanlagevermögen + Immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital

**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.

## Antwortkarte

Ja, ich möchte mich auch künftig über die Flughafen Wien AG informieren. Bitte senden Sie mir regelmäßig Ihre Aktionärsbriefe sowie Geschäftsberichte zu.

Postgebühr  
zahlt  
Empfänger

Ich ziehe es vor, aktuelle Informationen per E-mail zu erhalten.

Meine E-mail-Adresse lautet: \_\_\_\_\_@\_\_\_\_\_

- Bitte laden Sie mich zu Ihren Unternehmensbesichtigungen bzw. Informationsveranstaltungen ein.
- Bitte nehmen Sie meinen Namen aus der Aktionärsdatei. Ich habe kein weiteres Interesse an Informationen über die Flughafen Wien AG.

Name/Firma: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

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

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

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

#### **Investor Relations**

Robert Dusek  
Telefon: +43/1/7007/23126  
E-mail: [investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com)

#### **Leitung Kommunikation**

Michael Kochwalter  
Telefon: +43/1/7007-22300  
E-mail: [m.kochwalter@viennaairport.com](mailto:m.kochwalter@viennaairport.com)

#### **Externe Kommunikation**

Mag. Brigitta Pongratz  
Telefon: +43/1/7007-22399  
E-mail: [b.pongratz@viennaairport.com](mailto:b.pongratz@viennaairport.com)

#### **Disclaimer**

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 6. März 2008 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 2007 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage

**[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) unter:  
<http://gb2007.viennaairport.com>**

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

