



Geschäftsbericht 2010

VIE Vienna
International
Airport
Offen für neue Horizonte.

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	Veränderung		2009	2008	2007
	2010	in %			
Gesamtumsatz	533,8	6,4	501,7	548,1	521,4
davon Airport	260,0	14,8	226,5	250,8	242,2
davon Handling	165,2	-2,7	169,8	186,3	180,8
davon Retail & Properties	93,6	5,4	88,8	94,6	82,8
davon Sonstige Segmente	14,5	-10,8	16,2	15,8	15,6
EBIT	102,3	2,8	99,6	133,3	120,3
EBIT-Margin (in %) ¹⁾	19,2	-	19,9	24,3	23,1
EBITDA	168,1	1,0	166,5	201,9	191,0
EBITDA-Margin (in %) ²⁾	31,5	-	33,2	36,8	36,6
ROCE (in %) ³⁾	5,1	-	5,4	8,4	9,1
Konzernergebnis nach Minderheiten	75,7	3,2	73,4	91,1	87,7
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	169,7	9,2	155,5	148,4	164,4
Eigenkapital	823,0	3,5	794,8	776,4	734,9
Bilanzsumme	1.998,5	7,4	1.860,9	1.735,3	1.560,9
Investitionen ⁴⁾	145,5	-34,9	223,6	298,1	193,8
Ertragsteuern	23,0	1,5	22,7	27,8	26,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ⁵⁾	4.266	2,8	4.148	4.266	4.087

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

MTOW (in Mio. Tonnen) ⁶⁾	8,0	9,9	7,3	7,8	7,3
Gesamtpassagiere (in Mio.)	19,7	8,7	18,1	19,7	18,8
davon Transferpassagiere (in Mio.)	5,9	8,6	5,5	5,9	6,0
Flugbewegungen	246.146	1,1	243.430	266.402	254.870
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	295.989	16,5	254.006	267.985	272.362
Sitzladefaktor (in %) ⁷⁾	68,9	-	68,7	68,2	69,2

Börsentechnische Kennzahlen

Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21	21
KGV (per 31.12.)	14,2	42,7	10,0	7,3	18,9
Gewinn je Aktie (in €)	3,61	3,4	3,49	4,34	4,18
Dividende je Aktie (in €) ⁸⁾	2,00	-4,8	2,10	2,60	2,50
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	3,9	-	6,0	8,2	3,2
Pay-out-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	55,5	-	60,1	59,9	59,9
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	1.075,8	47,2	730,8	666,8	1.659,0
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	51,23	31,9	38,84	81,69	82,50
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	33,11	73,7	19,06	26,00	67,00
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	51,23	47,2	34,80	31,75	79,00
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %)	1,4	-	1,5	2,1	1,8

1) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse 2) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbare Steuern) / durchschnittliches Capital Employed 4) Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungs-korrekturen Vorjahre 5) Personalstand im Jahresdurchschnitt gewichtet nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.) exklusive Vorstände und Geschäftsführer 6) MTOW: Maximum Take off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität 8) Berichtsjahr: Vorschlag an Hauptversammlung

Inhalt

2	—	Kommentar des Vorstands
6	—	Unternehmen Flughafen Wien
13	—	Fokus Skylink
16	—	Erfolgsfaktoren Flughafen Wien
24	—	Strategie und Wachstum
30	—	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
34	—	Nachhaltige Unternehmensführung
39	—	Flughafen-Wien-Aktie
44	—	Corporate-Governance-Bericht
54	—	Bericht des Aufsichtsrats
69	—	Konzernlagebericht
103	—	Segmentberichterstattung
103	—	Airport
106	—	Handling
111	—	Retail & Properties
113	—	Sonstige Segmente
115	—	Konzernabschluss 2010
116	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
117	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
118	—	Konzern-Bilanz
119	—	Konzern-Geldflussrechnung
120	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
122	—	Konzern-Anhang
202	—	Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz
203	—	Bestätigungsvermerk
205	—	Glossar und Serviceangaben

Kommentar des Vorstands

Sehr geehrte Damen und Herren,

2010 war ein herausforderndes Jahr, in dem wir viel erreichen konnten: Die Passagierzahlen sind stark gestiegen, die Arbeiten am neuen Terminal VIE-Skylink sind weiter vorangeschritten, und es wurden Weichen für die zukünftige Entwicklung des Flughafens Wien gestellt.

Nach dem Rückgang im Vorjahr konnten wir bei den Passagierzahlen 2010 hohe Zuwächse verzeichnen. Mit einem Plus von 8,7 Prozent stieg die Zahl der Passagiere am Flughafen Wien weit stärker an als auf anderen europäischen Flughäfen, und wir knüpften mit 19,7 Millionen Passagieren an das Niveau von 2008, die Zeit vor der Wirtschaftskrise, an. Aufgrund einiger Beeinträchtigungen im Flugverkehr – der Aschewolke im Mai und wetterbedingter Flugausfälle im Dezember – konnten wir die 20-Millionen-Marke knapp nicht erreichen. Da es vor Weihnachten aufgrund der winterlichen Bedingungen auf einigen Flughäfen zu Flugausfällen kam, konnten viele Passagiere ihre Flüge ab Wien nicht antreten. Wir waren für die extremen Schneeverhältnisse bestens gerüstet, und es kam am Flughafen Wien zu keinen wetterbedingten Flugausfällen.

Wir konnten im Juli 2010 einen neuen Rekord verzeichnen: Mit über zwei Millionen Reisenden im Monat war Juli 2010 der passagierstärkste Monat in der Geschichte des Flughafens Wien. Erfreulich entwickelte sich im Berichtsjahr die Region Naher und Mittlerer Osten mit einem Passagierplus von 10,0 Prozent. Auch die Region Osteuropa verzeichnete ein besonders starkes Wachstum, und es wurden um 13,6 Prozent mehr Passagiere als im Vorjahr gezählt. Das

Höchstabfluggewicht stieg um 9,9 Prozent, die Bewegungen legten um 1,1 Prozent zu. Diese Entwicklung erklärt sich dadurch, dass die Airlines immer größere Flugzeuge einsetzen. Bei der Fracht (inkl. Trucking) konnte im Jahr 2010 ein Anstieg von 16,5 Prozent erzielt werden.

Fortschritte bei der Terminalerweiterung VIE-Skylink

Im Februar 2010 wurden die Aktivitäten beim VIE-Skylink wieder aufgenommen. Parallel dazu wurden die Verträge neu und zu insgesamt besseren Konditionen für den Flughafen Wien ausverhandelt. Zurzeit bereiten wir gemeinsam mit erfahrenen internationalen Experten die Inbetriebnahme des neuen Terminals vor, die im ersten Halbjahr 2012 stattfinden wird. Auch der vorgesehene Kostenrahmen mit einer Obergrenze von € 830 Mio. kann nach Hochrechnungen der Projektsteuerung eingehalten werden. In dieser Summe wurden Risikovorsorgen, Reserven sowie eine allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers bereits berücksichtigt. Unser Ziel ist es weiterhin, die Obergrenze von € 830 Mio. zu unterschreiten.

Mit dem VIE-Skylink verdoppeln wir nicht nur unsere Terminalflächen, sondern wir steigern auch Service und Komfort für Airlines und Passagiere erheblich. Nach der Eröffnung werden wir über 9.600 m² neue Geschäfts- und Gastronomieflächen verfügen. Zur Vergabe der Shop- und Gastronomieflächen wurden im zweiten Halbjahr 2010 die Gespräche mit den aus dem Tender-Verfahren 2007/2008 erstgereihten Kandidaten wieder aufgenommen. Unter Beibehaltung der Qualitätskriterien des vom Flughafen Wien erarbeiteten Center-Mix konnten die Verträge zur Vergabe der kommerziellen Flächen mit den größten Betreibern unterzeichnet werden.

Seit Ende Oktober 2009 wurde das Projekt VIE-Skylink durch den Rechnungshof geprüft. Den Endbericht haben wir am 31. Jänner 2011 erhalten und genau analysiert. Viele der wertvollen Anregungen haben wir bereits vor bzw. während des Prüfungszeitraums umgesetzt. Darüber hinaus finden Erhebungen der Staatsanwaltschaft statt, die derzeit noch nicht abgeschlossen sind. Gegen die Bescheide der FMA wurden Rechtsmittel erhoben. Weitere wichtige Investitionen im Berichtsjahr betrafen die Revitalisierung der Fassade des Terminal 2 und der Busgates sowie die Sanierung des Terminaldachs.

Plus bei Umsatz und Ergebnis

Die Flughafen-Wien-Gruppe konnte die Umsätze im Geschäftsjahr 2010 um 6,4 Prozent auf € 533,8 Mio. steigern. Dieser im Vergleich zum Passagierwachstum von 8,7 Prozent unterproportionale Anstieg ist auf Erlösschmälerungen – unter anderem aufgrund der Verlängerung der Erhöhung des Transfer-Incentive und der mit NIKI und der Austrian Airlines Gruppe geschlossenen Vereinbarungen – zurückzuführen.

Das Segment Airport konnte im Berichtsjahr externe Umsatzerlöse in Höhe von € 260,0 Mio. (Vorjahr: € 226,5 Mio.) erzielen. Das Segment Handling erzielte externe Umsatzerlöse in Höhe von € 165,2 Mio., was einem Rückgang von € 4,6 Mio. oder 2,7 Prozent entspricht. Die Umsätze des Segments Retail & Properties beliefen sich auf € 93,6 Mio. nach € 88,8 Mio. im Vorjahr. Während die Umsätze aus der Parkierung um 13,6 Prozent auf € 34,8 Mio. stiegen, verzeichneten die Umsätze aus Vermietung einen Rückgang um 5,2 Prozent auf € 31,8 Mio. Etwas stärker als das Verkehrswachstum stiegen die Umsätze aus Shopping und Gastronomie um 9,7 Prozent auf € 26,9 Mio. Die externen Umsätze des Berichtssegments „Sonstige Segmente“ verringerten sich geringfügig von € 16,2 Mio. auf € 14,5 Mio. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen-Wien-Gruppe stieg im Berichts-

jahr um 1,0 Prozent auf € 168,1 Mio. (Vorjahr: € 166,5 Mio.). Die verhaltene Entwicklung des EBITDA ist vor allem auf den gestiegenen Personalaufwand und die höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen zurückzuführen. Das gesteigerte EBITDA und die geringeren Abschreibungen resultierten in einer Verbesserung des EBIT um 2,8 Prozent auf € 102,3 Mio. Das Finanzergebnis blieb im Vergleich zum Vorjahr mit minus € 3,6 Mio. nahezu unverändert. Das Periodenergebnis belief sich auf € 75,7 Mio. nach € 73,3 Mio. im Vorjahr. Wir schlagen der Hauptversammlung am 29. April 2011 eine Dividende von € 2,0 je Aktie vor. Daraus ergibt sich bei einem Jahresschlusskurs von € 51,23 eine Dividendenrendite von 3,9 Prozent.

Gesicherte Finanzierung

Aufgrund der aktuellen und geplanten Investitionen stehen die Sicherung der Liquidität und die langfristige Finanzplanung im Fokus. Wir stellen die Finanzierung unserer Projekte einerseits über den hohen operativen Cash-Flow und andererseits über den Kapitalmarkt sicher. 2010 konnten wir einen operativen Cash-Flow in Höhe von € 169,7 Mio. (€ +14,3 Mio.) erzielen. Weiters wurden Kreditvereinbarungen im Ausmaß von € 307,5 Mio. unterzeichnet, die auch den Fremdkapitalbedarf für 2011 decken sollen. Darüber hinaus bestehen eingeräumte Kreditlinien im Ausmaß von € 100 Mio. sowie zugesagte Kreditlinien in Höhe von € 350 Mio.

Strategie und Ausblick

Der Flughafen Wien positioniert sich als eine der wichtigsten Drehscheiben in den Osten. Die wachsenden Passagierzahlen nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten bestätigen die Rolle des Flughafen Wien als attraktiven Hub. Das umfangreiche Destinationsangebot in diese Regionen sowie die hohe Servicequalität tragen wesentlich zu dieser Rolle bei. Neben den mehr als 14 Millionen potenziellen Passagieren im Einzugsgebiet des Flughafen Wien nutzt jeder dritte Passagier Wien als Transferflughafen. Wir wollen daher die Funktion als Transferdrehscheibe durch die enge Partnerschaft mit den Airlines sowie durch die Gewinnung neuer Airlines weiter stärken und Wien als attraktiven Hub innerhalb der Lufthansa Gruppe positionieren. Gleichzeitig soll die gebotene Qualität weiter gesteigert und die Effizienz verbessert werden. Einen Eckpfeiler der Strategie stellt der Ausbau des Non-Aviation-Bereichs dar. Dieses Geschäft abseits der klassischen Flughafendienste wird immer wichtiger – mit den neuen Kapazitäten im VIE-Skylink verfügen wir über zusätzliches Potenzial, diesen Bereich weiter auszubauen.

Im Jahr 2011 stehen die Finalisierung der Arbeiten am VIE-Skylink und die Vorbereitung der Inbetriebnahme im Mittelpunkt. Mit dem Ausbau der Kapazitäten – die Terminalfläche wird verdoppelt – sorgen wir dafür, dass auch bei weiter wachsendem Flugverkehr eine qualitativ hochwertige und rasche Passagierabfertigung gewährleistet werden kann. In Anbetracht der positiven Konjunkturprognosen erwarten wir für 2011 ein weiteres Wachstum. Die Zahl der Passagiere soll um 5,0 Prozent steigen, die des Höchstabfluggewichts (MTOW) um 3,0 Prozent und die der Bewegungen um 2,0 Prozent. Langfristig erwarten wir bis 2020 eine durchschnittliche Wachstumsrate bei den Passagieren von 4,2 Prozent.

Um von diesem Wachstum zu profitieren und unsere Position als Wirtschafts- und Jobmotor abzusichern, wird über kurz oder lang der Bau einer dritten Piste notwendig werden. Derzeit läuft eine Umweltverträglichkeitsprüfung; mit dem erstinstanzlichen Bescheid wird gegen Ende des Jahres 2011 gerechnet.

Wechsel im Vorstand

Wir danken Mag. Herbert Kaufmann, der seine Funktion als Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands mit Wirkung zum 31. Dezember zurücklegte, für seine wertvolle Arbeit. Er hat das Wachstum der letzten Jahre maßgeblich mitgetragen und wird dem Unternehmen auch weiterhin für beratende Tätigkeiten im Bereich der internationalen Beteiligungen zur Verfügung stehen. An seiner Stelle übernimmt Dr. Christoph Herbst interimistisch bis Ende 2011 die Funktion des Vorstandsvorsitzenden; seine Funktion im Aufsichtsrat ist in dieser Zeit ruhend gestellt.

Dank

Wir danken unseren Aktionären für ihr Vertrauen und unseren Geschäftspartnern für die gute Zusammenarbeit. Ohne die hervorragende Arbeit und den Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wären die erzielten Erfolge nicht möglich – herzlichen Dank dafür!

Schwechat, 28. Februar 2011



Komm. Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Dr. Christoph Herbst
Vorstandsvorsitzender und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Unternehmen Flughafen Wien

In diesem Kapitel

Der Flughafen Wien bietet seinen Kunden sämtliche Leistungen rund um den Flughafenbetrieb an – vom Handling bis hin zu Retail, Gastronomie und Immobilienvermarktung. Seine Position als Drehscheibe in den Osten konnte der Flughafen Wien erfolgreich stärken. Mit 8,7 Prozent liegt das Gesamt-Passagierwachstum weit über jenem anderer Flughäfen.

Die Flughafen Wien AG als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien notiert seit 1992 an der Wiener Börse. Begünstigt durch seine geografische Lage im Zentrum Europas positioniert sich der Flughafen Wien als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas sowie in den Nahen und Mittleren Osten. Von Wien aus sind 40 Destinationen in Osteuropa erreichbar; damit ist das Angebot das umfangreichste aller europäischen Flughäfen. Zehn Städte im Nahen und Mittleren Osten werden von Wien aus angefliegen.

Das Einzugsgebiet des Flughafen Wien umfasst rund 14,3 Millionen potenzielle Passagiere aus Österreich und den angrenzenden Regionen. Jeder dritte Passagier ist dem Transferaufkommen zuzurechnen. Dieses stetige Passagierwachstum bestätigt die Strategie des Flughafen Wien, seine Funktion als Transferdrehscheibe durch die Akquisition zusätzlicher

Destinationen auszubauen und seine Stärken – die kurzen Umsteigezeiten, das verlässliche Handling und die hohe Pünktlichkeit – abzusichern.

Überdurchschnittlich hohes Wachstum

Mit einem Zuwachs von 8,7 Prozent auf rund 19,7 Millionen Passagiere im Jahr 2010, liegt das Wachstum des Flughafen Wien weit über dem europäischen Durchschnitt von 4,2 Prozent (Quelle: ACI Airport Traffic Report, Dezember 2010 – ganzes Jahr). Das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten verzeichnete ein Plus von 10,0 Prozent, während jenes nach Osteuropa um 13,6 Prozent gestiegen ist. Beim Höchstabfluggewicht verzeichnete der Flughafen Wien ein Plus von 9,9 Prozent, die Bewegungen stiegen um 1,1 Prozent und die Fracht (inkl. Trucking) verzeichnete einen Anstieg von 16,5 Prozent.

Top-Destinationen und Passagierzahl

Gesamt		Osteuropa		Langstrecke	
1. Frankfurt	479.450	Moskau	235.286	Bangkok	106.989
2. London	452.816	Bukarest	186.132	Tokio	84.670
3. Zürich	390.369	Sofia	143.305	New York	81.350

Eckdaten des Flughafen Wien

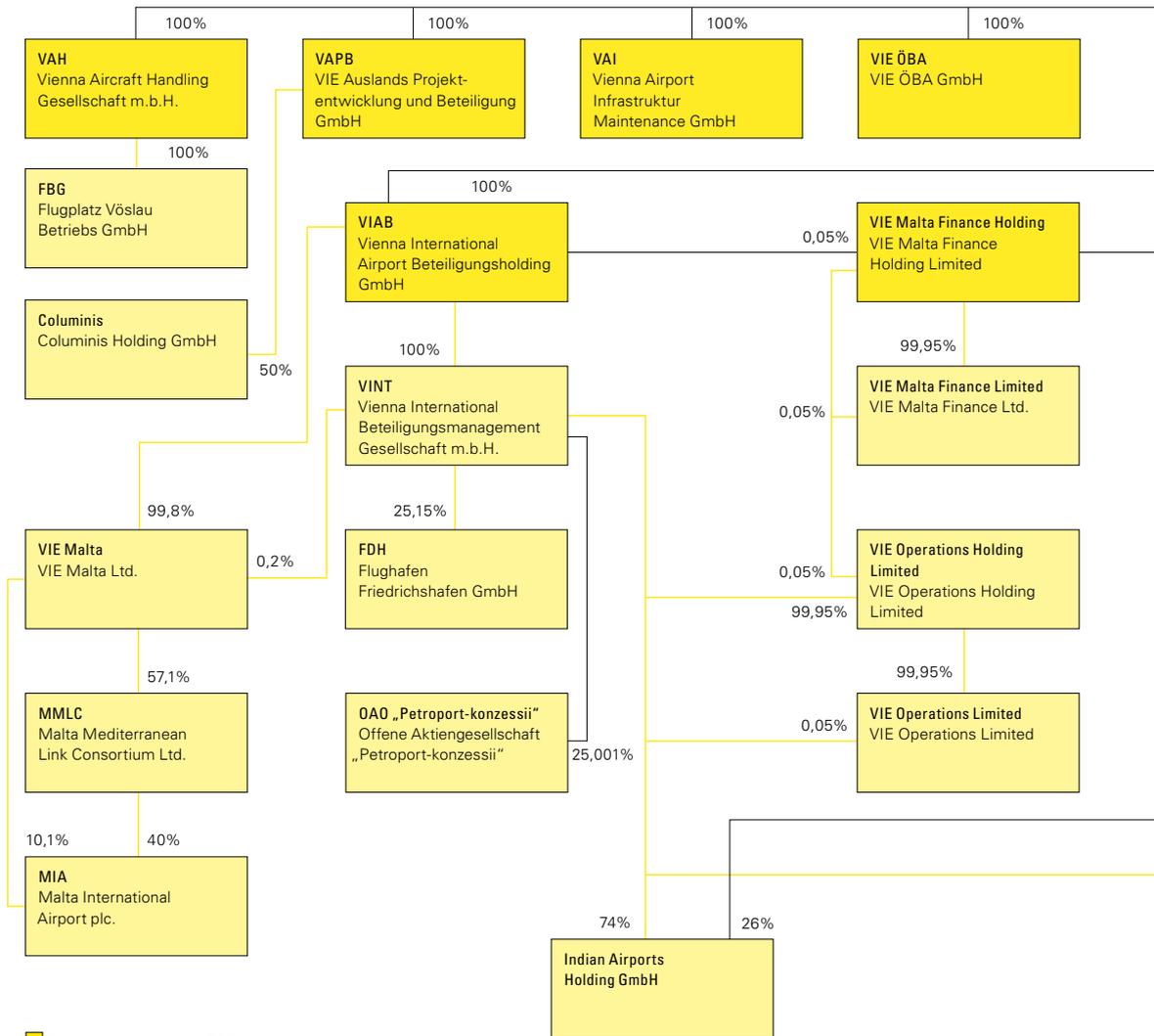
Unternehmen am Standort	rund 230
Airlines ¹⁾	70
Destinationen ¹⁾	172
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe ²⁾	4.266
Arbeitnehmer am Standort Flughafen	rund 19.000
Gepäckstücke-Handling in Mio.	16,8
Check-in-Schalter	116
Abstellpositionen in max. Belegung	96
davon Andockpositionen	20
Vermietbare Frachtfläche in m ²	45.152
Vermietbare Bürofläche in m ²	83.930
Verkaufsfläche Geschäfte in m ²	7.383
Verkaufsfläche Gastronomie in m ²	4.810
Parkplätze indoor	10.347
Parkplätze outdoor	13.277

1) Per 31.12.2010

2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

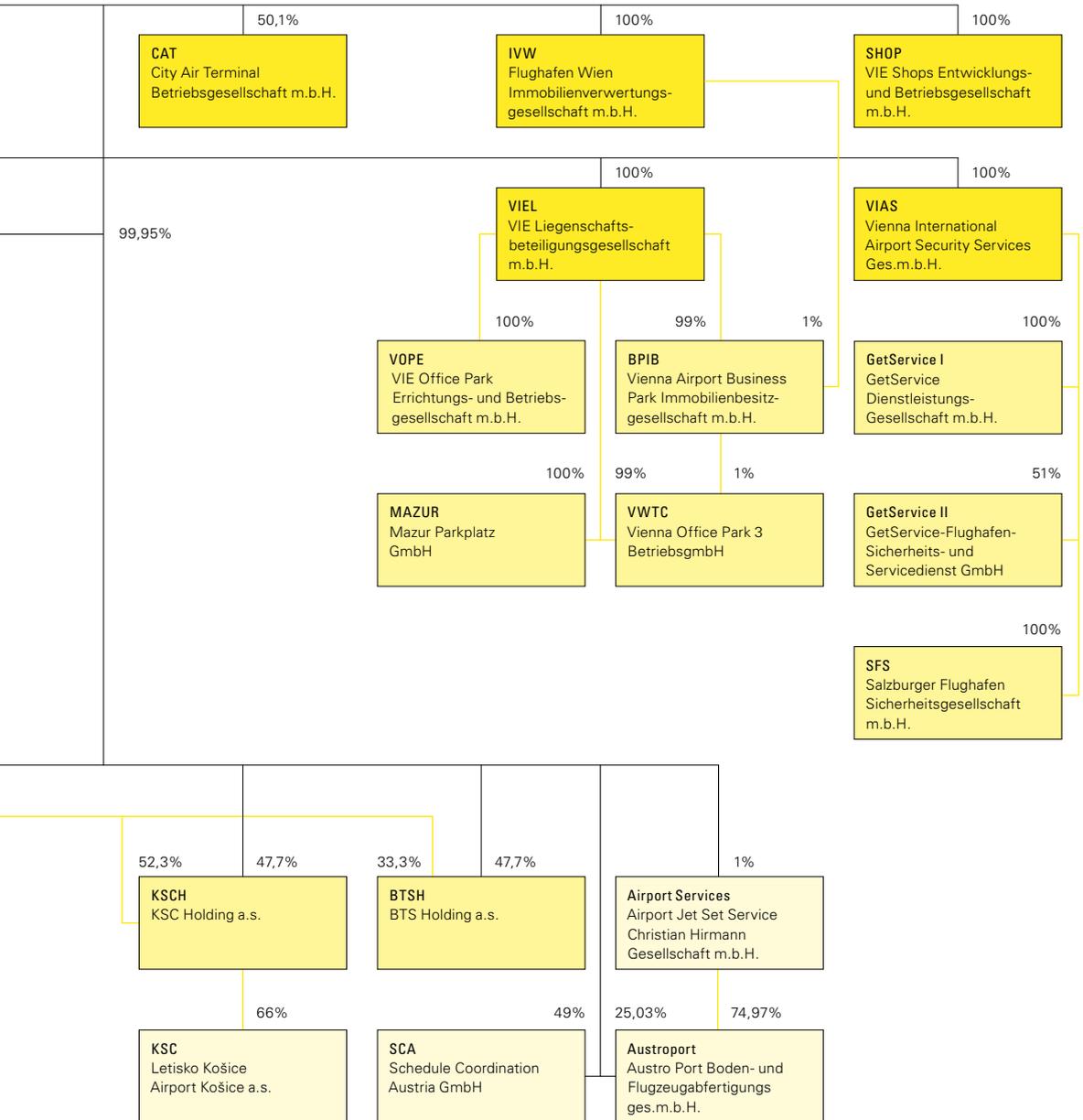
Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Flughafen Wien AG

FLUGHAFEN



- Tochtergesellschaft (> 50%)
 - Indirekte Tochtergesellschaft/Beteiligung
 - Beteiligung (≤ 50%)
 - Direkte AG-Tochtergesellschaft/Beteiligung
 - Indirekte AG-Tochtergesellschaft/Beteiligung
- Prozentangaben beziehen sich auf Kapitalanteile
Stand: 31.12.2010

WIEN AG



Die Segmente im Überblick

Die Geschäftstätigkeit des Flughafens Wien gliedert sich in folgende vier Segmente. Details dazu finden Sie im Segmentbericht ab Seite 103.

Airport

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

Handling

- Luftfahrzeug- und Passagierabfertigung
- Be- und Entladung der Luftfahrzeuge
- Transport von Passagieren, Crews und Cateringmaterial
- Kabinenreinigung und Sanitärservice
- Abfertigung von Luftfracht und Trucking
- Private Aircraft Handling
- Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation
- Durchführung von Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck
- Erstellung von Flugzeugdokumenten inkl. Überwachungs- und Steuerungsfunktionen

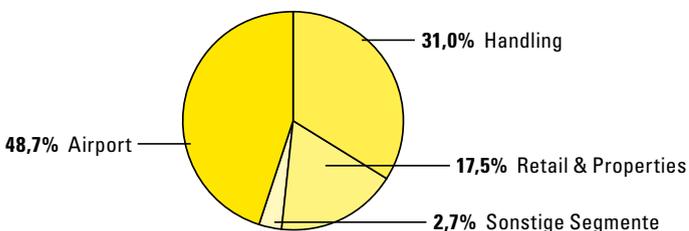
Retail & Properties

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

Sonstige Segmente

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

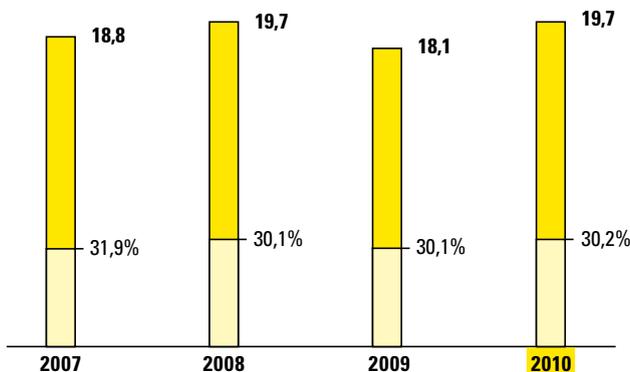
Konzernumsatz 2010 nach Segmenten



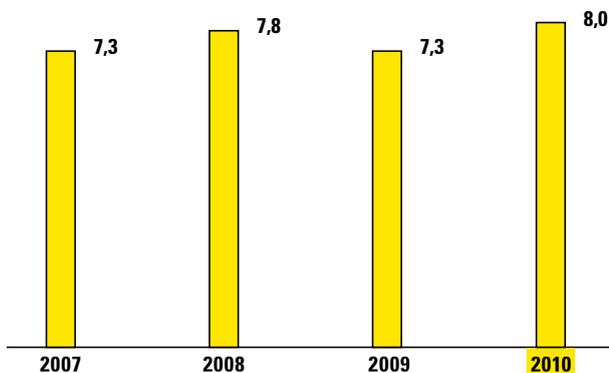
Das Flughafen-Geschäft im Überblick

Die wichtigsten Indikatoren für den Erfolg des Flughafen-Kerngeschäfts sind die Entwicklung des Passagieraufkommens, das Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht, MTOW) sowie die Anzahl der Flugbewegungen. Für jeden abfliegenden Passagier wird von der Fluggesellschaft ein vorgegebener Passagiertarif für den Flughafen eingehoben – die Passagieranzahl wie auch die Höhe des Tarifs beeinflussen den Geschäftsverlauf des Flughafens unmittelbar. Das MTOW wird für jeden Flugzeugtyp vom Hersteller definiert und in der Berechnung des Landetarifs berücksichtigt. Die Anzahl der Flugbewegungen, als 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 aus Passagieraufkommen, Maximum Take-off Weight (MTOW) und Flugbewegungen sind ein hohes Wachstum des MTOW und der Passagieranzahl bei einem unterproportionalen Anstieg der Flugbewegungen und der damit einhergehenden effizienten Auslastung der Pistenkapazität. Die Entwicklung im Berichtsjahr bestätigt den Trend, dass die Airlines immer größere Maschinen einsetzen. Während das MTOW um 9,9 Prozent stieg, nahm die Zahl der Flugbewegungen nur um 1,1 Prozent zu.

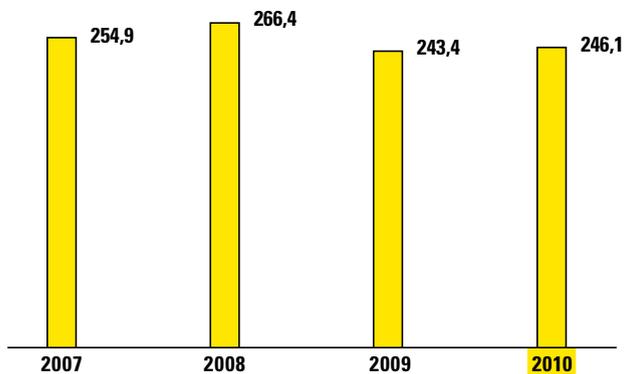
Passagiere in Millionen und Anteil der Transferpassagiere in %



Maximum Take-off Weight in Mio. Tonnen



Flugbewegungen in Tausend



Wettbewerbsfähige Tarif- und Incentivepolitik

Die am Flughafen Wien per 1.1.2010 vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarife) 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; dem Fluggasttarif und dem landseitigen Infrastrukturtarif liegt die Zahl der Passagiere zugrunde. Für die Ermittlung des Infrastrukturtarifs Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff.

Die höchste zulässige Tarifänderung errechnet sich aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums, wobei für die Berechnung des Verkehrswachstums der Durchschnittswert aus dem vergangenen und dem aktuellen Jahr herangezogen wird. Im Fall eines negativen durchschnittlichen Wachstums ist die höchstzulässige Tarifänderung gleich der Inflationsrate. Da aufgrund der starken Verkehrsrückgänge im Jahr 2009 der Durchschnittswert der Verkehrszahlen negativ war, wurden die Tarife um die im November 2009 vom WIFO publizierte Inflationsrate in Höhe von 0,5 Prozent angehoben.

Des Weiteren wurde dem Wunsch der Fluglinien nach einer höheren Übernahme des Auslastungsrisikos dahingehend entsprochen, dass der Landetarif insgesamt um rund 13 Prozent gesenkt und im Gegenzug der Fluggasttarif um 7,3 Prozent angehoben wurde. Aufgrund von gestiegenen Anforderungen der Europäischen Union im Sicherheitsbereich wurde der Fluggasttarif per 1.7.2010 um € 0,49 pro abfliegenden Passagier erhöht. Die Mitte 2009 eingeführten Lärmgebühren werden seit 1.7.2010 zu 50 Prozent verrechnet. Diese Gebühren sind aufkommensneutral gestaltet, es kommen dem Flughafen Wien keine Einnahmen zu.

Die ursprünglich nur bis 30.6.2010 geplante Anhebung des Transfer-Incentives um € 2,00 auf € 10,21 pro abfliegenden Transferpassagier wurde verlängert. Zur Stärkung der Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost werden mehrere Incentives gewährt – der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der Frequenzdichte-Incentive – und auch im Jahr 2010 fortgesetzt. Mit den Tarifanpassungen und den Incentiveprogrammen verfolgt der Flughafen Wien das Ziel, die airlinebezogenen Kosten der Fluglinien zu senken und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Fokus Skylink

In diesem Kapitel

Mit der Inbetriebnahme des VIE-Skylink wird der Flughafen Wien seine bisherigen Terminalflächen verdoppeln und den Passagieren besseren Service und Komfort bieten. Nach der Neuausrichtung des Projekts schreiten die Arbeiten zügig voran; die Inbetriebnahme im ersten Halbjahr 2012 kann gewährleistet werden.

Fortschritte bei den Bauarbeiten zum VIE-Skylink

Nachdem im Geschäftsjahr 2009 das Projekt VIE-Skylink neu ausgerichtet und aufgestellt sowie eine Bauunterbrechung durchgeführt worden war, wurden die Aktivitäten im Februar 2010 wieder aufgenommen. Seit dem Sommer arbeiten alle Gewerke intensiv an der planmäßigen baulichen Fertigstellung; die Baustellenumsätze stiegen kontinuierlich. Der Baufortschritt gestaltet sich zufriedenstellend. Bislang konnten zweistellige Bauumsätze im Millionenbereich erzielt werden. Zwischen 600 und 700 gewerbliche Arbeiter sind im VIE-Skylink tätig. Die Aktivitäten auf der Baustelle und der Personaleinsatz werden 2011 weiter verstärkt, um die bauliche Fertigstellung planmäßig sicherzustellen.

Vorbereitung der Inbetriebnahme

Parallel zu den Bauarbeiten wird die Inbetriebnahme des neuen Terminals vorbereitet. Inbetriebnahme-Konzepte wurden erarbeitet und eine Inbetriebnahme-Organisation wurde aufgebaut. Seit dem Sommer finden regelmäßig Workshops zur Vorbereitung der Inbetriebnahme statt. Die Flughafen Wien AG wird dabei von internationalen Experten, die für die Errichtung und Inbetriebnahme von Terminals an internationalen Flughäfen verantwortlich waren, unterstützt. Zur Vorbereitung der Inbetriebnahme wurden mehrere Funktions-

verantwortliche und Arbeitsgruppen bestimmt, die in einem ständigen Austausch mit dem Errichtungsteam die planmäßige Inbetriebnahme gewährleisten sollen. Der Probetrieb soll im vierten Quartal 2011 aufgenommen werden.

Mit dem VIE-Skylink verdoppelt der Flughafen Wien nicht nur die Terminalflächen, sondern steigert auch Service und Komfort für Airlines und Passagiere erheblich. Nach der Eröffnung wird der Flughafen Wien über 9.600 m² neue Geschäfts- und Gastronomieflächen verfügen. Zur Vergabe der Shop- und Gastronomieflächen wurden im zweiten Halbjahr 2010 die Gespräche mit den aus dem Tender-Verfahren 2007/2008 erstgereihten Kandidaten wieder aufgenommen. Unter Beibehaltung der Qualitätskriterien des vom Flughafen Wien erarbeiteten Center-Mix konnten die Verträge zur Vergabe der kommerziellen Flächen mit den größten Betreibern unterzeichnet werden.

Bestätigung der Kosten- und Terminziele

Der Generalablaufplan der Projektsteuerung bestätigt den Rahmenterminplan mit der planmäßigen baulichen Fertigstellung 2011 und gewährleistet die Inbetriebnahme im ersten Halbjahr 2012; der vorgesehene Kostenrahmen mit einer Obergrenze von € 830 Mio. wird eingehalten werden. In diesem Betrag sind Risikovorsorgen, Reserven sowie eine allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers bereits berücksichtigt. Ziel ist es, diese Obergrenze zu unterschreiten.

Das Vergabeverfahren für einen Totalübernehmer wurde im Berichtszeitraum intensiv vorangetrieben. Die Entscheidung über das weitere Vorgehen wird abhängig vom wirtschaftlichen Vorteil für die Flughafen Wien AG getroffen werden.

Moderner Terminal mit mehr Kapazitäten

Mit der Eröffnung der Terminalerweiterung VIE-Skylink wird der Flughafen Wien den gestiegenen Bedürfnissen und Erwartungen von Passagieren und Fluglinien gerecht. Der moderne Terminal bietet Passagieren noch mehr Service und Komfort. Es entstehen 9.600 m² neue Geschäfts- und Gastronomieflächen. Sicherheitskontrollen auf dem neuesten Stand der Technik sorgen für größtmögliche Sicherheit bei geringstmöglichem Zeitaufwand. Der Ausbau der Kapazitäten – die Terminalfläche wird verdoppelt – sorgt dafür, dass auch bei weiter wachsendem Flugverkehr eine qualitativ hochwertige und rasche Passagierabfertigung gewährleistet wird. Mit dem VIE-Skylink wird es möglich sein, flexibel auf die tatsächliche Verkehrsentwicklung und unterschiedliche Verkehrsspitzen zu reagieren und deutlich mehr Passagiere abzufertigen.

Der VIE-Skylink besteht aus zwei Teilen: dem neuen Pier Süd mit bis zu 17 gebäudenahen Flugzeugpositionen (sogenannte „Finger“) und dem neuen Terminal mit zusätzlichen Check-in-Schaltern, einer modernen Gepäcksortieranlage sowie großzügigen und attraktiven Shopping- und Gastronomieflächen. Das Passagierflusskonzept auf drei Ebenen mit Vertikalverbindungen sorgt für kurze Wege und überschaubare Distanzen und garantiert auch in Zukunft die Minimum Connecting Time von 25 Minuten. Damit liegt der Flughafen Wien an der internationalen Spitze. Das One-Roof-Konzept ermöglicht einen neuen, gewachsenen Flughafen unter einem Dach. Die Terminalerweiterung schließt direkt an die bestehenden Flächen an. Es entsteht ein neues großzügiges Zentrum mit Zugängen zu Bahnverbindungen und Parkhäusern.

VIE-Skylink in Zahlen

Dimensionen Terminal

Länge	270 m
Breite	55 m
Höhe	20 m

Dimensionen Pier

Länge	450 m
Breite	33 m
Höhe	20 m

Bruttogeschoßfläche

Terminal	76.000 m ²
Pier	71.000 m ²

Infrastruktur

Check-in-Schalter	64
Gepäckausgabebänder	10
Pierpositionen	17
Shoppingfläche	5.900 m ²
Gastronomiefläche	3.700 m ²

Seit Ende Oktober 2009 wurde das Projekt VIE-Skylink einer Prüfung durch den Rechnungshof unterzogen. Der Endbericht wurde der Flughafen Wien AG am 31.1.2011 übermittelt. Danach wurde der Bericht einer genauen Analyse unterzogen; viele der im Bericht enthaltenen Anregungen wurden bereits vor und während des Prüfungszeitraums umgesetzt. Darüber hinaus finden Erhebungen der Staatsanwaltschaft statt, die derzeit noch nicht abgeschlossen sind. Gegen die Bescheide der Finanzmarktaufsicht wurden Rechtsmittel erhoben.

Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien

In diesem Kapitel

Die geografisch ideale Lage im Herzen Europas, zusammen mit einem attraktiven Destinationsangebot, macht den Flughafen Wien zum optimalen Drehkreuz für Osteuropa und den Nahen und Mittleren Osten. Höchste Servicequalität und Sicherheit sind selbstverständlich.

Wien als attraktive Drehscheibe in den Osten

Der Flughafen Wien positioniert sich als eine der wichtigsten Drehscheiben in den Osten – sowohl nach Osteuropa als auch in den Nahen und Mittleren Osten. Das umfangreiche Destinationsangebot in diese Regionen trägt wesentlich zu dieser Rolle bei. Zusätzlich sorgen die hohe Servicequalität, die wettbewerbsfähige Pünktlichkeit sowie die kurzen Umsteigezeiten für eine hohe Kundenzufriedenheit. Das starke Passagierwachstum der letzten Jahre bestätigt die Rolle des Flughafen Wien als attraktiver Hub. Rund 14,3 Millionen potenzielle Passagiere leben im Einzugsgebiet des Flughafen Wien. Jeder dritte Passagier wird dem Transferaufkommen zugerechnet. Ziel des Flughafen Wien ist es, seine Funktion als Transferdrehscheibe sowie Wien als attraktives Point-to-Point-Ziel weiter auszubauen.

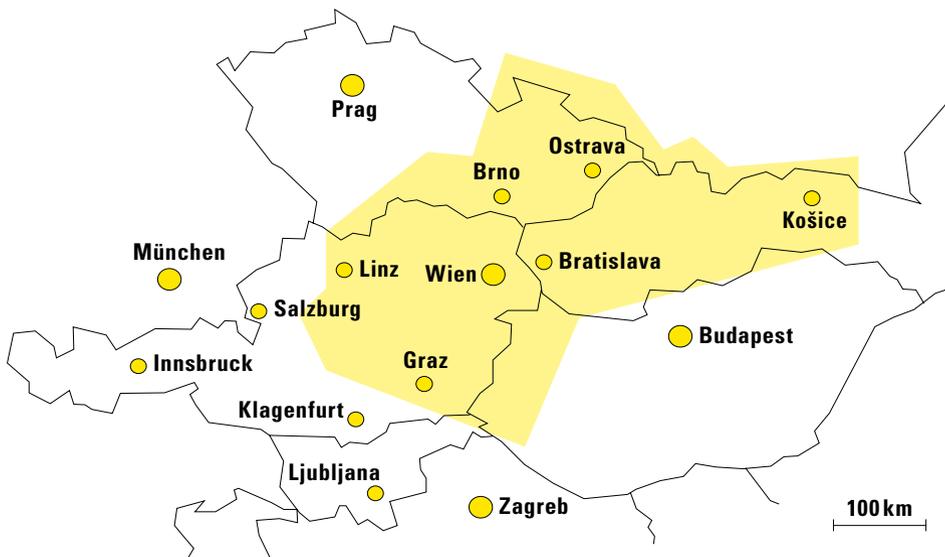
Marketing für ein noch größeres Angebot

Auch 2010 wurde die Vermarktung des Flughafen Wien als effizienter Transferhub weltweit forciert. Neue Airlines, neue Destinationen sowie zusätzliche Frequenzen sollen das Portfolio des Flughafen Wien stärken. Die Abteilung Aviation Marketing & Business Development ist auf allen wichtigen internationalen Aviation-Konferenzen präsent, betreut und akquiriert Kunden und beobachtet den Markt laufend, um alle Wachstumspotenziale auszuschöpfen.

Catchment Area mit weiteren Wachstumspotenzialen

Die Catchment Area – das Einzugsgebiet des Flughafen Wien – umfasst rund 14,3 Millionen Menschen und stellt einen wichtigen Wachstumsmarkt dar. Vor allem seit dem Beitritt der östlichen Nachbarländer zur Europäischen Union ist eine vermehrte Reisetätigkeit von diesen Ländern und in diese Länder zu verzeichnen. Nach wie vor besteht auf diesen Märkten Aufholbedarf. Die Volkswirtschaften Osteuropas wachsen stärker als die Westeuropas. Neu errichtete Autobahnen sowie ein engmaschiges Bus- und Bahnnetz, welches zahlreiche mittel- und osteuropäische Städte verbindet, ermöglichen eine reibungslose Anreise. Der Flughafen Wien betreibt intensiv Informations- und Marketingaktivitäten sowie gezielte Promotionen in diesen Regionen, um von dem weiteren Wachstum zu profitieren.

Catchment Area Flughafen Wien

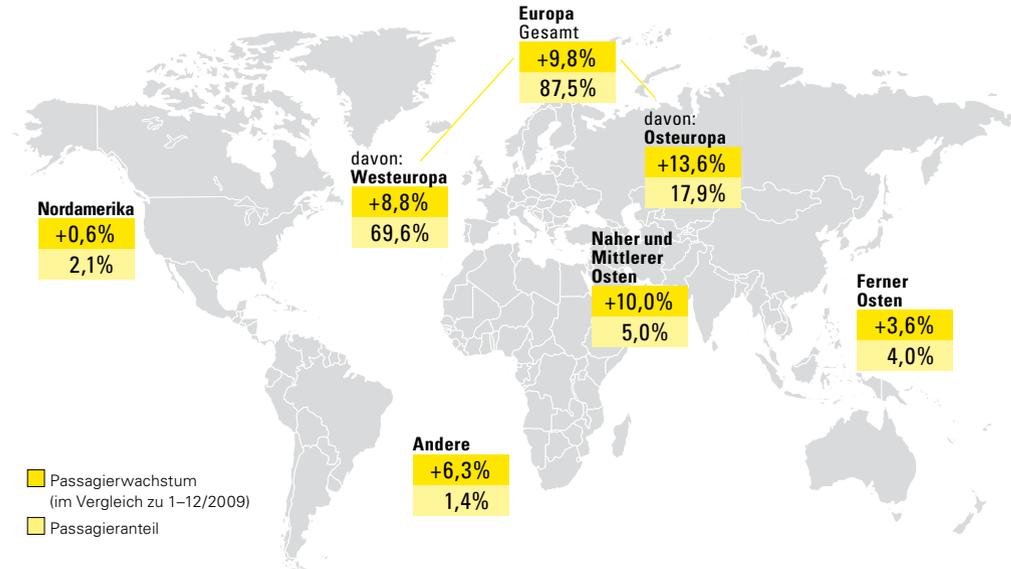


Idealer Transferhub nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten

Etwa ein Drittel der Passagiere – 2010 waren das 5,9 Millionen Passagiere – nutzt den Flughafen Wien als Drehscheibe. Die Zahl der Transferpassagiere ist seit dem Jahr 2000 um fast 77 Prozent gestiegen. Um das zukünftige Potenzial zu nutzen, ist neben dem Ausbau der Destinationen und Frequenzen die Hub-Funktion des Flughafen Wien weiter zu stärken. Seine zentrale Lage, kurze Umsteigezeiten und die große Anzahl an Verbindungen ermöglichen ankommenden Passagieren rasche Anschlussverbindungen. Der Flughafen Wien ist vor allem auch der ideale Transferhub für Passagiere aus dem Nahen und Mittleren Osten zu Destinationen in Osteuropa.

Passagierwachstum und Passagieranteil nach Regionen

Abfliegende Passagiere im Linienverkehr



Osteuropa

Im Jahr 2010 waren vom Flughafen Wien aus 40 Destinationen in Osteuropa nonstop erreichbar. Obwohl die Zahl der Destinationen im Berichtsjahr leicht rückläufig war, liegt sie immer noch über jener anderer europäischer Flughäfen. Von den Flughäfen Frankfurt und München aus sind 37 bzw. 33 Osteuropa-Destinationen erreichbar. Die Verbindungen von Wien nach Lodz, Bukarest-Baneasa, Ekatarinburg und Suceava wurden im Berichtszeitraum eingestellt. Die Zahl der Passagiere nach Osteuropa konnte nach dem krisenbedingten Einbruch um 13,6 Prozent zulegen. Die größten prozentuellen Zuwächse verzeichneten die Destinationen Belgrad, Krakau, Minsk, Moskau und St. Petersburg. Aufgrund der nach wie vor stark steigenden Nachfrage osteuropäischer – vor allem russischer – Tourismusgäste besteht hier weiteres Wachstumspotenzial.

Naher und Mittlerer Osten

Besonders gut entwickelte sich die Region Naher und Mittlerer Osten in den letzten Jahren. Die Zahl der Passagiere stieg im 5-Jahres-Vergleich um 46,0 Prozent, im Berichtsjahr um 10,0 Prozent. Die meisten Passagiere fliegen in die boomende Metropole Dubai, während Amman das höchste prozentuelle Passagierwachstum verzeichnet. Neu im Streckennetz sind die Destinationen Beirut und Kuwait, nicht mehr angefliegen wird Aleppo.

Anzahl der Osteuropa-Destinationen im Vergleich¹⁾

	2010	2009
Wien (VIE)	40	43
Frankfurt (FRA)	37	38
München (MUC)	33	31
Prag (PRG)	30	29
Budapest (BUD)	18	21
Zürich (ZRH)	20	21

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

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

Destination	2010	2009	Veränderung
			in %
1. Moskau (DME, SVO)	235.286	181.855	29,4
2. Bukarest (BBU, OPT)	186.132	156.676	18,8
3. Sofia	143.305	121.347	18,1
4. Belgrad	100.065	71.094	40,8
5. Warschau	89.702	84.148	6,6
6. Zagreb	71.848	67.730	6,1
7. Kiew	69.767	67.045	4,1
8. Prag	57.511	55.687	3,3
9. Priština	56.600	53.023	6,7
10. Sarajevo	53.065	47.044	12,8

Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten

Destination	2010	2009	Veränderung
			in %
1. Dubai	171.837	149.899	14,6
2. Tel Aviv	135.786	128.010	6,1
3. Damaskus	42.206	35.410	19,2
4. Doha	40.351	34.034	18,6
5. Amman	39.978	26.084	53,3
6. Teheran	26.614	25.736	3,4
7. Erbil	15.546	16.629	-6,5
8. Kuwait	3.925	0	n.a.
9. Beirut	374	0	n.a.
10. Aleppo	137	1.388	-90,1

Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens – Langstrecke

Destination			Veränderung
	2010	2009	in %
1. Bangkok	106.989	110.455	-3,1
2. Tokio	84.670	76.323	10,9
3. New York	81.350	77.919	4,4
4. Washington	59.476	62.297	-4,5
5. Toronto	57.726	57.063	1,2
6. Peking	56.006	56.325	-0,6
7. Delhi	51.488	51.971	-0,9
8. Taipeh	47.409	48.428	-2,1
9. Astana	12.284	9.134	34,5
10. Seoul	10.811	10.205	5,9

Das Passagieraufkommen auf der Langstrecke stieg im Berichtszeitraum geringfügig um 2,2 Prozent. Die Destination Mumbai wurde wieder ins Streckennetz aufgenommen.

Rascher Transfer und hohe Pünktlichkeit

Um die Hub-Funktion abzusichern und im Wettbewerb mit anderen Flughäfen bestehen zu können, sind kurze Boarding- bzw. Transferzeiten wesentlich. Sie beeinflussen die Gesamtreisezeit für eine Reiseroute, die wiederum ein wichtiges Auswahlkriterium in internationalen Ticket-Reservierungssystemen darstellt. Nach den Direktflügen reihen diese Systeme die weiteren Verbindungen nach ihrer Gesamtreisezeit. Das bedeutet, dass jene mit kurzen Umsteigezeiten vorrangig gelistet werden. Die einzigartige Minimum Connecting Time von 25–30 Minuten des Flughafen Wien stellt daher einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil dar. Ermöglicht wird der rasche Transfer vor allem durch das übersichtliche One-Roof-Konzept und das ausgezeichnete Leitsystem, das den Passagieren eine rasche Orientierung erlaubt. Dieses Erfolgssystem wird auch bei der Terminalerweiterung VIE-Skylink fortgesetzt.

Minimum Connecting Time in Europa ¹⁾	Minuten
Wien (VIE)	25–30
München (MUC)	30–35
Zürich (ZRH)	40
Kopenhagen (CPH)	45
Frankfurt (FRA)	45
Amsterdam (AMS)	50
Brüssel (BRU)	50
Paris (CDG)	60–90
London (LHR)	60–90

1) Quelle: OAG Flight Guide, August 2010

Die hohe Servicequalität im Handling ist einer der Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien. Nur so können die kurzen Boarding- bzw. Transferzeiten garantiert werden. Dank laufender Optimierungen sorgt das Handling des Flughafen Wien für einen reibungslosen Transferstrom bei gleichzeitig hoher Pünktlichkeit. Trotz ausbaubedingter Einschränkungen konnte die Pünktlichkeitsrate im Handling im Berichtsjahr mit 99,6 Prozent auf dem hervorragenden Niveau des Vorjahres (2009: 99,7%) gehalten werden. Damit liegt der Flughafen Wien im europäischen Spitzenfeld.

Gepäckstatistik Flughafen Wien gesamt

Jahr	Gepäckstücke an/ab	Spitzentag	Gepäckstücke	
			an/ab	Spitzentag
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
2008	17.371.496	4.7.2008		70.490
2009	15.872.504	10.7.2009		64.936
2010	16.825.154	2.7.2010		72.628

Enge Zusammenarbeit mit Kunden

Beim Ausbau der Hub-Funktion arbeitet der Flughafen Wien eng mit seinen Kunden und Partnern zusammen. Vor allem die Vielfalt der angebotenen Destinationen stellt einen wichtigen Erfolgsfaktor dar. Das Aviation-Marketing arbeitet intensiv an der Akquisition neuer Fluglinien. Im Berichtsjahr flogen 70 Fluglinien in Summe 172 Liniendestinationen von Wien aus an: Neben drei neuen Airlines (British Midland, China Southern Airlines, Wataniya) konnte eine Fluggesellschaft (Alitalia) wiedergewonnen werden. Drei neue Destinationen (Beirut, Kuwait, Mumbai) wurden im Berichtsjahr in das Streckennetz aufgenommen. Die Austrian Airlines Gruppe ist mit einem Anteil von 50,9 Prozent des Passagieraufkommens (2009: 49,5%) der größte Kunde des Flughafen Wien. Der Low-Cost-Carrier NIKI als zweitgrößter Kunde konnte nach dem kontinuierlichen Wachstum der Vorjahre das Passagieraufkommen im Berichtsjahr um 27,7 Prozent steigern. Insgesamt beläuft sich der Marktanteil der Low-Cost-Carrier auf 22,1 Prozent (2009: 23,1%). Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gilt für Low-Cost-Carrier das gleiche Tarifmodell wie für Netzwerk-Carrier.

Im Berichtsjahr hat der Flughafen Wien mit der Austrian Airlines Gruppe und NIKI eine Vereinbarung zur weiteren Verbesserung der bestehenden Systempartnerschaften geschlossen. Ziel ist es, gemeinsame Wachstumsperspektiven zu nutzen und die Hub-Funktion des Flughafen Wien weiter zu stärken. Es wurde vereinbart, dass die Zahlung des Transfer-Incentive verlängert wird. Ebenso sollen die gemeinsamen Prozesse weiter optimiert werden; die daraus entstehenden Kosten- und Leistungsvorteile werden unter den Partnern geteilt. Außerdem wurden im Rahmen dieser Vereinbarungen Maßnahmen getroffen, die zur Flächenoptimierung an der AUA-Basis am Flughafen Wien beitragen. Aus dieser Vereinbarung mit der Austrian Airlines Gruppe und NIKI entfällt auf den Flughafen Wien ein Betrag von rund € 17 Mio. pro Jahr, der aber nur dann wirksam wird, wenn die vereinbarten Wachstumsziele erreicht werden.

Passagieraufkommen nach Airlines

	2010		2009		Veränderung	
		Anteil in %		Anteil in %		in %
1. Austrian Airlines Gruppe	10.030.633	50,9	8.958.264	49,5		12,0
2. NIKI	2.124.476	10,8	1.663.381	9,2		27,7
3. Air Berlin	1.404.934	7,1	1.365.801	7,5		2,9
4. Lufthansa	935.205	4,7	1.019.542	5,6		-8,3
5. Germanwings	443.468	2,3	387.808	2,1		14,4
6. Swiss Intl.	315.943	1,6	344.749	1,9		-8,4
7. British Airways	313.880	1,6	333.063	1,8		-5,8
8. Air France	305.857	1,6	292.953	1,6		4,4
9. Turkish Airlines	237.552	1,2	219.309	1,2		8,3
10. KLM Royal Dutch Airlines	234.488	1,2	204.421	1,1		14,7
Sonstige	3.344.770	17,0	3.324.812	18,4		0,6
Gesamt	19.691.206	100,0	18.114.103	100,0		8,7
davon Low-Cost-Carrier	4.356.707	22,1	4.188.868	23,1		4,0

Hohe Sicherheitsstandards entsprechen internationalen Richtlinien

Die Gewährleistung der Sicherheit nimmt am Flughafen Wien oberste Priorität ein. Im Berichtsjahr wurde der Zertifizierungsprozess des Flughafen Wien entsprechend den ICAO-Richtlinien (International Civil Aviation Organization) durchgeführt und mit der Überreichung der Zertifizierungsurkunde Ende Dezember 2010 für den Flughafen Wien abgeschlossen. Bis Ende 2010 soll dieser Prozess seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) für alle österreichischen Flughäfen abgeschlossen sein. Künftig müssen alle Flughäfen den neuen ICAO-Richtlinien entsprechen, kontrolliert wird dies durch das Verkehrsministerium als oberste Zivilluftfahrtbehörde. So sollen weltweit einheitliche Sicherheitsstandards auf Flughäfen gewährleistet werden. Am Flughafen Wien werden bereits jetzt alle geforderten Standards erfüllt.

Alle Security-Prozesse werden vom Flughafen Wien verantwortet und gesteuert. Dazu sind zertifizierte Mitarbeiter der Flughafen-Wien-Sicherheitszentrale für die Zutritts- und Fluchtwegsteuerung mit den zertifizierten Mitarbeitern der 100-prozentigen Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services GesmbH (VIAS) 24 Stunden 365 Tage im Einsatz. Es werden die Passagiere, die Mitarbeiter, das Gepäck, die Fracht (im Auftrag der Airlines) und die Fahrzeuge kontrolliert. Dadurch werden alle Security-EU-Verordnungen und das österreichische Luftfahrtsicherheitsgesetz erfüllt.

Alle Prozesse werden durch Audits bzw. Inspektionen seitens der Qualitätskontrolle Flughafen Wien, nationalen und internationalen Behörden (BMVIT, BMI-SID, TSA, IATA, ICAO, ECAC) und Airlines laufend überprüft. Um den hohen Qualitätsanforderungen gerecht zu werden, stehen den qualifizierten Mitarbeitern modernste Kontrollanlagen zur Verfügung. Derzeit gibt es über 50 Sicherheitskontrollstellen für Passagiere, 13 Checkpoints für die Mitarbeiterkontrollen und drei Spezial-Abfertigungskanäle im Cargo-Bereich.

Sämtliche Gepäckstücke und mitgeführte Gegenstände werden überprüft und durchleuchtet und die Verbindung von Person zu Gepäckstück wird verfolgt und gegenkontrolliert. Auch bei

der Kontrolle der Luftfracht und -post setzt VIAS Röntgengeräte und Sprengstoffspurendektoren ein. Die Kontrolle der Reisedokumente führt die Firma VIAS für die Fluglinien äußerst genau durch, weil den Fluglinien bei falschen Dokumenten hohe Einreisestrafen an den Zieldestinationen drohen. Pro Monat werden bis zu 250 Passagiere aufgrund von fehlerhaften Dokumenten von Flügen ausgeschlossen. Zusätzlich erbringt die VIAS Leistungen im Bereich der Luftfahrzeugüberwachung und -durchsuchung, bietet einen Mobilitätsservice für Passagiere mit körperlicher Einschränkung an und führt interne wie externe Sicherheitsschulungen durch. Im Berichtsjahr wurden rund 150 neue Mitarbeiter aufgenommen. Die Einführung der 40-Stunden-Woche sowie Änderungen bei den Dienstplänen haben die Tätigkeit attraktiver gemacht. Auch 2011 wird neues Personal gesucht, um dem erwarteten Passagieraufkommen gerecht zu werden. Interne Qualitätskontrollen und eine laufende Optimierung der Prozesse sichern den Qualitätsstandard auf einem hohen Niveau.

Strategie und Wachstum

In diesem Kapitel

Die Stärkung der Hub-Funktion und der Ausbau des Non-Aviation-Bereichs sind wesentliche Eckpfeiler der Strategie des Flughafen Wien. Mit dem Ausbau der Kapazitäten wird der Flughafen Wien dem erwarteten Wachstum gerecht und kann seine Services bei gewohnt hoher Qualität erbringen. Auf eine ausgewogene Finanzierung wird geachtet.

Überdurchschnittlich hohes Verkehrswachstum

Nach dem krisenbedingten Rückgang der Passagierzahlen 2009 liegt das Wachstum des Flughafen Wien mit 8,7 Prozent im Berichtsjahr weit über dem Durchschnitt anderer europäischer Flughäfen (+4,2%¹⁾). Die Zahl der Passagiere erreicht damit wieder das Niveau des Jahres 2008. Insbesondere der Verkehr in die Regionen Osteuropa und Naher und Mittlerer Osten entwickelte sich gut. Durch seinen vorteilhaften Standort im Zentrum Europas, aber auch durch die Qualitätsorientierung gilt der Flughafen Wien als verlässlicher Transferflughafen. Ziel ist es, diese Hub-Funktion durch die enge Partnerschaft mit den Airlines sowie durch die Gewinnung

1) Quelle: ACI Airport Traffic Report, Dezember 2010 – ganzes Jahr

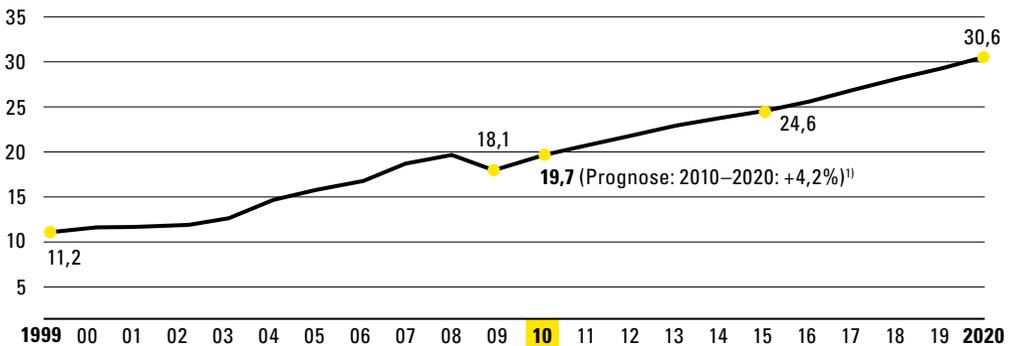
neuer Airlinekunden weiter zu stärken. Gleichzeitig soll die gebotene Qualität ausgehend von dem bereits sehr hohen Niveau weiter gesteigert und die Effizienz verbessert werden.

Weiteres Wachstum des Luftverkehrs erwartet

Die Luftverkehrsnachfrage korreliert eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes. Einhergehend mit der prognostizierten Erholung der Volkswirtschaften wird auch für den Luftverkehr eine Wachstumsrate von durchschnittlich 4,2 Prozent bis 2020 prognostiziert. Um diesem erhöhten Passagierwachstum gerecht zu werden und die hohen Qualitätsstandards halten zu können, war und ist der Ausbau der Kapazitäten notwendig. Ein wichtiger Meilenstein ist mit dem Projekt VIE-Skylink gesetzt. Nach der Inbetriebnahme im ersten Halbjahr 2012 verfügt der Flughafen Wien über erhöhte Kapazitäten im Terminalbereich nach modernsten Standards. Mehr zum VIE-Skylink lesen Sie ab Seite 13.

Analyse der Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Anzahl der Passagiere in Mio.



1) Quelle: Intraplan 2009

Investitionen in den Ausbau der Kapazitäten

Das bestehende System aus zwei sich kreuzenden Pisten ermöglicht derzeit maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde. Im Jahr 2010 wurden in der Spitzenstunde 68 Flugbewegungen verzeichnet, für 2011 werden 71 Bewegungen erwartet. Auf lange Sicht wird ein weiterer Anstieg des Verkehrs prognostiziert. Um von dem Wachstum der Luftverkehrsbranche profitieren und damit auch die Position des Flughafen Wien als Wirtschafts- und Jobmotor absichern zu können, wird über kurz oder lang der Bau einer weiteren Piste notwendig werden. Solche Investitionen sind langfristig – auf mehrere Jahrzehnte – zu sehen. Es ist vorausschauend zu planen und ausreichende Infrastrukturkapazitäten bereitzustellen, um die Konkurrenzfähigkeit des Standorts Flughafen Wien sicherzustellen.

Derzeit läuft eine Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung einer dritten Piste. Der Antrag für das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) wurde im März 2007 bei der zuständigen Behörde, der Niederösterreichischen Landesregierung, eingebracht. Nach der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen im Sommer 2008 wurde 14 Bürgerinitiativen Parteistellung im Verfahren zuerkannt. Seitdem werden die Unterlagen durch die Behörde und ihre Gutachter

geprüft. Erste Teilgutachten lagen Ende 2010 vor. Der derzeitige Zeitplan der Behörde sieht die öffentliche Auflage Mitte 2011, die Durchführung einer öffentlichen Verhandlung Ende August/Anfang September 2011 und die Erlassung des erstinstanzlichen Bescheids im zweiten Halbjahr 2011 vor. Spätestens nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird nach der dann vorliegenden langfristigen Bedarfseinschätzung die Entscheidung über den Zeitpunkt des Baubeginns gefällt.

Entwicklung der Spitzenstunde¹⁾

30. (typische) Spitzenstunde	Flugbewegungen	Passagiere an/ab
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
2008	70	5.702
2009	65	5.229
2010	68	5.835

1) Stunde mit den meisten Flugbewegungen

Weitere aktuelle und geplante Projekte

Im Berichtsjahr wurde mit der Sanierung des Dachs und der Fassade des Terminal 2 begonnen. Die Arbeiten erfolgen bei laufendem Betrieb und liegen im Zeitplan. Im August 2011 soll die Revitalisierung abgeschlossen sein. Außerdem wurde die Sanierung der Busgates im Bereich B24–B42 gestartet. Es soll ein modernes, klar strukturiertes und offenes Großraumgate entstehen.

Für die Sanierung des Speditionsgebäudes 263 wird im Frühjahr 2011 ein EU-weites Vergabeverfahren für die Beauftragung eines Generalunternehmers gestartet werden, der Baubeginn ist in der zweiten Hälfte 2011 vorgesehen. Nachdem bereits Ende 2008 der neue Schnellbahnhofs-bereich in Betrieb genommen wurde, werden die Bauarbeiten zur Fertigstellung des fernverkehrtauglichen Bahnhofs nach der Inbetriebnahme des VIE-Skylink fortgesetzt.

Zukünftige Potenziale im Segment Retail & Properties

Einen Eckpfeiler der Strategie des Flughafen Wien stellt der Ausbau des Non-Aviation-Bereichs dar. Das Marktumfeld der Flughafenbetreiber hat sich in den letzten Jahrzehnten massiv gewandelt. Der Kostendruck auch von Airlinekunden hat stark zugenommen, die durch das Marktwachstum erforderlichen teuren Ausbauten der Flughafenkapazitäten können nicht mehr alleine durch die Erlöse aus dem typischen Flughafengeschäft finanziert werden. Eine Ausweitung des Serviceportfolios wurde notwendig. Neben dem klassischen Flughafenkunden „Airline“ wird der Passagier – in seiner Eigenschaft als Konsument – zu einem wichtigen Kunden. Hohe Kundennähe und ein attraktives Leistungsangebot vor allem im

Bereich Shopping und Gastronomie sind daher für die zukünftige Entwicklung des Flughafens von entscheidender Bedeutung. Auch Mieter von Büro- und Logistikflächen, die hohe Zahl der Beschäftigten am Standort sowie die „Meeters & Greeters“ sind neue Zielgruppen. Hotel- und Konferenzeinrichtungen, moderne Büro- und Logistikimmobilien und eine Landside Shopping Mall werden immer mehr zum Bestandteil eines modernen Flughafens. Auch am Flughafen Wien geht die Entwicklung in diese Richtung. Im Berichtsjahr betrug der Anteil des Segments Retail & Properties am Gesamtumsatz des Konzerns 17,5 Prozent.

Gute Auslastung bei der Vermietung von Immobilien

Der Geschäftsbereich Immobilien und Center Management vermarktet 83.930 m² Büroflächen außerhalb der Terminals. Mieter dieser Objekte sind nicht nur Firmen, die aufgrund ihrer Tätigkeit ihren Standort am Flughafen unterhalten, wie z.B. Airlines, Spediteure oder die Flugsicherung, sondern immer mehr Unternehmen, die nicht am Flughafen tätig sind, für die aber ein Standort am Flughafen Vorteile bringt. Das seit Jahren steigende Flächenangebot kann erfolgreich vermietet werden. Leer stehen im Wesentlichen nur Flächen im Office Park 3.

Parkierung und öffentliche Verkehrsanbindung

Durch den kontinuierlichen Ausbau des Flughafens werden die Flächen für die Parkierung kleiner, während bedingt durch das Passagierwachstum die Nachfrage nach Parkplätzen steigt. Aus diesem Grund müssen zusätzliche Stellplätze in Parkhäusern geschaffen werden. Um eine umweltfreundliche Alternative zum Pkw anbieten zu können, wird auch in eine verbesserte öffentliche Anbindung investiert; im Frühjahr 2010 ist der neue Busbahnhof eröffnet worden.

Flexible Vermietung von Cargo-Flächen

Die Nachfrage nach Büro- und Lagerflächen im Cargo-Bereich hängt stark von der Entwicklung des Segments Airport ab, weil die Beförderung von Fracht für die Fluglinien ein Zusatzgeschäft zum Passagiertransport darstellt. Eine Ausnahme bilden die Nurfrachter, d.h. Flugzeuge, die ausschließlich Fracht befördern. Da als Nurfrachter Großfluggeräte mit Ladekapazitäten von bis zu 100 Tonnen eingesetzt werden, wirkt sich deren Zahl stark auf die Nachfrage nach Frachturnschlagsflächen aus. Hohe Schwankungen bei der umgeschlagenen Tonnage sind in diesem Geschäft als normal zu betrachten und verlangen bei der Planung und Bereitstellung der erforderlichen Flächen ein hohes Maß an Flexibilität.

Kapazitätsgrenzen bei Retail, Gastronomie und Werbeflächenvermarktung

Aufgrund der limitierten Flächen in den Terminals war 2010 keine Expansion in den Bereichen Retail, Gastronomie und Werbeflächenvermarktung möglich. Notwendige Sanierungsarbeiten im Terminal 2 (Altbestand) sowie im Gate-Bereich B wirkten sich negativ auf die Werbeflächenvermarktung aus. Diese Situation wird sich erst nach der Eröffnung der Terminalerweiterung ändern, bei der rund 9.600 m² zusätzliche Flächen für Shopping und Gastronomie sowie zusätzliche Werbeflächen entstehen. Die neuen Geschäftsflächen wurden ausgeschrieben, und Ende 2010 waren alle wesentlichen Verträge ausverhandelt.

Wachstumschancen außerhalb des Standorts und Flughafenbeteiligungen

Neben der optimalen Ausschöpfung der Wertschöpfungskette am Flughafen Wien selbst bildet das Erschließen neuer standortunabhängiger Geschäftsfelder einen wichtigen Bestandteil der Unternehmensstrategie, wobei der Fokus dieser Ausrichtung auf Flughafenprojekten liegt. Jeder Expansionsschritt muss exakt formulierte Vorgaben erfüllen: Unternehmensbeteiligungen werden nur eingegangen, wenn eine strategische Einflussnahme möglich ist und eine Steigerung des Unternehmenswerts sichergestellt werden kann. Haftungs- und Finanzierungsrisiken müssen kalkulierbar sein und dürfen den Ausbau und die Absicherung des Wachstums am Standort Flughafen Wien nicht gefährden. Neben der Entwicklung und dem Betrieb von Flughäfen werden auch branchenspezifische Beratungsdienstleistungen erbracht. So bringt der Flughafen Wien unter anderem sein Know-how über Technical Service Agreements am Flughafen Malta ein.

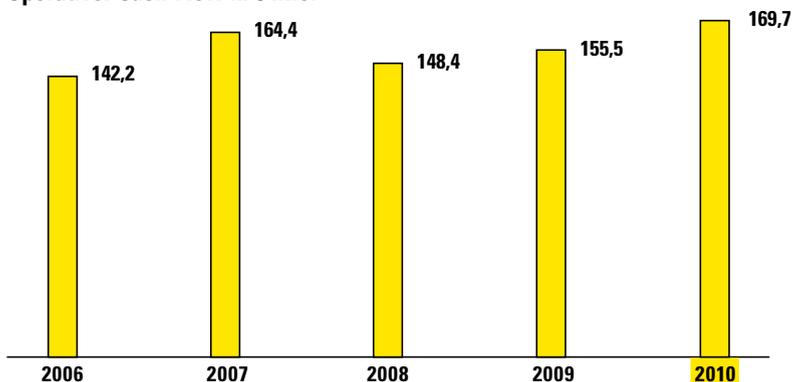
Finanzmanagement und Dividendenpolitik

Ziele: Liquidität sichern und Risiken begrenzen

Die Ziele des Finanzmanagements umfassen die Sicherstellung der Liquidität sowie die Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken. Insbesondere aufgrund der aktuellen und geplanten Investitionen wird auf die Bereitstellung und Sicherung der Liquidität und auf die Finanzierungsstruktur unter Berücksichtigung der langfristigen Finanzplanung besonderes Augenmerk gelegt. Die Finanzierung wird einerseits über den starken operativen Cash-Flow und andererseits über den Kapitalmarkt sichergestellt. 2010 wurde ein operativer Cash-Flow in Höhe von € 169,7 Mio. erzielt.

Der Fremdkapitalbedarf wird im Rahmen der langfristigen Finanzplanung ermittelt und durch geeignete Finanzierungsvereinbarungen gesichert. Im Berichtszeitraum wurden Kreditvereinbarungen im Ausmaß von € 307,5 Mio. unterzeichnet, die auch den Fremdkapitalbedarf für 2011 decken sollen. Darüber hinaus bestehen eingeräumte Kreditlinien im Ausmaß von € 100,0 Mio. sowie zugesagte Kreditlinien in Höhe von € 350,0 Mio. Aus den 2010 abgeschlossenen Kreditvereinbarungen in Höhe von € 307,5 Mio. wurden € 207,5 Mio. dem Berichtszeitraum zugezählt. Die restlichen € 100,0 Mio. wurden im Januar 2011 zugezählt.

Operativer Cash-Flow in € Mio.



Hohe Bonität

Im Berichtsjahr konnte die Fristenkongruenz der Finanzverbindlichkeiten weiter optimiert werden. Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten wurden sukzessive in langfristige Finanzverbindlichkeiten umgeschichtet. Die Finanzverbindlichkeiten beliefen sich zum Bilanzstichtag auf € 794,3 Mio. Der Zinsaufwand lag im Jahresdurchschnitt bei rund 3,7 Prozent, die durchschnittliche Fälligkeit beträgt per 31.12.2010 rund zehn Jahre. Per Jahresende 2010 wird ein Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung zu Eigenkapital) in Höhe von 81,0 Prozent (2009: 77,2%) und eine Eigenkapitalquote von 41,2 Prozent (2009: 42,7%) ausgewiesen. Die Flughafen Wien AG liegt mit Ratings zwischen A– bis BBB+ im Investmentgrade-Bereich und konnte sich aufgrund der guten Bonitätseinschätzung der Banken auch im Jahr 2010 günstig finanzieren.

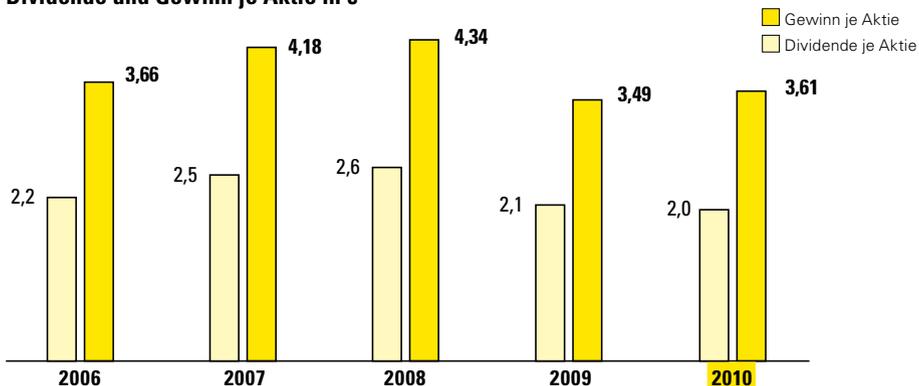
Risikomanagement im Finanzbereich

Der Umgang mit finanzwirtschaftlichen Risiken wie dem Liquiditäts- und Zinsrisiko ist in der Treasury-Richtlinie geregelt und obliegt der Treasury-Abteilung gemeinsam mit den einzelnen Konzernbereichen. Neben dem Abschluss geeigneter Finanzierungsinstrumente wird der zukünftige Finanzierungsbedarf regelmäßig ermittelt und die Gesamtposition einer Risikosimulationsrechnung unterzogen. Ziel ist es, den Zinsaufwand einschließlich Transaktionskosten zu minimieren bzw. eine Ertragsoptimierung unter Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken bei den Anlagen in Wertpapiere und Fonds zu realisieren. Die solide Aufstellung der Flughafen-Wien-Gruppe verbunden mit den sehr guten Beziehungen zu ihren Geschäftsbanken ermöglicht eine Finanzierung zu günstigen Konditionen. Weitere Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken finden Sie auf Seite 90.

Kapitalmarktpolitik: Balance aus Dividende und Wachstumsinvestitionen

Die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts stellt ein wichtiges Ziel des Flughafen Wien dar. Eine stabile Bilanzstruktur darf dabei nicht außer Acht gelassen werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wird eine Balance aus Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung angestrebt. Mit einer Ausschüttungsquote von rund 55,5 Prozent und der daraus resultierenden Dividendenrendite von 3,9 Prozent per Jahresende zählte der Flughafen Wien zu den Top-Unternehmen im ATX im Jahr 2010. Um ein nachhaltiges Wachstum auch in Zukunft abzusichern, sind Investitionen in moderne Flughafenkapazitäten notwendig. Gleichzeitig gilt es, die Ertragskraft zu stärken und die Verschuldung auf einem moderaten Niveau zu halten. Um das künftige Wachstum abzusichern, kann es in der Zukunft zu einer Anpassung der Ausschüttungsquote kommen.

Dividende und Gewinn je Aktie in €



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

In diesem Kapitel

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber setzt der Flughafen Wien zahlreiche Maßnahmen, um ein angenehmes Arbeitsumfeld zu schaffen. Laufende Investitionen in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind selbstverständlich. Internationaler Know-how-Austausch und die Förderung des Nachwuchses stehen dabei im Mittelpunkt.

Der Flughafen Wien als wichtiger Arbeitgeber

Der Standort Flughafen Wien ist mit rund 19.000 Beschäftigten in 230 verschiedenen Unternehmen der größte Arbeitgeber Ostösterreichs. Weitere 52.500 Jobs in ganz Österreich stehen direkt oder indirekt mit dem Flughafen Wien in Zusammenhang. Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt 4.266 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon waren 3.283 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Flughafen Wien AG tätig. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das einen Anstieg von 2,8 Prozent in der Flughafen-Wien-Gruppe. Weitere Details zu den Mitarbeiterzahlen und relevanten Kennziffern finden Sie im Lagebericht ab Seite 97.

Das Aufgabengebiet am Flughafen Wien ist vielfältig. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit unterschiedlichen Qualifikationen arbeiten in verschiedenen Bereichen. Die Berufsgruppen reichen von Gepäckabfertigern und Mitarbeitern im Terminalbereich über Bautechniker bis hin

zu kaufmännischen Berufen. Der Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die gute Zusammenarbeit im Team sind die Voraussetzung für einen sicheren und reibungslosen Flughafenbetrieb.

Ausgezeichnetes Image als Arbeitgeber

Im Berichtsjahr rekrutierte der Flughafen Wien zahlreiche neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Um die Besten für sich zu gewinnen, ist ein positives Image als Arbeitgeber sehr wichtig. Der Flughafen Wien erhielt im Berichtsjahr zwei Auszeichnungen für das besondere Engagement und sieht diese Erfolge als Motivation und Ansporn, die bereits hohen Standards auch in Zukunft noch weiter zu verbessern. Für die herausragenden Leistungen als Arbeitgeber erreichte der Flughafen Wien bei der CAREER'S BEST RECRUITER-Studie 2010 den zweiten Platz in der Branche Tourismus/Transport/Verkehr. Im Gesamtranking aller 624 getesteten Unternehmen liegt der Flughafen auf dem 39. Rang. Als vorbildlicher Arbeitgeber für Menschen mit multipler Sklerose wurde dem Flughafen Wien von der Multiple Sklerose Gesellschaft Wien der „Best Employer Award“ verliehen. Ausgezeichnet wurden jene Unternehmen, die es Multiple-Sklerose-Betroffenen ermöglichen, ihren Beruf weiter auszuüben.

Schwerpunkte der Personalentwicklung

Qualifizierte und gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Basis für das hohe Serviceniveau am Flughafen Wien. Aus diesem Grund wird das Aus- und Weiterbildungsangebot laufend evaluiert und an die Wünsche und Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angepasst. Das umfassende Angebot beinhaltet interne wie externe Veranstaltungen und ist im Intranet einsehbar. In Abstimmung mit dem jeweiligen Vorgesetzten steht dieses Angebot allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern offen. In Summe wurden im Berichtsjahr € 1.055.058,55 in die Aus- und Weiterbildung (ohne interne Aufwendungen) investiert. Neben Sicherheitsschulungen, Sprachtrainings und EDV-Schulungen lag ein Schwerpunkt auf dem Bereich Präsentationstechnik und Rhetorik. Zudem wurde das Programm zur Führungskräfteentwicklung fortgesetzt. Rund 20 Führungskräfte nahmen an dem modular aufgebauten Programm teil.

Internationaler Know-how-Austausch

Zum Wissensaustausch innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe auch über Landesgrenzen hinaus bietet die „Vienna Airport Academy“ drei Schwerpunktprogramme an: ein internationales Trainee-Programm, internationale Workshops und Exchanges sowie das Airport-Management-Training-Programm (AMTP). Bereits die zweite Gruppe mit 14 Flughafenmitarbeitern aus Košice, Friedrichshafen, Malta und Wien schloss das Airport-Management-Training-Programm im September 2010 erfolgreich ab. Zeitgleich begann der dritte Durchgang mit weiteren 15 Teilnehmern. Das einjährige Programm umfasst sechs Module und bietet den Teilnehmern die Möglichkeit, ihr fachliches Know-how und akademisches Wissen sowie ihre Beziehungen innerhalb der Unternehmensgruppe gleichermaßen zu vertiefen. In Kooperation mit internationalen Partnerflughäfen haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig die Möglichkeit, andere Flughäfen zu besuchen, lernen deren Arbeitsabläufe kennen und können so eventuelle Verbesserungsmöglichkeiten der eigenen Abläufe und Strukturen aufdecken.

Umfassende Ausbildung der Lehrlinge

Im Jahresdurchschnitt wurden bei der Flughafen Wien AG sechs kaufmännische und 46 gewerbliche Lehrlinge ausgebildet. Nicht zuletzt aufgrund der Teilnahme am „Wiener Töchtertage“, bei dem Mädchen Einblick in technische Berufe erhalten, konnte die Zahl der

weiblichen Lehrlinge im technischen Bereich von drei auf sechs verdoppelt werden. Die Palette der Lehrberufe reicht von der/vom Bürokauffrau/-mann über Elektrobetriebstechniker, Elektroanlagentechniker, Kfz-Techniker, Sanitär-/Klima-/Lüftungstechniker bis hin zum Maschinenfertigungstechniker.

Internationalität und persönliche Weiterbildung bilden die wesentlichen Schwerpunkte der Lehrlingsausbildung. Neben der fachlichen Ausbildung in einer eigenen Lehrwerkstätte können die Jugendlichen Seminare und Workshops zur fachlichen und persönlichen Weiterentwicklung, wie EDV-, Englisch- oder Rhetorikkurse, besuchen. Die besten Lehrlinge im Englischkurs werden mit einem zweiwöchigen Sprachaufenthalt auf Malta belohnt. Die Vernetzung der Lehrlinge untereinander wird durch gemeinsame Aktivitäten wie Sporttage oder Firmenexkursionen gefördert.

Bei dem dreiwöchigen „Leonardo da Vinci“-Austausch mit dem Flughafen München und bei einem Austauschprogramm mit Lehrbetrieben in Schleswig (Deutschland) können die Lehrlinge Auslandserfahrung sammeln. Darüber hinaus nahm der Flughafen Wien auch an der Lehrlingsmesse „Job Jet Fair“ teil, um qualifizierte Schülerinnen und Schüler über Berufsmöglichkeiten am Flughafen Wien zu informieren.

Work-Life-Balance

Abhängig vom jeweiligen Tätigkeitsbereich bietet der Flughafen Wien unterschiedliche Arbeitszeitmodelle an. Dabei werden die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. In den kaufmännischen Abteilungen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Zusätzlich besteht in vielen Bereichen die Möglichkeit zur Teilzeitarbeit. Vor allem im verkehrsabhängigen Bereich, wo der einwandfreie Betrieb rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche sichergestellt sein muss, kommen unterschiedliche Schichtmodelle zum Einsatz. Um der verstärkten Belastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Schichtdienst entgegenzuwirken, werden zahlreiche Maßnahmen zur Gesundheitsförderung wie z.B. Seminarreihen und Schulungen mit den Themenschwerpunkten Ernährung und Arbeitssicherheit gesetzt.

Chancengleichheit und Familienförderung

Aufgrund der Mitarbeiterstruktur in der Flughafen Wien AG – rund 80 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Tätigkeiten – ist der Frauenanteil unter den Beschäftigten niedrig; er beläuft sich auf 12,3 Prozent. Nichtsdestoweniger anerkennt der Flughafen Wien das Potenzial von Frauen in der Arbeitswelt und ist bestrebt, den Frauenanteil insgesamt, insbesondere auch in Führungspositionen, zu erhöhen.

Im Berichtsjahr wurden drei Führungspositionen mit Frauen besetzt, so leitet zum Beispiel eine Frau den Bereich „Frachtdienste“ mit ca. 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kindern zu unterstützen, gibt es einen eigenen Kindergarten am Gelände des Flughafen Wien. Die großzügigen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer

Kinder. Für das hervorragende Angebot und die hohen pädagogischen Leistungen wurde der Betriebskindergarten bereits mehrfach ausgezeichnet.

Zur Erleichterung des Wiedereinstiegs nach der Karenz werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch während der Karenzzeit über wichtige Ereignisse im Unternehmen informiert. Flexible Teilzeitmodelle und der Betriebskindergarten unterstützen den Wiedereinstieg ins Berufsleben nach der Karenz und die Vereinbarkeit von Kind und Beruf. Auch immer mehr Männer übernehmen die Kinderbetreuung. So waren im Berichtsjahr durchschnittlich acht Väter in Karenz – um 14 Prozent mehr als im Vorjahr.

Nachhaltige Unternehmensführung

In diesem Kapitel

Umwelt- und Klimaschutz, die Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Lebensqualität der Anrainer stehen im Mittelpunkt der Nachhaltigkeitsaktivitäten des Flughafen Wien. Neben Maßnahmen zur weiteren Reduktion des Fluglärms wurde 2010 erstmals eine CO₂-Emissionsbilanz erstellt.

Nachhaltigkeitsverständnis

Der Flughafen Wien bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung. Neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt stehen die Bedürfnisse der Mitarbeiter und der Anrainer im Fokus.

Größter Arbeitgeber Ostösterreichs

Mit rund 19.000 Beschäftigten in über 230 Unternehmen am Standort ist der Flughafen Wien der größte Arbeitgeber Ostösterreichs. Weitere 52.500 Arbeitsplätze in ganz Österreich stehen indirekt mit dem Flughafen Wien in Zusammenhang. Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt 4.266 Mitarbeiter. Gleichzeitig ist der Standort Flughafen Wien ein wichtiger Wirtschaftsmotor für die Region. Vor allem Unternehmen, die stark in Osteuropa engagiert sind, setzen dank der guten Anbindung auf den Standort Flughafen Wien. Im Zuge der zahlreichen Ausbauprojekte fungiert der Flughafen Wien auch als wichtiger Auftraggeber für die Wirtschaft.

Verantwortungsvolle Umweltpolitik

Der schonende und bewusste Umgang mit der Umwelt ist ein wichtiges Anliegen des Flughafen Wien. Die gesetzten Maßnahmen zielen vor allem auf die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen ab, um die Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten. Im Berichtsjahr wurden T€ 913,3 (2009: T€ 799,3) in den Umweltschutz investiert.

Kein Zusammenhang zwischen Flugverkehr und Luftqualität

Ein zentrales Umweltthema am Flughafen Wien ist der Fluglärm. Mit FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) werden die Fluggeräuschemissionen an insgesamt 14 fixen Messstellen in der Umgebung des Flughafens permanent erfasst und der Flugverlauf jedes einzelnen An- bzw. Abflugs mithilfe von Radardaten aufgezeichnet. Im Jahr 2010 wurden als Ergänzung zu den fixen Messungen 48 mobile Messreihen (2009: 47) durchgeführt. Die Ergebnisse aller Messungen sind unter www.vie-umwelt.at abrufbar.

Zur Überwachung der Luftqualität am Flughafengelände stellt der Flughafen Wien Messgeräte bereit, die vom Land Niederösterreich betreut werden und in das Luftgütemessnetz des Landes Niederösterreich eingebunden sind. Die Messergebnisse sind unter www.numbis.at abrufbar. Im Berichtsjahr wurde der Flugbetrieb aufgrund der Aschewolke für einige Tage eingestellt. Die Messwerte in diesem Zeitraum weisen keine signifikanten Veränderungen auf und entsprechen den Werten an anderen Wochenenden. Diese Tatsache, die auch an anderen europäischen Flughäfen beobachtet wurde, zeigt, dass der Flugverkehr keinen unmittelbaren Einfluss auf die Luftqualität hat.

Erste CO₂-Emissionsbilanz fertig gestellt

Im Berichtsjahr wurde erstmals eine CO₂-Emissionsbilanz für den Standort Flughafen Wien erstellt. Die vom Laboratorium für Umweltanalytik durchgeführte Berechnung basiert auf den Daten aus dem Jahr 2008 und berücksichtigt sämtliche Quellen im Bereich des Flughafens – Flugverkehr, Flugzeugabfertigung, stationäre und infrastrukturbezogene Quellen sowie landseitigen Verkehr. Für jede dieser Quellen wurden die CO₂-Emissionen entsprechend internationalen Normen in drei Bereiche unterteilt. So wurden zum einen die CO₂-Emissionen aus der eigenen Geschäftstätigkeit ausgewiesen, weiters jene aus der Energieversorgung und drittens die Emissionen der Fremdfirmen. Es wurde jeweils nach direkter und indirekter Beeinflussbarkeit unterschieden.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Flugverkehr mit 78 Prozent den größten Anteil an den CO₂-Emissionen aufweist. Von der Flughafen Wien AG direkt beeinflussbar sind rund 15 Prozent der CO₂-Emissionen, wobei der Großteil auf die Energieversorgung entfällt. Insgesamt ergeben sich im Jahr 2008 CO₂-Emissionen von 340.451 Tonnen. Dies entspricht einem Anteil an den Gesamtemissionen von Wien und Niederösterreich von 1,3 Prozent bzw. österreichweit von 0,5 Prozent. Künftig soll im 2-Jahres-Rhythmus eine CO₂-Bilanz erstellt werden, um Entwicklungen und Tendenzen entsprechend darzustellen. Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen werden geeignete Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen ausgearbeitet.

Nachtflugbewegungen leicht überhöht

Der Anteil der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22 und sechs Uhr erhöhte sich im Berichtsjahr von 6,5 Prozent im Vorjahr auf 7,4 Prozent. Das entspricht einem Absolutwert von 50 (2009: 44) Flugbewegungen pro Nacht. Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23:30 bis 5:30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen im Jahr 2009 gehalten werden. Eine weitere schrittweise Reduktion ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der dritten Piste vorgesehen, um bis zur Eröffnung den Zielwert von 3.000 Flugbewegungen zu erreichen. Weitere Details zur Nachtflugsituation können Sie dem Evaluierungsbericht, den der Verein Dialogforum Flughafen Wien im Juni 2011 veröffentlichen wird, entnehmen.

Flugspuren transparent gemacht

Interessierte, die sich ein Bild über den Flugverkehr rund um Wien machen wollen, können seit Mai 2009 die Flugspuren im Internet unter www.flugspuren.at abrufen. Das gemeinsame Service von Austro Control und Flughafen Wien AG ermöglicht es, Flugspuren bis zu 14 Tagen rückwirkend einzusehen, wobei aus datenschutzrechtlichen Gründen eine Verzögerung von mindestens 24 Stunden notwendig ist. Damit können insbesondere die Anrainer die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen nachvollziehen. Im Jahr 2010 haben sich insgesamt 15.977 Besucher (2009 ab Mai: 16.667) registriert, die diese Webseite 29.304-mal aufgerufen haben; pro Tag entspricht das rund 80 Zugriffen (2009: 129). Besonders groß war das Interesse an jenen Tagen, an denen der Luftraum aufgrund der Aschewolke gesperrt war.

Mülltrennung am Boden und in der Luft

Am Flughafen Wien werden alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallwirtschaft – weit über gesetzliche Vorschriften hinaus – ausgeschöpft. Der anfallende Abfall wird konsequent getrennt und fachgerecht entsorgt. Im Terminalbereich stehen den Passagieren spezielle Umweltinseln zur Verfügung. Auch die Fluglinien trennen ihren Müll. Gemeinsam mit der Austrian Airlines Gruppe hat der Flughafen Wien eine Entsorgungslogistik entwickelt, in die mittlerweile alle in Wien ankommenden Fluglinien eingebunden sind. Auch die Gastronomie ist großteils in das Abfallbewirtschaftungssystem des Flughafen Wien eingebunden. Der in den Hangars der Austrian Airlines Gruppe anfallende Abfall wird von der Fluglinie selbst entsorgt.

Übersicht der Abfalldaten des Flughafen Wien

	2010	2009
Restmüll LFZ in kg	999.990	1.012.540
Restmüll LFZ in kg je PAX	0,0508	0,0559
Altpapier VIE in kg	1.782.280	1.881.560
Altpapier VIE in kg je PAX	0,0905	0,1039
Alu/Dosen/Metall VIE in kg	5.630	9.646
Alu/Dosen/Metall VIE in kg je PAX	0,0003	0,0005
Glas VIE in kg	85.364	78.794
Glas VIE in kg je PAX	0,0043	0,0043
Kunststoffverpackungen VIE in kg	160.540	168.895
Kunststoffverpackungen VIE in kg je PAX	0,0082	0,0093
Recyclinganteil in %	88,6%	90,0%

Große Erdgas-Flotte

Der Fuhrpark des Flughafen Wien wird sukzessive auf umweltfreundliche Erdgasautos umgestellt. Neben den positiven Wirkungen auf die Umwelt durch die Reduktion der CO₂- und NO_x-Emissionen lohnt sich der Einsatz von Erdgas-Kfz auch finanziell wegen geringerer Verbrauchskosten. Zur Betankung hat der Flughafen Wien eine eigene Erdgastankstelle errichtet, die auch Drittkunden zur Verfügung steht.

Intensiver Dialog mit Stakeholdern

Nach Abschluss des Mediationsverfahrens wurde im Jahr 2005 gemeinsam mit Anrainern, Bürgerinitiativen, den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland, Austro Control und Austrian Airlines das Dialogforum Flughafen Wien gegründet. Der Verein hat sich zum Ziel gesetzt, die Vereinbarungen aus dem Mediationsvertrag zu evaluieren, nicht abgeschlossene Themen weiter voranzutreiben sowie neu entstehende Themen aufzugreifen und in einem gemeinsamen Dialog einen Konsens zu finden.

Die Rahmenbedingungen für die Arbeit des Dialogforums haben sich in den letzten Jahren erheblich verändert. Aufgrund des Verkehrsanstiegs im Jahr 2010 rückte das Thema Fluglärm wieder in den Mittelpunkt. Seit Abschluss des Mediationsverfahrens wurden jedoch zahlreiche technische Optimierungsmöglichkeiten zur Lärmreduzierung umgesetzt. Unter anderem wird das Lärmschutzprogramm intensiv vorangetrieben. Im Mediationsvertrag wurde vereinbart, dass unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird. Nach einer Begehung durch einen Sachverständigen wird entschieden, welche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden können. Bis Ende 2010 wurden fast 1.500 Objekte saniert bzw. die Umsetzung begonnen, für weitere 2.800 Objekte wurde ein bauphysikalisches Gutachten erstellt. Für die Lärmzonen des 3-Pisten-Systems sind insgesamt € 37 Mio. vorgesehen. Für die Erweiterung des Lärmschutzprogramms wurden zusätzliche Mittel in Höhe von € 10,1 Mio. bereitgestellt. Damit kann für insgesamt rund 11.000 Haushalte ein optimaler Lärmschutz hergestellt werden.

Seit Juli 2010 werden sogenannte Lärmgebühren eingehoben – erste positive Lenkungseffekte hin zu leiseren Flugzeugtypen zeichnen sich ab. Abhängig von der tatsächlichen Lautstärke eines Flugzeugs werden die Gebühren individuell berechnet. Das System ist für die Flughafen Wien AG aufkommensneutral gestaltet.

Das Dialogforum Flughafen Wien dokumentiert seine Tätigkeit in diversen Publikationen sowie auf der Website www.dialogforum.at und gilt mittlerweile als internationales Best-Practice-Beispiel für ein umfassendes Bürgerbeteiligungsverfahren.

VISITAIR Center und weitere Informationen

Im Berichtsjahr besuchten rund 40.400 interessierte Menschen das VISITAIR Center. Neben einer informativen Ausstellung haben die Besucher die Möglichkeit, eine Rundfahrt über das Betriebsgelände zum Vorfeld zu machen. Die Ausstellung wurde 2010 um ein Pistenbefeuerungsmodell erweitert; um gezielt die jungen Gäste anzusprechen, wurde ein eigenes Maskottchen entwickelt.

Im Dialog mit Anrainern und Interessierten stellen das Info-Telefon „Umwelt und Luftfahrt“ unter der Telefonnummer 0810 22 33 40 sowie die Webseite www.vie-umwelt.at wichtige Kommunikationsmedien dar. Insgesamt ist die Anzahl der Anrufe und E-Mails an die Umwelt-Hotline im Jahr 2010 um 6,6 Prozent auf insgesamt 9.727 (2009: 9.126) gestiegen. Einen Überblick über das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet finden Sie auf Seite 208.

Die Flughafen- Wien-Aktie

In diesem Kapitel

Mit einer Jahresperformance von plus 47,2 Prozent liegt die Flughafen Wien AG weit über der Entwicklung des österreichischen Leitindex ATX. Der Vorstand schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2010 eine Dividende von € 2,0 je Aktie ausgeschüttet werden soll.

Unterschiedliche Entwicklung der internationalen Kapitalmärkte

Die einzelnen Märkte und die verschiedenen Branchen entwickelten sich im Jahr 2010 höchst unterschiedlich und die sich abzeichnende allgemeine Markterholung setzte sich selektiv fort. Während sich der US-Börsenindex Dow Jones Industrial (DJI) mit einer Steigerung von 11,0 Prozent sowie der deutsche Aktienindex DAX mit einem Plus von 16,1 Prozent gut entwickelten, mussten jene Märkte, die von der Schuldenkrise unmittelbar betroffen waren, Kursverluste hinnehmen. So schloss der Eurostoxx 50 nach einer schwachen Performance der darin enthaltenen Finanztitel mit einem Minus von 5,8 Prozent. Ebenfalls negativ entwickelte sich der japanische Börsenindex Nikkei 225 mit minus 3,0 Prozent. Nach einem volatilen Verlauf entwickelten sich die osteuropäischen Märkte insgesamt positiv. Die Osteuropa-Indizes CECE und CEESEG stiegen um 15,7 bzw. 9,0 Prozent. Der Österreichische Leitindex ATX übertraf wie auch schon 2009 die Entwicklung der meisten internationalen Börsenplätze. Nachdem die ersten drei Quartale äußerst volatil verlaufen

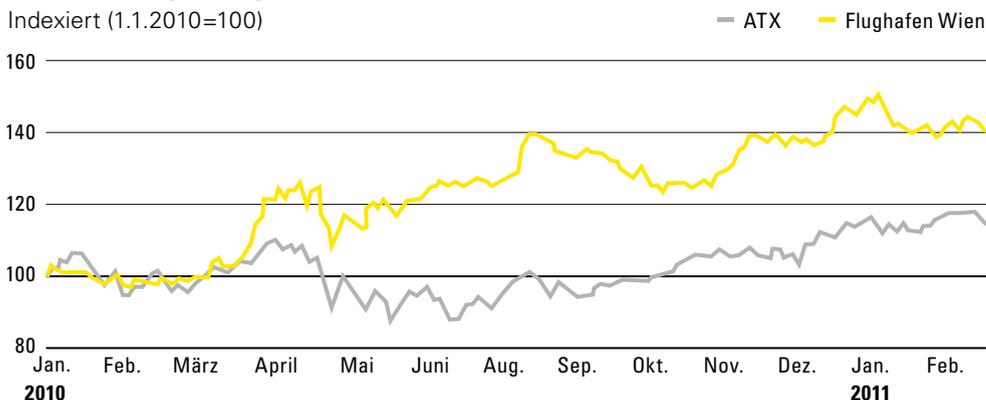
waren, setzte im September eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung ein, und der ATX schloss mit einem Plus von 16,4 Prozent.

Performance der Flughafen-Wien-Aktie über dem ATX

Die Aktie der Flughafen Wien AG übertraf 2010 mit einer Jahresperformance von 47,2 Prozent den ATX deutlich. Ausgehend vom Jahresultimo 2009 in der Höhe von € 34,80 konnte die Aktie im Laufe des Jahres stark zulegen und durchbrach im April die 40-Euro-Marke. Zum Jahresende notierte die Flughafen-Wien-Aktie bei € 51,23. Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 2,00 pro Aktie errechnet sich zum Jahresschlusskurs eine Dividendenrendite von 3,9 Prozent (2009: 6,0 Prozent). Der Börseumsatz der Flughafen-Wien-Aktie sank um 4,3 Prozent auf € 463,1 Mio. (2009: € 483,9 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 17.081 (2009: 6.254) Kontrakte mit einem Volumen von rund € 71,7 Mio. (2009: € 18,3 Mio.) gehandelt. Gemessen an der Anzahl der gehandelten Kontrakte lag die Aktie damit an neunter (2009: 15.) Stelle. Per Jahresende betrug die Gewichtung der Flughafen Wien AG im ATX nach einer Neudefinition der Gewichtungsfaktoren seitens der Wiener Börse AG 1,38 Prozent.

Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie

Indexiert (1.1.2010=100)



Börsennotiz

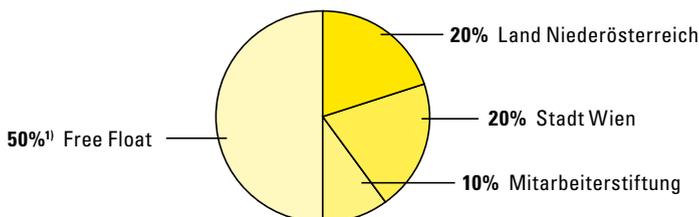
Die Aktien der Flughafen Wien AG notieren seit 1992 an der Wiener Börse. Das Grundkapital der Gesellschaft von € 152.670.000 unterteilt sich in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien. Sie werden zu laufenden Kursen (Fließhandel) gehandelt und zählten im Jahr 2010 zu den Basiswerten des ATX, des ATX-Prime und der ÖTOB (Österreichische Termin- und Optionenbörse). Zudem sind die Aktien der Flughafen Wien AG im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg platziert. Seit Oktober 1994 werden sie auch außerbörslich in London über SEAQ international gehandelt. Ebenfalls 1994 wurde in den USA ein American-Depositary-Receipts-Programm eingerichtet. Hierbei entspricht eine Aktie der Flughafen Wien AG vier ADRs.

Aktionärsstruktur und Stimmrechte

Die 21.000.000 auf Inhaber lautenden Stammaktien der Flughafen Wien AG befinden sich zu 50 Prozent in Streubesitz. Je 20 Prozent der Aktien halten die zwei Kernaktionäre Land Niederösterreich und Stadt Wien im Syndikat. Die wichtigsten Regelungen des Syndikatsvertrags finden Sie im Lagebericht auf Seite 100. Weitere 10 Prozent der Aktien werden von der Mitarbeiterstiftung gehalten. Veränderungen der Aktionärsstruktur werden, sofern sie die im

Börsengesetz normierten Schwellen übersteigen, ordnungsgemäß veröffentlicht. Im Berichtsjahr meldete Silchester International Investors LLP („Silchester LLP“), London, den Erwerb von 1.615.126 Stück Inhaberaktien an der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, was einer Beteiligung von 7,69 Prozent am Grundkapital der Flughafen Wien AG entspricht, von Silchester International Investors Limited („Silchester Limited“), London.

Aktionärsstruktur



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

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

Wertpapierkürzel

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

Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2010	2009	2008
Grundkapital in € Mio.	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	21	21
Kurs per 31.12. in €	51,23	34,80	31,75
Jahreshöchstkurs in €	51,23	38,84	81,69
Jahrestiefstkurs in €	33,11	19,06	26,00
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	1.075,8	730,8	666,8
Gewinn je Aktie in €	3,61	3,49	4,34
KGV ¹⁾	14,2	10,0	7,3
KCFV ¹⁾	6,3	4,7	4,5
Dividendenrendite in % ¹⁾	3,9	6,0	8,2
Pay-out-Ratio	55,5	60,1	59,9

1) Kurs per Jahresende

Transparente Kommunikation mit dem Kapitalmarkt

Durch eine aktive und transparente Informationspolitik ermöglicht die Flughafen Wien AG den Akteuren am Kapitalmarkt eine realistische Bewertung des Unternehmens. Aktuelle Entwicklungen werden detailliert und für alle Interessengruppen zeitgleich kommuniziert. Neben den Quartalsberichten werden monatliche Berichte zur Verkehrsentwicklung erstellt. Regelmäßig erfolgen ausführliche Ergebnispräsentationen für Analysten und institutionelle Anleger, die auf der Website zur Verfügung stehen.

Im Jahr 2010 nahm das Management der Flughafen Wien AG an Investorenveranstaltungen in Österreich (Kitzbühel, Bad Stegersbach) sowie an Investorenkonferenzen in Paris, London, Amsterdam, Frankfurt sowie den USA teil und präsentierte die aktuellen Entwicklungen des Unternehmens.

Folgende Finanzinstitutionen erstellten im Berichtsjahr Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie: Cheuvreux (Wien), Citigroup Global Markets (London), Commerzbank (Frankfurt), Deutsche Bank (Frankfurt), ERSTE Bank (Wien), Goldman Sachs (London), GSC Research (Düsseldorf), Macquarie Research (London), Morgan Stanley (London), Nomura (London), Raiffeisen Centrobank (Wien), Sal. Oppenheim (Frankfurt), Sylvia Quandt Research GmbH (Frankfurt) und Unicredit (Wien).

Die Privataktionäre hatten im November 2010 die Gelegenheit zu einer ausführlichen Flughafenbesichtigung. Darüber hinaus war die Flughafen Wien AG auch im Jahr 2010 auf der Gewinn-Messe, der wichtigsten österreichischen Informationsveranstaltung für Privataktionäre, vertreten.

Hauptversammlung

Am 23. April 2010 fand im Austria Center in Wien die 21. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG statt. Insgesamt nahmen 168 Aktionäre mit 10.532.775 Stimmrechten daran teil. Neben der Präsentation des Jahresergebnisses standen Beschlussfassungen über die Verwendung des Bilanzgewinns, über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2009 sowie über die Vergütung für den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2009 auf der Tagesordnung. Zudem wurden die Wahl des Abschlussprüfers und des Konzernabschlussprüfers für das Jahr 2010 und eine Satzungsänderung beschlossen.

Die 22. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG findet am 29. April 2011 statt. Weitere Informationen und Berichte zu den Hauptversammlungen können auf der Website ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Informationen zur aktuellen Hauptversammlung“ eingesehen werden.

Ansprechpartner und weitere Informationen

Weiterführende Informationen zum Flughafen Wien sowie eine interaktive Version dieses Geschäftsberichts finden Sie im Internet unter gb2010.viennaairport.com. Durch Eintragung in das Aktionärsservice (beachten Sie dazu bitte die Antwortkarte am Ende dieses Geschäftsberichts) erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

Kontakt: Mario Santi
Tel.: +43/1/7007-22826
E-Mail: m.santi@viennaairport.com oder investor-relations@viennaairport.com

Verkehrsergebnisse 2011

April	12. Mai 2011
Mai	15. Juni 2011
Juni	12. Juli 2011
Juli	11. August 2011
August	13. September 2011
September	11. Oktober 2011
Oktober	10. November 2011
November	13. Dezember 2011

Finanzkalender 2011

Hauptversammlung	29. April 2011
Ex-Dividendentag	4. Mai 2011
Dividenden-Zahltag	6. Mai 2011
1. Quartal 2011	26. Mai 2011
Halbjahresergebnis 2011	25. August 2011
3. Quartal 2011	24. November 2011

Dividendenpolitik und Gewinnverteilungsvorschlag

Bei der Erreichung des übergeordneten strategischen Ziels einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts wird eine ausgewogene Balance aus Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung angestrebt. Das Geschäftsjahr 2010 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 42.004.250,90 abgeschlossen.

Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2010 eine Dividende von € 2,0 je Aktie – das sind in Summe € 42.000.000 – ausgeschüttet und der Rest in Höhe von € 4.250,90 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Schwechat, 28. Februar 2011

Der Vorstand



Komm.Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Dr. Christoph Herbst
Vorstandsvorsitzender und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Corporate-Governance-Bericht

(gemäß § 243b UGB)

In diesem Kapitel

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

Bekanntnis zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung

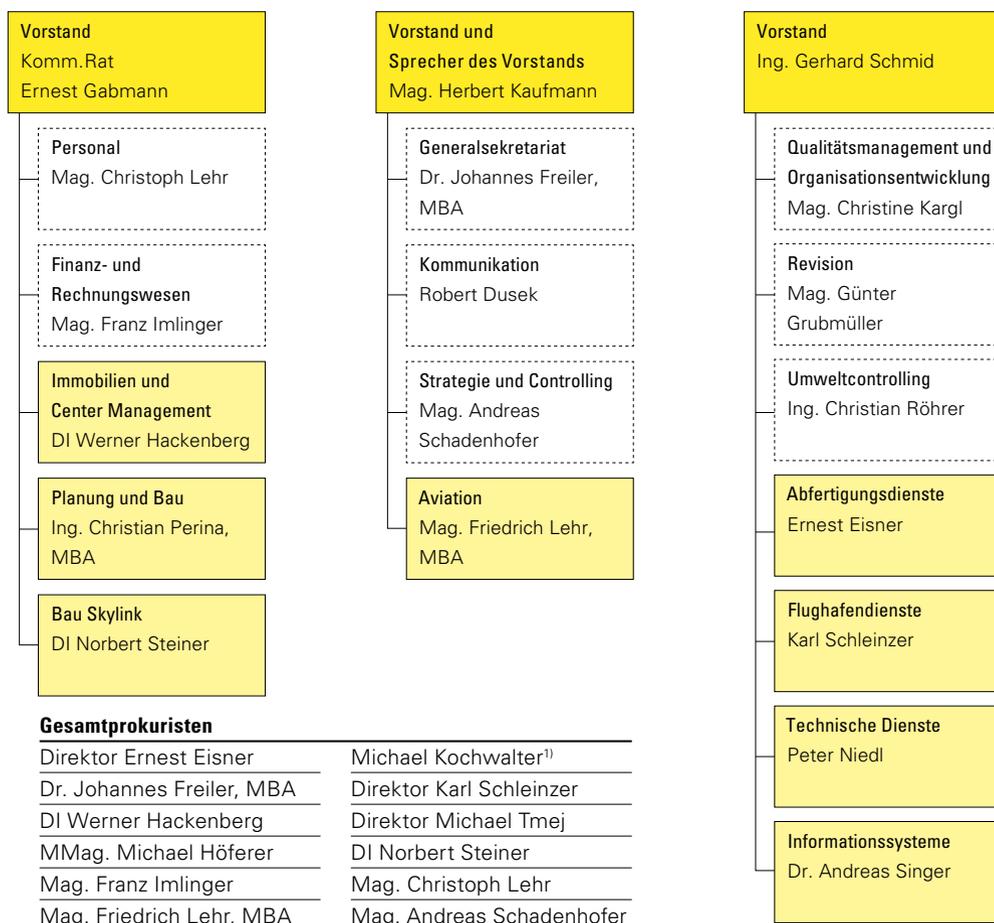
Bereits seit 2003 bekennt sich die Flughafen Wien AG zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und erneuert hiermit das Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex in seiner aktuellen Fassung (Jänner 2010). Der Kodex kann unter www.corporate-governance.at abgerufen werden. Der Kodex enthält unter anderem Empfehlungen, sogenannte Comply-or-Explain-Regelungen, deren Nichteinhaltung entsprechend begründet werden muss. Die Flughafen Wien AG erfüllt alle Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex mit Ausnahme des Artikels 16 und begründet dies wie folgt: Ein Vorstandsvorsitzender wurde für das Geschäftsjahr 2010 nicht bestellt, jedoch fungierte ein Mitglied als Sprecher, womit bei gemeinsamen Vorstandsangelegenheiten die interne

wie auch externe Vertretung geregelt ist. Da sich der Vorstand aus drei Mitgliedern zusammensetzt, ist eine Pattstellung bei Vorstandsbeschlüssen ausgeschlossen. Mit 31. Dezember 2010 hat der bisherige Vorstandssprecher seine Funktion zurückgelegt. Mit 1. Januar 2011 wurde ein neues Vorstandsmitglied bestellt, das nun Vorstandsvorsitzender ist.

Das Management

Im Berichtsjahr 2010 gehörten Komm.Rat Ernest Gabmann, Mag. Herbert Kaufmann und Ing. Gerhard Schmid dem Vorstand der Flughafen Wien AG an. Mag. Herbert Kaufmann legte seine Funktion als Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands mit Wirkung zum 31. Dezember 2010 zurück. An seiner Stelle wurde der Vorsitzende des Aufsichtsrats Dr. Christoph Herbst vom Aufsichtsrat gemäß § 90 Abs 2 AktG interimistisch bis maximal zum 31. Dezember 2011 in den Vorstand berufen und zum Vorsitzenden des Vorstands ernannt. Die Funktionsperioden von Komm.Rat Ernest Gabmann und Ing. Gerhard Schmid enden mit 31. Dezember 2011.

Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2010



1) Funktion gelöscht am 19.2.2010

Vorstand

Vorstandsmitglied Komm.Rat Ernest Gabmann

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

Vorstandsmitglied und Sprecher Mag. Herbert Kaufmann (bis 31.12.2010)

Jahrgang 1949, arbeitete neben seinem Studium der Volkswirtschaft als Techniker bei verschiedenen in- und ausländischen Unternehmen. 1975 trat er in die Arbeiterkammer Niederösterreich ein, bei der er zwei Jahre später zum Leiter der wirtschaftspolitischen Abteilung und 1985 zum Direktor ernannt wurde. Er war unter anderem Abgeordneter zum Niederösterreichischen Landtag und zum Nationalrat. Mit 1.10.1999 wurde er zum Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands der Flughafen Wien AG bestellt. Mag. Kaufmann hat seine Funktion als Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands mit 31.12.2010 zurückgelegt.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- AMZ Arbeits- und Sozialmedizinisches Zentrum Mödling Gesellschaft m.b.H.
- Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung
- FIMBAG Finanzmarkteteiligung Aktiengesellschaft des Bundes
- VERBUND AG
- Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (bis 14.8.2010)

Vorstandsmitglied Ing. Gerhard Schmid

Jahrgang 1957, begann seine Karriere als Techniker bei der Böhler AG (Forschungszentrum Seibersdorf). 1979 wechselte er in die Magistratsabteilung 46 der Gemeinde Wien (Technische Verkehrsangelegenheiten); 1987 wurde er Leiter des Büros des damaligen Bürgermeisters Dr. Helmut Zilk. 1993 kam er zum Flughafen Wien in die Abteilung Revision, zu deren Leiter er 1995 bestellt wurde. 1997 wurde er zum Leiter der Technischen Dienste ernannt. Mit 1.10.1999 rückte er in den Vorstand der Flughafen Wien AG auf. Sein Vertrag ist befristet bis 31.12.2011 abgeschlossen.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- Wiener Linien GmbH
- Wiener Hafen Management GmbH
- Wiener Stadtentwicklungsgesellschaft m.b.H.
- Wiener Städtische Wechselseitige Versicherungsverein – Vermögensverwaltung Vienna Insurance Group

Arbeitsweise des Vorstands

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

Vorstandsvergütung

Die Vergütung des Vorstands beinhaltet neben einem fixen auch einen erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezüge. Die variable Vergütung hängt vom Erreichen bestimmter Zielvorgaben ab, die jährlich zwischen Vorstand und Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Unternehmensziele neu vereinbart werden. In Entsprechung der Regel 27 Österreichischer Corporate Governance Kodex hängen 50 Prozent der variablen Vergütung davon ab, dass der Terminal VIE-Skylink im Rahmen der geplanten Kosten und Termine fertiggestellt wird und können daher auch erst nach Fertigstellung des Terminals VIE-Skylink ausgezahlt werden. Weitere 50 Prozent sind davon abhängig, dass das Budget 2010 eingehalten wird und das Budget 2011 eine nachhaltige Reduktion der Kosten beinhaltet. Die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder wird in nachstehender Tabelle sowie auf Seite 185 im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Die Pensionsansprüche von Mag. Herbert Kaufmann und Ing. Gerhard Schmid wurden im Jahr 2010 zur Gänze in eine externe Pensionskasse übergeleitet und somit ausgelagert. Weitere Pensionsansprüche von Vorstandsmitgliedern bestehen nicht.

Der bis 30. September 2014 laufende Vorstandsvertrag mit Herrn Mag. Herbert Kaufmann wurde mit 31. Dezember 2010 vorzeitig beendet. Herr Mag. Herbert Kaufmann erhält eine Abschlagszahlung in der Höhe eines Jahresgehalts. Die Laufzeit der Vorstandsverträge von Komm.Rat Ernest Gabmann und Ing. Gerhard Schmid wurde von ursprünglich 30. September 2014 auf 31. Dezember 2011 verkürzt. In Anlehnung an arbeitsrechtliche Schemata bestehen Abfertigungsansprüche. Besondere Vereinbarungen für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots liegen nicht vor. Es wurden keine Aktienoptionen erteilt. Es besteht eine D&O-Versicherung, die Kosten dafür trägt das Unternehmen.

Einzelausweis der Vorstandsvergütung 2009 und 2010 in T€

In T€	2010	2010	2010	2010	2010	2010	2010	2009
	Fixe Bezüge	Anteil am Gesamtbezug	Erfolgsabhängige Bezüge	Anteil am Gesamtbezug	Sachbezüge	Anteil am Gesamtbezug	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Komm.Rat								
Ernest Gabmann	254,1	76,56%	70,5	21,27%	7,2	2,17%	331,9	217,2
Mag. Herbert Kaufmann	254,1	73,40%	84,6	24,44%	7,5	2,16%	346,2	406,4
Ing. Gerhard Schmid	254,1	73,40%	84,6	24,44%	7,5	2,16%	346,2	406,4

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich aus neun Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen. Alle Kapitalvertreter sind von der Hauptversammlung gewählt und bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2012 beschließt, bestellt. Dr. Christoph Herbst fungierte im Berichtsjahr als Vorsitzender des Aufsichtsrats. Mit seiner vorübergehenden Bestellung in den Vorstand zum 1. Januar 2011 (für den Zeitraum von maximal einem Jahr) hat er seine Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender für den Zeitraum von 1.1.2011 bis maximal 31.12.2011 gemäß § 90 Abs 2 Aktiengesetz ruhend gestellt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG haben sich gemäß den Leitlinien für die Unabhängigkeit, die gemäß den Anforderungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex vom Aufsichtsrat definiert wurden (siehe Seite 51), als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des Österreichischen Corporate Governance Kodex entsprochen wird.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Dr. Christoph Herbst, Vorsitzender bis 31.12.2010, Funktion bis 31.12.2011 ruhend gestellt, 1960	Rechtsanwalt	25.4.2002	–
Komm.Rat Karl Samstag, Stellvertreter, 1944	Generaldirektor a.D. Bank Austria Creditanstalt AG	22.4.2004	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Allgemeine Baugesellschaft – A. Porr Aktiengesellschaft, BKS Bank AG, Bank für Tirol und Vorarlberg Aktiengesellschaft, Schoeller-Bleckmann Oilfield Equipment Aktiengesellschaft, Oberbank AG
Dkfm. Alfred Reiter, Stellvertreter, 1939	Vorstandsvorsitzender Investkredit Bank AG i.R.	11.5.2001	–
Johannes Coreth, 1942	Generaldirektor-Stv. a.D. Niederösterreichische Versicherung	9.5.1997	–
Komm.Rat Dr. Burkhard Hofer, 1944	Generaldirektor EVN AG	20.8.2009	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Burgenland Holding Aktiengesellschaft, VERBUND AG
Dr. Franz Lauer, 1939	Generaldirektor Wiener Städtische Versicherung AG i.R.	7.5.1998	–
Hans-Jörgen Manstein, 1944	Manstein Zeitschriftenverlag GesmbH	24.4.2003	–
Prof. Komm.Rat Alfons Metzger, 1941	Metzger Realitäten Gruppe	25.4.2002	–

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erst- bestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Komm.Rat Dr. Karl Skyba, 1939	Generaldirektor a.D. Wiener Stadtwerke Holding AG	22.4.2004	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Vienna Insurance Group AG Wiener Versicherung Gruppe
Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder			
Ing. Manfred Biegler, 1956	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		–
Dieter Rozboril, 1973	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		–
Thomas Schäffer, 1983	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		–
Karl Hromadka, 1954	Stv. Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		–
Heinz Wessely, 1971	Arbeiterbetriebsrat		–

Vertreter der Aufsichtsbehörde

Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart war bis 31. Dezember 2010 als Vertreter der Aufsichtsbehörde tätig. Mit 1. Januar 2011 übernahm MR Mag. Dr. Christine Rose interimistisch die Vertretung der Aufsichtsbehörde im Aufsichtsrat der Gesellschaft.

Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 18. ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2008 Generaldirektor i.R. Dr. Franz Lauer, Komm.Rat Alfons Metzger und als Vertreter der Kleinaktionäre Hans-Jörgen Manstein gewählt. Als Vertreter des Streubesitzes wurde in der 20. außerordentlichen Hauptversammlung am 20. August 2009 Komm.Rat Dr. Burkhard Hofer gewählt.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Präsidial- und Personalausschuss

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

Corporate Governance Kodex, die Aufgaben eines „Nominierungsausschusses“ gemäß Regel 41 des Österreichischen Corporate Governance Kodex sowie die Aufgaben eines „Vergütungsausschusses“ gemäß Regel 43 des Österreichischen Corporate Governance Kodex wahr.

Mitglieder des Präsidial- und Personalausschusses

Dr. Christoph Herbst (Vorsitzender bis 31.12.2010)
Komm.Rat Karl Samstag
Dkfm. Alfred Reiter
Ing. Manfred Biegler
Dieter Rozboril

Strategieausschuss

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

Mitglieder des Strategieausschusses

Dr. Christoph Herbst (Vorsitzender bis 31.12.2010)
Komm.Rat Karl Samstag
Dkfm. Alfred Reiter
Prof. Komm.Rat Alfons Metzger
Ing. Manfred Biegler
Dieter Rozboril
Heinz Wessely

Prüfungsausschuss

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

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Komm.Rat Karl Samstag (Vorsitzender)
Dr. Christoph Herbst (bis 31.12.2010)
Dkfm. Alfred Reiter
Komm.Rat Dr. Burkhard Hofer
Dr. Franz Lauer
Ing. Manfred Biegler
Dieter Rozboril
Heinz Wessely

Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2010 acht Sitzungen abgehalten. Weiters fanden drei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und zwei des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung sowie die Fragen der Akquisition bzw. der Beteiligung an anderen Flughäfen. Weiters wurden die Erweiterung der Infrastruktureinrichtungen am Standort, insbesondere im Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink, und die Ergebnisse der Rechnungshofprüfung thematisiert. Auch Optimierungsmöglichkeiten in der Unternehmensorganisation, Kostensenkungspotenziale und Fragen der Vorstandsbonifikation standen auf der Agenda. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenarium berichtet. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen. Auf den Bericht des Aufsichtsrats auf Seite 54 wird verwiesen.

Vergütung der Aufsichtsräte 2010

Die Vergütung der Aufsichtsräte setzt sich aus einer nach Vorsitzendem, Vorsitzendenstellvertreter und einfachen Mitgliedern gestaffelten jährlichen Vergütung und einem einheitlichen Sitzungsentgelt in Höhe von € 300 zusammen. Angaben zur individuellen Vergütung der Aufsichtsräte sind unten stehender Tabelle zu entnehmen.

Dr. Christoph Herbst	€ 14.046,56	Komm.Rat Dr. Burkhard Hofer	€ 5.011,11
Dkfm. Alfred Reiter	€ 13.900,00	Ing. Manfred Biegler	€ 3.600,00
Komm.Rat Karl Samstag	€ 13.900,00	Thomas Schäffer	€ 2.100,00
Johannes Coreth	€ 13.244,44	Karl Hromadka	€ 2.100,00
Dr. Franz Lauer	€ 11.000,00	Dieter Rozboril	€ 3.900,00
Komm. Rat Dr. Karl Skyba	€ 10.100,00	Heinz Wessely	€ 3.000,00
Hans-Jörgen Manstein	€ 10.100,00	Ministerialrat Dr. Rolf Neidhart	€ 2.700,00
Prof. Komm.Rat Alfons Metzger	€ 9.800,00	Mag. Erwin Hameseder	€ 3.088,89

Interne Revision und Risikomanagement

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

Leitlinien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats

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

- Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand steht, die einen materiellen Interessenkonflikt begründet und daher geeignet ist, das Verhalten des Mitglieds zu beeinflussen.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll in den vergangenen fünf Jahren nicht Mitglied des Vorstands oder leitender Angestellter der Gesellschaft oder eines Tochterunternehmens der Gesellschaft gewesen sein.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll zu der Gesellschaft oder einem Tochterunternehmen der Gesellschaft kein Geschäftsverhältnis in einem für das Aufsichtsratsmitglied bedeutenden Umfang unterhalten oder im letzten Jahr unterhalten haben. Dies gilt auch für Geschäftsverhältnisse mit Unternehmen, an denen das Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat. Die Genehmigung einzelner Geschäfte durch den Aufsichtsrat gemäß L-Regel 48 führt nicht automatisch zur Qualifikation als nicht unabhängig.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll in den letzten drei Jahren nicht Abschlussprüfer der Gesellschaft oder Beteiligter oder Angestellter der prüfenden Prüfungsgesellschaft gewesen sein.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll nicht Vorstandsmitglied in einer anderen Gesellschaft sein, in der ein Vorstandsmitglied der Gesellschaft Aufsichtsratsmitglied ist.
- Das Aufsichtsratsmitglied soll kein enger Familienangehöriger (direkte Nachkommen, Ehegatten, Lebensgefährten, Eltern, Onkel, Tanten, Geschwister, Nichten, Neffen) eines Vorstandsmitglieds oder von Personen sein, die sich in einer in den vorstehenden Punkten beschriebenen Positionen befinden.

Externe Evaluierung

Eine externe Evaluierung zur Einhaltung der Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex wurde für das Geschäftsjahr 2010 entsprechend der Regel 62 des Österreichischen Corporate Governance Kodex von der Univ.-Prof. DDr. Waldemar Jud Corporate Governance Forschung CGF GmbH durchgeführt. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist auf ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ abrufbar.

UGB-Abschluss

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

Finanzberichte gemäß Börsengesetz

Die Jahresfinanzberichte sowie die Quartalsberichte sind auf ir.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Publikationen“ abrufbar.

Abschlussprüfer

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 21. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft hat vor ihrer Wahl zum Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss einen schriftlichen Bericht über folgende Punkte vorgelegt:

- Befugnis zur Prüfung einer Aktiengesellschaft sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen;

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

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für das Geschäftsjahr 2010 T€ 258,6 für die Abschlussprüfung, T€ 53,5 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 102,1 für sonstige Leistungen.

Compliance-Regeln

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

Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings

Der Ad-hoc-Publizität wird durch Veröffentlichungen auf der Website entsprochen. Für das Geschäftsjahr 2010 sind keine Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach den Bestimmungen des Börsengesetzes zu veröffentlichen sind, bekannt.

Frauenförderung

Aufgrund der Mitarbeiterstruktur in der Flughafen Wien AG – rund 80 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Tätigkeiten – ist der Frauenanteil unter den Beschäftigten vergleichsweise niedrig; er beläuft sich auf 12,3 Prozent. Nichtsdestoweniger anerkennt der Flughafen Wien das Potenzial von Frauen in der Arbeitswelt und ist bestrebt, den Frauenanteil insgesamt, insbesondere auch in Führungspositionen, zu erhöhen. Im Berichtsjahr wurden drei Führungspositionen mit Frauen besetzt, so leitet zum Beispiel eine Frau den Bereich „Frachtdienste“ mit ca. 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Schwechat, 28. Februar 2011

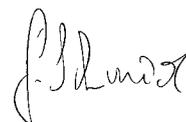
Der Vorstand



Komm.Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Dr. Christoph Herbst
Vorstandsvorsitzender und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Bericht des Aufsichtsrats



Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2010 acht Sitzungen abgehalten. Weiters fanden drei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und zwei des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten. Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung sowie die Fragen der Akquisition bzw. der Beteiligung an anderen Flughäfen. Weiters wurden die Erweiterung der Infrastruktureinrichtungen am Standort, insbesondere im Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink, und die Ergebnisse der Rechnungshofprüfung thematisiert. Auch Optimierungsmöglichkeiten in der Unternehmensorganisation, Kostensenkungspotenziale und Fragen der Vorstandsbonifikation standen auf der Agenda. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenum berichtet. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Im Jahr 2011 werden die Schwerpunkte in der baulichen Fertigstellung und Vorbereitung der Inbetriebnahme des Terminals VIE-Skylink, im weiteren Ausbau der bestehenden Infrastruktur zur Festigung der Drehkreuzfunktion und zur Fortsetzung des Wachstumskurses, in der Nutzung von Kostensenkungspotenzialen, in der Evaluierung und Umsetzung der Empfehlungen aus dem Rechnungshofbericht, in der Implementierung einer neu erarbeiteten Unternehmensorganisation sowie in der Nachfolgeplanung im Vorstand liegen.

Verpflichtung zum Corporate Governance Kodex

Bereits seit 2003 verpflichtet sich die Flughafen Wien AG zur Einhaltung der Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex. Dementsprechend nimmt der Aufsichtsrat alle darin festgelegten Kompetenzen und Verantwortungen wahr. Die Einhaltung der im Kodex festgelegten Regelung wird jährlich extern evaluiert. Die Einklangsprüfung des Corporate-Governance-Berichts, die von der Univ.-Prof. DDr. Waldemar Jud Corporate Governance Forschung CGF GmbH durchgeführt wurde, kam zu dem Ergebnis, dass keine wesentlichen Beanstandungen gegeben sind.

Abschlussprüfung

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 21. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2010 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 Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2010 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht des Geschäftsjahres 2010 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung des Management-Letters sowie des Berichts des Abschlussprüfers über das Risikomanagementsystem eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat hat auf dieser Grundlage den Jahres- und Konzernabschluss geprüft.

Feststellung des Jahresabschlusses

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2010 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2010 der Flughafen Wien AG festgestellt.

Gewinnverteilungsvorschlag

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2010 von € 42.004.250,90 eine Dividende von € 2,0 je Aktie, das sind in Summe € 42.000.000, ausgeschüttet und der Rest von € 4.250,90 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2010 geleistete Arbeit.

Komm.Rat Karl Samstag, Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, im März 2011

Service auf höchstem Niveau

Die hohe Servicequalität und das umfangreiche Destinationsangebot machen den Flughafen Wien zu einem attraktiven Hub nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten. Sichergestellt wird die hohe Qualität und damit der Erfolg des Flughafen Wien von den mehr als 4.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flughafen-Wien-Gruppe. Nur durch das gute Zusammenspiel aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können die kurzen Umsteigezeiten, die wettbewerbsfähige Pünktlichkeit und die hohe Zufriedenheit der Kunden sichergestellt werden.

Das Aufgabengebiet am Flughafen Wien ist vielfältig. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit unterschiedlichen Qualifikationen arbeiten in verschiedenen Bereichen. Die Berufsgruppen reichen von Gepäckabfertigern und Mitarbeitern im Terminalbereich über Bautechniker bis hin zu kaufmännischen Berufen. Der Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die gute Zusammenarbeit im Team sind die Voraussetzung für einen sicheren und reibungslosen Flughafenbetrieb.

Der Einsatz jeder einzelnen Mitarbeiterin und jedes einzelnen Mitarbeiters sowie die gute Zusammenarbeit im Team sind die Voraussetzung für den sicheren und reibungslosen Flughafenbetrieb. Nur Dank des hohen Engagements des gesamten Teams kann der Flughafen Wien Service auf hohem Niveau bieten. Zusätzlich wird mit dem Ausbau der Kapazitäten und der Schaffung modernster Infrastruktur das Service und der Komfort für die Passagiere und Airline-Kunden weiter verbessert werden.





Immobilien am Flughafen gut ausgelastet







Starker Anstieg bei der Fracht im Berichtsjahr



Umfassender Service für Airline-Kunden



Mehr als 3.000 Mitarbeiter sind im Handling tätig





Die Berufsfelder sind vielfältig



Der Beitrag jedes Einzelnen ist gleichermaßen wichtig





Alle geben ihr Bestes, um den Betrieb sicherzustellen



Der Flughafen Wien ist einer der pünktlichsten Europas





Asiatische Frachtairlines sind wichtige Kunden des Flughafen Wien

Konzernlagebericht

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Der Geschäftserfolg eines Flughafens wird stark von externen Faktoren wie der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der privaten Kaufkraft, die Auswirkungen auf die Reisetätigkeit hat, beeinflusst. Nach der schweren Rezession der Weltwirtschaft infolge der internationalen Finanzkrise trat Mitte 2009 eine Trendwende ein, und die Konjunktur entwickelt sich seither getragen von einer starken Exportdynamik und nicht zuletzt durch die expansive Geld- und Fiskalpolitik positiv. Laut Daten des Internationalen Währungsfonds ist die Weltwirtschaft 2010 um etwa 5,0 Prozent gewachsen. Im Euroraum konnte laut vorläufigen Daten des Eurostat ein BIP-Wachstum von 1,7 Prozent erzielt werden. Österreichs Wirtschaft legte um 2,0 Prozent zu.

Prognose für 2011

Für 2011 erwarten Wirtschaftsforscher eine Fortsetzung der Aufwärtstendenz, bis Mitte 2011 dürfte sich die österreichische Konjunktur jedoch parallel zur internationalen Entwicklung abschwächen. Im Euroraum dämpfen das Abflauen des Welthandelwachstums und die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte den Konjunkturaufschwung. Die Märkte entwickeln sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten: Deutschland und jene Märkte – wie Österreich –, die eng mit der deutschen Wirtschaft verflochten sind, werden dank des weltweiten Aufschwungs weiter expandieren, während in Südeuropa und Irland die drastischen Sparmaßnahmen der öffentlichen Haushalte und die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit die Aussichten dämpfen. Für den Euroraum insgesamt wird daher der Aufschwung in den kommenden Jahren weniger dynamisch verlaufen als in der übrigen Welt. Lediglich in den ostmitteleuropäischen EU-Ländern dürfte die Expansion neuerlich an Dynamik gewinnen.

Für Österreich rechnet das WIFO 2011 mit einem Wirtschaftswachstum von 2,2 Prozent, 2012 mit 2,0 Prozent. Die 2009 und 2010 wirksam gewordenen Maßnahmen zur Konjunkturbelebung (Steuerreform, Ausweitung der Transfereinkommen, Kurzarbeit) unterstützten die

verfügbaren realen privaten Haushaltseinkommen und stabilisierten über einen Anstieg des privaten Konsums die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Im Durchschnitt 2011–2015 wird mit einem Konsumwachstum von 1,2 Prozent jährlich gerechnet. Die Weltwirtschaft – insbesondere die Wirtschaft der großen Schwellenländer in Asien und Südamerika – hat die Folgen der Krise schneller als erwartet überwunden, und es wird 2011–2015 mit einem jährlichen Zuwachs von durchschnittlich 4,5 Prozent gerechnet.

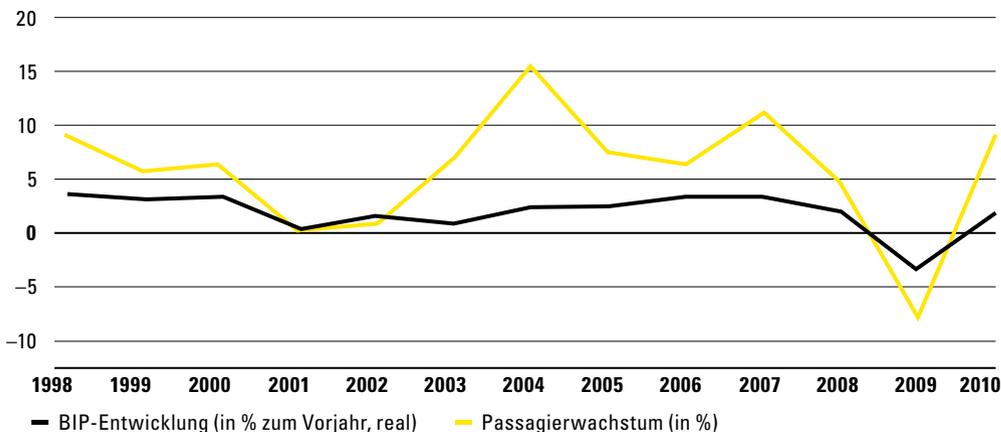
Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft

Nach dem Rückgang bei den Nächtigungen im Jahr 2009 konnte 2010 ein leichter Anstieg verzeichnet werden. Die Zahl der Nächtigungen liegt österreichweit laut Daten der Statistik Austria mit 124,8 Millionen um 0,4 Prozent über dem Niveau des Vorjahres (2009: 124,3 Mio.). Mit einem Zuwachs von 10,3 Prozent auf 10,86 Millionen Nächtigungen verzeichnet Wien einen neuen Rekordwert. Unter Wiens Hauptmärkten legten die Nächtigungen aus Russland mit 35 Prozent am stärksten zu, gefolgt von jenen aus Österreich (+14%), Italien und Frankreich (je +12%), Deutschland und den USA (je +11%). Stark zulegen konnten auch neue Märkte wie die Türkei (+34%), die arabischen Länder in Asien und Brasilien (je +21%) sowie China (+28%).

Beziehung von Konjunktur- und Luftverkehrsentwicklung

Zahlreiche Analysen bestätigen die enge Korrelation zwischen dem wirtschaftlichen Erfolg eines Landes und der Luftverkehrsnachfrage, wobei die Passagierzahlen deutlich stärker fluktuieren als die Wirtschaftsentwicklung. Experten prognostizieren, dass das durchschnittliche Luftverkehrswachstum bis 2030 im Mittel den Zuwachs des globalen mittleren Bruttoinlandsprodukts übersteigen wird. Die Wachstumsraten unterscheiden sich jedoch regional erheblich, wobei China und Indien die größten Wachstumsmärkte darstellen. Nachstehende Grafik zeigt die Passagierentwicklung des Flughafens Wien im Vergleich zum österreichischen BIP-Wachstum und veranschaulicht deren Korrelation. Mit Ausnahme der Jahre 2001 und 2002, wo es aufgrund der Lungenkrankheit SARS zu einem merklichen Einbruch der Passagierzahlen kam, und des „Krisenjahres“ 2009 lag das Passagierwachstum immer über jenem der österreichischen Volkswirtschaft.

Korrelation von Wirtschafts- und Passagierentwicklung



Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Der Flughafen Wien im europäischen Vergleich

Im Jahr 2010 erholte sich die europäische Luftfahrt deutlich. Jedoch war das Jahr beeinflusst von den Auswirkungen der Aschewolke und dem heftigen Wintereinbruch, was jeweils zu Streichungen von Flügen geführt hat. Im Durchschnitt verzeichneten die europäischen Flughäfen ein Passagierwachstum von 4,2 Prozent¹⁾, während das Passagieraufkommen am Flughafen Wien mit 8,7 Prozent mehr als doppelt so stark gestiegen ist. Mit 19.691.206 Passagieren konnte der Flughafen Wien knapp an das Niveau vor der Wirtschaftskrise anschließen und verfehlte die Verkehrsprognose von 9,0 Prozent nur knapp. Belastet durch die Streichung von Flügen weisen die Flugbewegungen zahlreicher europäischer Airports eine negative Entwicklung auf. Während der Flughafen Wien die Flugbewegungen um 1,1 Prozent auf 246.146 steigern konnte, verzeichnete der europäische Durchschnitt einen Rückgang von 1,1 Prozent.

Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen im Vergleich

	Passagiere in Tausend	Veränderung zu 2009 in %	Flug- bewegungen	Veränderung zu 2009 in %
London ¹⁾	115.837,0	-2,2	826.207	-4,1
Frankfurt	53.009,2	4,1	453.228	0,2
Paris ²⁾	83.369,3	0,4	707.578	-4,2
Amsterdam	45.211,7	3,8	386.316	-1,3
Madrid	49.768,2	2,8	432.430	-0,3
Rom	36.228,5	7,4	323.326	1,4
München	34.721,6	6,2	367.760	-2,4
Mailand	18.947,8	8,0	189.580	3,5
Zürich	22.826,9	4,3	227.819	2,0
Wien	19.691,2	8,7	246.146	1,1
Prag	11.556,9	-0,7	152.805	-4,8
Budapest	8.179,4	1,2	100.408	-3,6

1) London Heathrow, Gatwick und Stansted

2) Paris Charles de Gaulle, Paris Orly

Quelle: ACI Europe Traffic Report December 2010

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Im Berichtsjahr 2010 konnte der Flughafen Wien die Anzahl seiner Passagiere um 8,7 Prozent auf 19.691.206 steigern und erreichte damit annähernd die Verkehrsprognose von 9,0 Prozent. Ein höheres Wachstum verhinderten der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im April sowie der strenge Winter 2010, die zu einer Vielzahl von Annullierungen im Flugverkehr führten. Trotz der negativen Auswirkungen der Aschewolke konnten die Flugbewegungen im Jahresverlauf, insbesondere im dritten und vierten Quartal, um 1,1 Prozent auf 246.146 gesteigert werden. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 9,9 Prozent auf 7.975.333 Tonnen, prognostiziert wurden 10,0 Prozent. Der Sitzladefaktor beträgt 68,9 Prozent nach 68,7 Prozent in der Vorperiode.

1) Quelle: ACI Airport Traffic Report, Dezember 2010 – ganzes Jahr

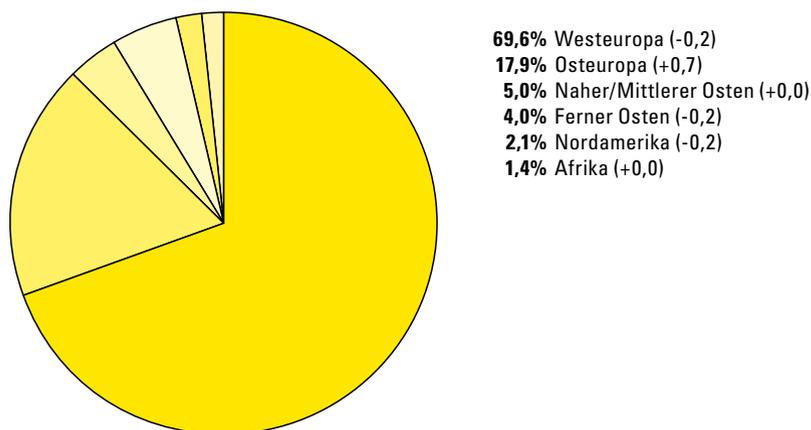
Die umgeschlagene Gesamtfracht (Cargo) stieg im Geschäftsjahr 2010 um 16,5 Prozent auf 295.989 Tonnen. Dieser hohe Anstieg ist vor allem auf den erhöhten Luftfrachtumschlag in und aus dem Fernen und Nahen Osten und die schnelle wirtschaftliche Erholung zurückzuführen. Die Luftfracht verzeichnete mit 219.334 Tonnen ein Plus von 18,1 Prozent. Das Trucking stieg um 12,3 Prozent auf 76.655 Tonnen.

Der Flughafen Wien bediente im Linienverkehr insgesamt 172 Destinationen, davon 40 Destinationen in Osteuropa. Damit ist der Flughafen Wien auch 2010 die führende Ost-West-Drehscheibe im Vergleich mit anderen europäischen Flughäfen. Der Verkehr nach Osteuropa stieg im Berichtsjahr überdurchschnittlich um 13,6 Prozent nach einem Einbruch von minus 14,6 Prozent im Vorjahr. Einen ebenfalls hohen Zuwachs von 10,0 Prozent verzeichnete das Aufkommen in den Nahen und Mittleren Osten, während der Ferne Osten ein Plus von 3,6 Prozent aufweist.

Bei den Anteilen der Regionen am Linien-Passagieraufkommen kam es zu keinen wesentlichen Änderungen im Vergleich zur Vorperiode. Den stärksten Anteil hat nach wie vor Westeuropa mit 69,6 Prozent. Die stärksten Destinationen sind Frankfurt, London, Zürich und Paris.

Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens 2010 nach Regionen

Abfliegende Passagiere (Veränderung zum Vorjahr in Prozentpunkten)

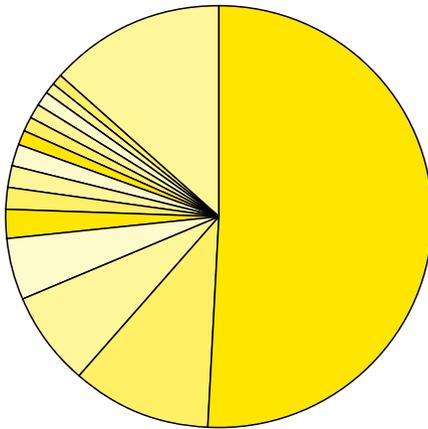


Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Die Austrian Airlines Gruppe als Home Carrier am Flughafen Wien verzeichnete ein Passagierwachstum von 12,0 Prozent und erhöhte ihren Anteil am Gesamtpassagieraufkommen von 49,5 Prozent in der Vorperiode auf 50,9 Prozent. Mit einem Passagierwachstum von 27,7 Prozent und einem Anteil von 10,8 Prozent (Vorjahr: 9,2%) konnte der Low-Cost-Carrier NIKI seine Position als zweitgrößter Carrier in Wien ausbauen. Der Flughafen Wien wird von weiteren acht Low-Cost-Carriern (Vorjahr: elf) regelmäßig angefliegen. Durch den Wegfall von SkyEurope, Tuifly.com und Myair.com verringerte sich der Marktanteil der Low-Cost-Carrier um einen Prozentpunkt auf 22,1 Prozent. Die Low-Cost-Carrier erzielten mit 4.356.707 Passagieren ein Plus von 4,0 Prozent (Vorjahr: -9,0%). Im Berichtsjahr konnten vier neue Fluglinien (Alitalia, British Midland, China Southern Airlines, Wataniya Airlines) akquiriert

werden, die den Flughafen Wien in ihr Destinationsprogramm aufnehmen. Gleichzeitig stellten vier Fluglinien den Flugbetrieb von/nach Wien ein.

Passagieraufkommen 2010 nach Airlines



50,9% Austrian Airlines Gruppe
10,8% NIKI
7,1% Air Berlin
4,8% Lufthansa
2,3% Germanwings
1,6% Swiss Intl.
1,6% British Airways
1,6% Air France
1,2% Turkish Airlines
1,2% KLM Royal Dutch Airlines
1,1% Emirates
0,9% Iberia
0,9% Brussels Airlines
0,8% Easy Jet
13,2% Sonstige

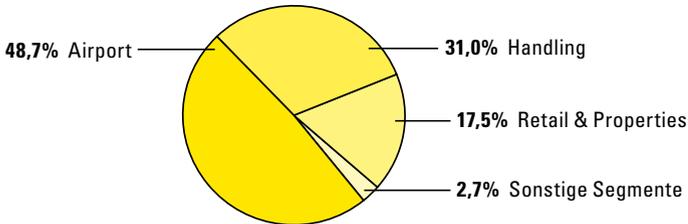
Tarif- und Incentivepolitik

Die am Flughafen Wien per 1. Jänner 2010 vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif) wurden gemäß der seit mehreren Jahren geltenden Indexformel ermittelt. Dementsprechend wurden die Tarife um den Verbraucherpreisindex von 0,5 Prozent angehoben, während gleichzeitig der Landetarif erlösneutral um 13,0 Prozent gesenkt und der Fluggasttarif um 7,3 Prozent erhöht wurde. Damit verfügt der Flughafen Wien weiterhin über eine sehr wettbewerbsfähige Tarifstruktur. Tarifänderungsanträge unterliegen der Genehmigungspflicht der Obersten Zivilluftfahrtbehörde, die die Formel für die Tarifanpassung in Anwendung des Indexmodells bis Ende 2011 genehmigte.

Umsatzentwicklung

Die Flughafen-Wien-Gruppe konnte die Umsätze im Geschäftsjahr 2010 um 6,4 Prozent auf € 533,8 Mio. steigern. Dieser im Vergleich zum Passagierwachstum von 8,7 Prozent unterproportionale Anstieg ist auf Erlösschmälerungen – unter anderem aufgrund der Verlängerung der Erhöhung des Transfer-Incentives und der mit NIKI und der Austrian Airlines Gruppe geschlossenen Vereinbarungen¹⁾ – zurückzuführen.

Konzernumsatz 2010 nach Segmenten



Das Segment Airport konnte im Berichtsjahr externe Umsatzerlöse in Höhe von € 260,0 Mio. (Vorjahr: € 226,5 Mio.) erzielen. Dieser Anstieg ist vor allem auf die geänderte Zuordnung der Erlöse aus der Passagier- und Gepäckkontrolle in Höhe von € 29,6 Mio. zurückzuführen. Diese wurden im Vorjahr durch das Segment Handling erzielt. Durch die Senkung des Landetarifs um 13,0 Prozent und die Erhöhung des Fluggasttarifs um 7,3 Prozent kommt es zu einer erlösneutralen Verschiebung der Umsätze. Die Umsätze aus dem vom MTOW abhängigen Landetarif sind daher um 8,5 Prozent gesunken, während jene aus dem Fluggasttarif um 4,2 Prozent gestiegen sind. Mit einem Anteil von 48,7 Prozent (Vorjahr: 45,1%) leistete das Segment Airport unverändert den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

Das Segment Handling erzielte externe Umsatzerlöse in Höhe von € 165,2 Mio., was einem Rückgang von € 4,6 Mio. oder 2,7 Prozent entspricht. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass die Umsätze aus der Passagier- und Gepäckkontrolle in Höhe von € 27,3 Mio. – anders als im Vorjahr – interne Umsätze darstellen. Die externen Umsätze aus der Sicherheitskontrolle und anderen von VIAS erbrachten Dienstleistungen liegen daher mit € 3,4 Mio. um € 23,7 Mio. unter jenen der Vergleichsperiode. Die Vorfeldabfertigung lieferte mit € 109,2 Mio. (Vorjahr: € 97,4 Mio.) den größten Beitrag zum externen Umsatz des Segments Handling. Diese Entwicklung ist auch auf die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Einzelleistungen zurückzuführen. Einhergehend mit dem erhöhten Frachtvolumen konnte die Frachtabfertigung um € 6,9 Mio. auf € 34,7 Mio. gesteigert werden. Der Marktanteil des VIE-Handling im Bereich Fracht hat sich im Durchschnitt um 0,4 Prozentpunkte auf 94,0 Prozent erhöht. In Summe beträgt der Anteil des Segments Handling am Konzernumsatz 31,0 Prozent (Vorjahr: 33,8%).

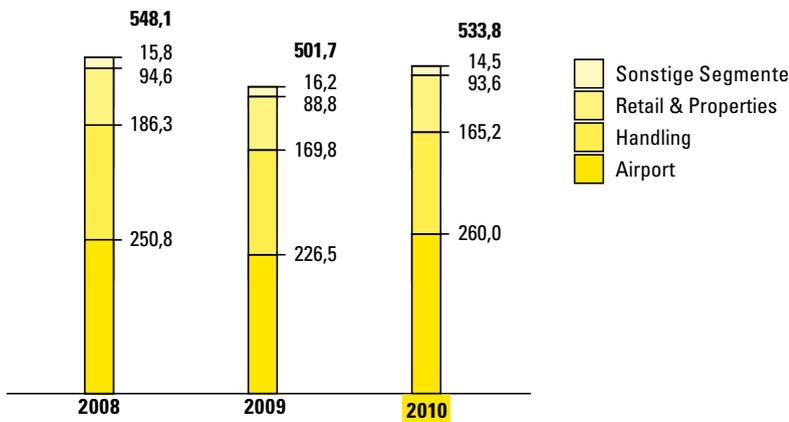
Die Umsätze des Segments Retail & Properties belaufen sich auf € 93,6 Mio. nach € 88,8 Mio. im Vorjahr. Während die Umsätze aus der Parkierung um 13,6 Prozent auf € 34,8 Mio. gestiegen sind, verzeichneten die Umsätze aus Vermietung einen Rückgang um 5,2 Prozent auf € 31,8 Mio. Diese Entwicklung resultiert einerseits aus gesunkenen Erträgen aus der Vermietung von Werbeflächen

1) Details zu den Vereinbarungen siehe Seite 88

(€ -0,4 Mio.) und andererseits aus dem Rückgang des Umsatzes aus der Vermietung der AUA-Basis (€ -1,1 Mio.). Etwas stärker als das Verkehrswachstum sind die Umsätze aus Shopping und Gastronomie um 9,7 Prozent auf € 26,9 Mio. gestiegen. Die originären Umsätze aus Retail und Gastronomie beliefen sich im Berichtsjahr auf € 153,6 Mio. nach € 144,8 Mio. im Vorjahr.

Die externen Umsätze des Berichtsegments „Sonstige Segmente“ verringerten sich leicht von € 16,2 Mio. auf € 14,5 Mio. Darunter fallen im Wesentlichen Umsätze der Ver- und Entsorgung in Höhe von € 6,1 Mio. (Vorjahr: € 7,5 Mio.), Umsätze aus Telekommunikation und EDV-Dienstleistungen von € 3,3 Mio. (Vorjahr: € 3,7 Mio.) sowie Materiallieferungen von € 1,7 Mio. (Vorjahr: € 1,5 Mio.). Die Leistungen des Facility Managements, die von den Werkstätten erbrachten Dienstleistungen sowie die externen Erlöse der vollkonsolidierten Auslandsbeteiligungen liegen leicht über dem Niveau des Vorjahres (€ +0,3 Mio.).

Entwicklung Konzernumsatz in € Mio.



Saisonalität des Flughafengeschäfts

Aufgrund der Urlaubssaison in Europa generiert der Flughafen Wien in der Regel im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. Dementsprechend war auch im Geschäftsjahr 2010 das dritte Quartal mit einem Anteil am Jahresumsatz von 27,1 Prozent das stärkste Quartal, gefolgt vom vierten Quartal, das aufgrund des hohen Passagierwachstums einen Anteil am Jahresumsatz von 25,5 Prozent aufweist. Der Anteil am Jahresumsatz des zweiten Quartals beläuft sich auf 24,4 Prozent, jener des ersten Quartals auf 23,0 Prozent.

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe für das Geschäftsjahr 2010 im Überblick:

- Steigerung der Umsatzerlöse um 6,4 Prozent auf € 533,8 Mio.
- Betriebsleistung plus 6,4 Prozent auf € 550,2 Mio.
- Erhöhung des Betriebsaufwands ohne Abschreibungen um 9,0 Prozent auf € 382,1 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 1,0 Prozent auf € 168,1 Mio.
- Verminderung der Abschreibungen um € 1,1 Mio. auf € 65,8 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) plus 2,8 Prozent auf € 102,3 Mio.
- Verschlechterung des Finanzergebnisses um € 0,1 Mio. auf minus € 3,6 Mio.
- Ergebnis vor Steuern (EBT) plus 2,8 Prozent auf € 98,7 Mio.
- Periodenergebnis vor nicht beherrschenden Anteilen plus 3,2 Prozent auf € 75,7 Mio.
- Anteil der Gesellschafter der Flughafen Wien AG am Periodenergebnis plus € 2,3 Mio. auf € 75,7 Mio.

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung, in € Mio.

Konzernergebnis	2010	Veränderung		
		in %	2009	2008
Umsatzerlöse	533,8	6,4	501,7	548,1
Sonstige betriebliche Erträge	16,4	6,4	15,4	13,2
Betriebsleistung	550,2	6,4	517,1	561,3
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	382,1	9,0	350,6	359,4
EBITDA	168,1	1,0	166,5	201,9
Abschreibungen	65,8	-1,6	66,9	68,7
EBIT	102,3	2,8	99,6	133,3
Finanzergebnis	-3,6	-2,3	-3,6	-14,3
EBT	98,7	2,8	96,0	119,0
Steuern	23,0	1,5	22,7	27,8
Periodenergebnis	75,7	3,2	73,3	91,1
davon Ergebnis nicht beherrschender Anteile	0,0	-	0,0	0,0
davon Ergebnis Muttergesellschaft	75,7	3,2	73,4	91,1
Gewinn je Aktie in EUR	3,61	3,4	3,49	4,34

Segmentergebnisse 2010 in € Mio.

	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Nicht zuordenbar	Konzern
Betriebsleistung	305,0	221,3	110,7	95,3	8,1	550,2
Betriebsaufwand	226,1	206,2	72,7	98,7	34,3	447,9
EBIT	78,9	15,1	38,0	-3,4	-26,3	102,3

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Geschäftsjahr 2010 um € 1,0 Mio. auf € 16,4 Mio. erhöht. Aufgrund des hohen Investitionsvolumens haben sich die aktivierungspflichtigen Leistungen, die neben der Flughafen Wien AG auch von den beiden Tochtergesellschaften VIE-ÖBA GmbH und Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH erbracht werden, um € 1,0 Mio. erhöht. In Summe wurde eine Betriebsleistung von € 550,2 Mio. (Vorjahr: € 517,1 Mio.) erzielt.

Entwicklung Betriebsaufwendungen

	2010	2009	2008	2007
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	42,3	37,5	40,0	37,0
Personalaufwand	238,1	215,4	220,2	213,4
Abschreibungen	65,8	66,9	68,7	70,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	101,6	97,7	99,2	94,4

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen waren mit € 42,3 Mio. um 13,0 Prozent höher als im Vorjahr. Dies ist auf einen höheren Verbrauch an Enteisungsmitteln (€ +2,3 Mio.) aufgrund des strengen Winters zurückzuführen. Die Aufwendungen für Strom waren mit € 10,8 Mio. um € 1,9 Mio. geringer als im Vorjahr, während die Aufwendung für Fernwärme aufgrund von Preiserhöhungen und eines höheren Verbrauchs um € 2,2 Mio. gestiegen sind. Die Aufwendungen für sonstiges Material erhöhten sich um € 2,0 Mio. auf € 11,4 Mio.

Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung mussten neue Mitarbeiter aufgenommen werden. Im Jahresdurchschnitt waren mit 4.266 Mitarbeitern um 2,8 Prozent mehr Mitarbeiter als im Vorjahr beschäftigt. Das entspricht dem Niveau von 2008. Während im Segment Airport die durchschnittliche Mitarbeiterzahl um 2,7 Prozent zurückging, stieg sie im Segment Handling um 3,7 Prozent. Der Personalaufwand erhöhte sich um 10,5 Prozent auf € 238,1 Mio., was – neben dem höheren durchschnittlichen Mitarbeiterstand – auf mehr geleistete Überstunden inklusive Winterdienst, kollektivvertragliche Erhöhungen sowie gestiegene Aufwendungen für Abfertigungen und Altersvorsorge zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (ohne Abschreibungen) stiegen um 4,0 Prozent bzw. € 3,9 Mio. auf € 101,6 Mio. Die Zuweisungen zu Wertberichtigungen von Forderungen sind um € 4,4 Mio. gesunken, und eine im Vorjahr gebildete Vorsorge in Höhe von € 2,0 Mio. konnte aufgelöst werden. In 2009 wurden Kosten im Zusammenhang mit VIE-Skylink in Höhe von € 8,4 Mio. aufwandswirksam erfasst. Dem stehen die Erhöhung der Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation um € 6,9 Mio. sowie der Rechts- und Beratungskosten um € 3,3 Mio. gegenüber. Die Aufwendungen für Miete und Pacht (€ +1,1 Mio.), Instandhaltungen (€ +2,4 Mio.) sowie Fremdleistungen (€ +1,7 Mio.) sind ebenfalls gestiegen.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen-Wien-Gruppe stieg im Berichtsjahr um 1,0 Prozent auf € 168,1 Mio. (Vorjahr: € 166,5 Mio.). Den größten Beitrag zum Konzern-EBITDA liefert das Segment Airport mit € 112,4 Mio. (Vorjahr: € 113,3 Mio.) oder einem Anteil von 66,9 Prozent, gefolgt vom Segment Retail & Properties mit € 52,6 Mio. (Vorjahr: € 57,0 Mio.) bzw. 31,3 Prozent. Das EBITDA des Segments Handling beläuft sich auf € 22,0 Mio. (Vorjahr: € 20,8 Mio.) bzw. 13,1 Prozent, während die sonstigen Segmente ein EBITDA in Höhe von € 7,1 Mio. (Vorjahr: € 4,1 Mio.) bzw. einen Anteil von 4,2 Prozent erwirtschafteten. Das nicht zuordenbare negative EBITDA ist vor allem auf den Personalaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Bereich der Verwaltung zurückzuführen.

Entwicklung EBITDA nach Segmenten in € Mio.

	2010	2009	2008
Airport	112,4	113,3	134,4
Handling	22,0	20,8	25,0
Retail & Properties	52,6	57,0	58,9
Sonstige Segmente	7,1	4,1	10,5
Konzern-EBITDA	168,1	166,5	201,9
Nicht zuordenbar	-26,0	-28,7	-26,8

Anteil der Segmente am EBITDA in %

	2010	2009	2008
Airport	66,9	68,1	66,6
Handling	13,1	12,5	12,4
Retail & Properties	31,3	34,2	29,1
Sonstige Segmente	4,2	2,4	5,2
Konzern-EBITDA	100,0	100,0	100,0
Nicht zuordenbar	-15,5	-17,3	-13,4

Trotz des hohen Investitionsvolumens sind die Abschreibungen um € 1,1 Mio. auf € 65,8 Mio. zurückgegangen, da die geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau erst mit der Inbetriebnahme der Vermögensgegenstände abgeschrieben werden.

Entwicklung Investitionen und Abschreibungen in € Mio.

	2010	2009	2008
Investitionen	146,9	224,7	299,0
Abschreibungen	65,8	66,9	68,7

Das gesteigerte EBITDA und die geringeren Abschreibungen resultierten in einer Verbesserung des EBIT um 2,8 Prozent bzw. € 2,8 Mio. auf € 102,3 Mio. Der größte Anteil am EBIT entfällt mit € 78,9 Mio. (Vorjahr: € 78,7 Mio.) auf das Segment Airport, gefolgt vom Segment Retail & Properties mit € 38,0 Mio. (Vorjahr: € 42,8 Mio.). Das Segment Handling erwirtschaftete ein EBIT von € 15,1 Mio. (Vorjahr: € 13,7 Mio.) und konnte damit im Berichtsjahr den größten Zuwachs erzielen. In den sonstigen Segmenten wurde ein EBIT von minus € 3,4 Mio. (Vorjahr: € -6,5 Mio.) erzielt.

Entwicklung EBIT nach Segmenten in € Mio.

	2010	2009	2008
Airport	78,9	78,7	97,3
Handling	15,1	13,7	16,9
Retail & Properties	38,0	42,8	46,5
Sonstige Segmente	-3,4	-6,5	-0,2
Konzern-EBIT	102,3	99,6	133,3
Nicht zuordenbar	-26,3	-29,1	-27,2

Anteil der Segmente am EBIT in %

	2010	2009	2008
Airport	77,1	79,1	73,0
Handling	14,8	13,7	12,7
Retail & Properties	37,2	43,0	34,9
Sonstige Segmente	-3,4	-6,5	-0,2
Konzern-EBIT	100,0	100,0	100,0
Nicht zuordenbar	-25,7	-29,3	-20,4

Das Finanzergebnis ist im Vergleich zum Vorjahr mit minus € 3,6 Mio. nahezu unverändert. Aufgrund der geringeren Ausschüttungen der Wertpapiere im kurzfristigen Vermögen sind die Zinserträge aus Wertpapieren sowie sonstige Zinserträge im Berichtsjahr auf € 3,4 Mio. (Vorjahr: € 3,6 Mio.) zurückgegangen. Aufgrund höherer Finanzverbindlichkeiten sind die Zinsaufwendungen um 5,4 Prozent auf € 11,0 Mio. gestiegen. Dies ist auf die verpflichtende Aktivierung von Bauzeitzinsen für Investitionsprojekte in Höhe von € 17,2 Mio. (Vorjahr: € 15,9 Mio.) zurückzuführen, die den Zinsaufwand vermindern. Ohne Aktivierung der Bauzeitzinsen wäre der Zinsaufwand im Vergleich zum Vorjahr von € 26,4 Mio. auf € 28,2 Mio. gestiegen.

Das sonstige Finanzergebnis (exklusive Beteiligungsergebnis at Equity) konnte von minus € 0,3 Mio. auf plus € 0,1 Mio. verbessert werden. Grund dafür ist die Abwertung einer Ausleihung im Geschäftsjahr 2009 um € 0,3 Mio. sowie Zuschreibungen zu Finanzanlagen im Berichtsjahr in Höhe von € 0,1 Mio.

Das Ergebnis aus den at-Equity-bilanzierten Anteilen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures beläuft sich auf € 3,6 Mio. (Vorjahr: € 3,4 Mio.). Die Beteiligung am Flughafen Malta lieferte einen Ergebnisbeitrag von € 3,4 Mio. (Vorjahr: € 2,7 Mio.), jene am Flughafen Košice von € 0,8 Mio. (Vorjahr: € 1,3 Mio.). Aus der Beteiligung am Flughafen Friedrichshafen resultiert ein Minus von € 0,8 Mio. (Vorjahr: € -0,7 Mio.). Weiters entfallen T€ 114,5 (Vorjahr: T€ 40,0) auf die Beteiligung an der City Air Terminalbetriebsgesellschaft m.b.H. sowie T€ 25,5 (Vorjahr: T€ 66,0) auf die Beteiligung an der Schedule Coordination Austria GmbH. In Summe konnte ein Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) in Höhe von € 98,7 Mio. (Vorjahr: € 96,0 Mio.) erzielt werden.

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften unterliegen nahezu ausschließlich der Besteuerung durch die Republik Österreich. Die Steuerquote für das Geschäftsjahr 2010 beträgt 23,3 Prozent nach 23,6 Prozent im Vorjahr. Vom Periodenergebnis in Höhe von € 75,7 Mio. (Vorjahr: € 73,3 Mio.) entfällt ein Anteil von minus € 30.781,85 auf nicht beherrschende Anteile. Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2010 auf € 75,7 Mio. nach € 73,4 Mio. im Vorjahr. Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 3,61 nach € 3,49 im Vorjahr.

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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 Abschreibungsaufwendungen, die aufgrund der hohen Investitionstätigkeit in den nächsten Jahren steigen werden, beeinflussen die Ertragskennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Margin, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2010 wird eine EBITDA-Margin von 31,5 Prozent nach 33,2 Prozent im Vorjahr ausgewiesen. Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das langfristig erklärte Ziel der Unternehmensführung.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Gemessen wird die solide Aufstellung der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Insbesondere zur Finanzierung des Investitionsprogramms der Flughafen-Wien-Gruppe sind die Finanzverbindlichkeiten um € 112,1 Mio. gestiegen. Weiters haben sich die liquiden Mittel um € 58,2 Mio. erhöht, woraus sich im Vergleich zum 31. Dezember 2009 ein Anstieg der Nettoverschuldung um € 52,4 Mio. ergibt. Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 823,0 Mio. resultiert daraus ein Gearing von 81,0 Prozent nach 77,2 Prozent im Vorjahr.

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBIT-Margin vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax, ROE), die das Verhältnis vom Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. 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 %

	2010	2009	2008
EBITDA-Margin	31,5	33,2	36,8
EBIT-Margin	19,2	19,9	24,3
ROE	9,4	9,3	12,1
ROCE	5,1	5,4	8,4

Finanzkennzahlen

	2010	2009	2008
Nettoverschuldung in € Mio.	666,3	613,9	507,3
Eigenkapitalquote in %	41,2	42,7	44,7
Gearing in %	81,0	77,2	65,3
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	823,0	794,8	776,4
Working Capital in € Mio.	-153,0	-158,2	-142,1
Anlagenintensität in %	90,3	92,6	90,1
Anlagendeckungsgrad 2 in %	98,6	89,5	89,7

Wertschöpfungsrechnung in € Mio.

Herkunft	Veränderung			
	2010	in %	2009	2008
Betriebsleistung	550,2	6,4	517,1	561,3
minus Vorleistung	-202,0	3,7	-194,8	-207,9
Wertschöpfung	348,2	8,1	322,3	353,4
Verwendung				
Mitarbeiter	233,2	10,6	210,8	215,4
Aktionäre	42,0	-4,8	44,1	54,6
Unternehmen	33,7	15,2	29,3	36,5
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	11,0	5,4	10,5	13,8
Öffentliche Hand (Steuern)	28,4	2,5	27,7	33,1
Minderheitenanteile	0,0	–	0,0	0,0
Wertschöpfung	348,2	8,1	322,3	353,4

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31.12.2009 um 4,7 Prozent gestiegen und beläuft sich auf € 1.804,1 Mio. Der Buchwert der immateriellen Vermögensgegenstände ist um 3,5 Prozent auf € 12,5 Mio. gesunken. Unverändert zum Vorjahr werden in diesem Bilanzposten Firmenwerte in Höhe von € 4,4 Mio. ausgewiesen. Den wesentlichen Zugängen in Höhe von € 1,1 Mio. – hauptsächlich Software – stehen Abschreibungen in Höhe von € 1,8 Mio. gegenüber. Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.538,6 Mio. den größten Posten des langfristigen Vermögens dar. Den Zugängen in Höhe von € 143,7 Mio. stehen Abschreibungen in Höhe von € 57,2 Mio. gegenüber. Der überwiegende Teil der Zugänge entfällt mit € 126,4 Mio. auf die geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau und betrifft die Terminalerweiterung VIE-Skylink, die dritte Piste sowie die Revitalisierung der Busgates. Der Posten Grundstücke und Gebäude ging um € 33,9 Mio. zurück. Zugängen in Höhe von € 2,9 Mio. stehen Abschreibungen von € 21,3 Mio. gegenüber. Die Veränderung des Postens als Finanzinvestition gehaltene Immobilien betrifft im Wesentlichen Abschreibungen in der Höhe von € 4,4 Mio. sowie Reklassifizierungen in Höhe von € 16,2 Mio. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode konsolidiert werden, erhöhte sich überwiegend durch die Zuschreibung der anteiligen Ergebnisse des Geschäftsjahres 2010 um € 1,1 Mio.

Das kurzfristige Vermögen stieg 2010 um 40,4 Prozent auf € 194,4 Mio., was vorwiegend auf kurzfristige Veranlagungen in Höhe von € 51,0 Mio. zurückzuführen ist, die in den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ausgewiesen werden. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sanken um 7,4 Prozent auf € 61,9 Mio., wobei der überwiegende Teil auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 45,5 Mio. (Vorjahr: € 44,0 Mio.) entfällt. Die Forderungen gegenüber den Steuerbehörden reduzierten sich um 38,7 Prozent auf € 8,6 Mio. und betreffen im Wesentlichen Vorsteuern aus Investitionen sowie Forderungen aus Ertragsteuern. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Berichtsjahr vor allem aufgrund der kurzfristigen Veranlagungen um € 58,2 Mio.

auf € 63,6 Mio. Die Vorräte sind aufgrund höherer Lagerbestände an Eteisungsmitteln und sonstigem Material um 36,1 Prozent auf € 4,5 Mio. gestiegen. Wertpapiere in Höhe von € 34,4 Mio. sind zur Verbesserung der Konditionen für die Refinanzierung an inländischen Kreditinstituten verpfändet.

Aufgrund der im Verhältnis zum Sachanlagevermögen stärkeren Erhöhung der Zahlungsmittel und -äquivalente hat sich der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen im Vergleich zum Vorjahr von 92,6 Prozent auf 90,3 Prozent verringert. Die Bilanzsumme erhöhte sich um 7,4 Prozent auf € 1.998,5 Mio.

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Berichtsjahr um 3,5 Prozent auf € 823,0 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis von € 75,7 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2009 in Höhe von € 44,1 Mio. gegenüber. Die Marktbewertung von Wertpapieren und Sicherheitsinstrumenten wirkte sich mit € 1,2 Mio. positiv auf das Eigenkapital aus, während versicherungsmathematische Verluste im Zusammenhang mit dem Sozialkapital das Eigenkapital um € 6,7 Mio. verringerten. Aus dem Erwerb der restlichen 19,05 Prozent der Anteile an der KSC Holding a.s. erhöhte sich das Eigenkapital um € 2,1 Mio. Die nicht beherrschenden Anteile zum 31.12.2010 betreffen die Anteile des Mitgesellschafters RZB Holding GmbH an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s., Bratislava. Aufgrund der investitionsbedingten Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten verringerte sich die Eigenkapitalquote um 1,5 Prozentpunkte auf 41,2 Prozent.

Der Anstieg der langfristigen Schulden um 27,9 Prozent auf € 955,9 Mio. resultiert vorwiegend aus der Aufnahme eines Darlehens im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes (ULSG) in Höhe von € 200,0 Mio. Durch die Aufstockung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sichert die Flughafen-Wien-Gruppe mittelfristig die Finanzierung ihrer Ausbauten. Die langfristigen Rückstellungen erhöhten sich um € 11,4 Mio. auf € 104,3 Mio. Diese Entwicklung ist auf gestiegene Abfertigungs- (€ +8,2 Mio.) und Jubiläumsgeldrückstellungen (€ +2,4 Mio.) sowie die Erhöhung der anderen Rückstellungen für das Sozialkapital (Pensionen und Altersteilzeit) in Höhe von € 0,8 Mio. zurückzuführen.

Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten gingen um 19,3 Prozent auf € 40,4 Mio. zurück. Dies resultiert einerseits aus der Rückführung eines Darlehens an die Eigentümer nicht beherrschender Anteile in Höhe von € 1,6 Mio. Andererseits verringerten sich die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds, der als Resultat des Mediationsverfahrens eingerichtet wurde, um € 6,5 Mio. Im Berichtsjahr wurden € 5,8 Mio. erfolgsneutral dotiert und ein Betrag von € 10,5 Mio. aufgrund des prognostizierten Auszahlungstermins in die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert. Die langfristigen passiven latenten Steuern sind im Vergleich zum 31.12.2009 um € 4,5 Mio. gestiegen.

Die kurzfristigen Schulden konnten um € 99,3 Mio. auf € 219,6 Mio. gesenkt werden. Aufgrund der Aufnahme langfristiger Kredite verringerten sich die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um € 90,5 Mio. Die übrigen kurzfristigen Rückstellungen sind um 20,4 Prozent auf € 109,4 Mio. gestiegen, was im Wesentlichen auf Rückstellungen für noch nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen (€ +8,8 Mio.) und Rückstellungen für Ermäßigungen gegenüber Airlines (€ +10,3 Mio.) zurückzuführen ist. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistun-

gen konnten um 36,2 Prozent auf € 66,3 Mio. reduziert werden, während sich die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten um € 10,0 Mio. erhöhten. Diese Veränderung der sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten ergibt sich aus dem als kurzfristig ausgewiesenen Teil des Umweltfonds (€ +10,5 Mio.), höheren Abgrenzungen für sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit (€ +2,6 Mio.), dem Wegfall der Verbindlichkeit gegenüber den Eigentümern nicht beherrschender Anteile (€ -8,2 Mio.), niedrigeren Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (€ -1,4 Mio.) sowie höheren Abgrenzungen für kreditrische Debitoren (€ +3,6 Mio.) sowie anderen Abgrenzungen (€ +2,3 Mio.).

Bilanzstruktur

	2010	2010	2009	2009
		in % der		in % der
Aktiva	in € Mio.	Bilanzsumme	in € Mio.	Bilanzsumme
Langfristiges Vermögen	1.804,1	90,3	1.722,5	92,6
Kurzfristiges Vermögen	194,4	9,7	138,4	7,4
davon liquide Mittel	63,6	3,2	5,4	0,3
Bilanzsumme	1.998,5	100,0	1.860,9	100,0
		in % der		in % der
Passiva	in € Mio.	Bilanzsumme	in € Mio.	Bilanzsumme
Eigenkapital	823,0	41,2	794,8	42,7
Langfristige Schulden	955,9	47,8	747,2	40,2
Kurzfristige Schulden	219,6	11,0	318,9	17,1
Bilanzsumme	1.998,5	100,0	1.860,9	100,0

Geldflussrechnung

Vorwiegend aufgrund des um € 2,7 Mio. auf € 98,7 Mio. gestiegenen Ergebnisses vor Ertragsteuern ist der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahr um € 14,3 Mio. auf € 169,7 Mio. gestiegen. Die Summe aus Abschreibungen und Zuschreibungen auf das Anlagevermögen ist um € 0,1 Mio. gestiegen. Der Erhöhung der Vorräte um € 1,2 Mio. sowie der Rückstellungen um € 21,0 Mio. steht die Senkung der Forderungen um € 5,1 Mio. gegenüber. Die Zahlungen für Ertragsteuern haben sich um € 0,8 Mio. erhöht.

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit beträgt minus € 173,5 Mio. nach minus € 176,0 Mio. im Vorjahr. Den Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von € 173,7 Mio. stehen Einzahlungen aus Anlagenabgängen in Höhe von € 0,2 Mio. gegenüber. Im Vorjahr wurden Einzahlungen aus dem Verkauf von Wertpapieren in Höhe von € 32,2 Mio. erzielt.

Im Geschäftsjahr 2010 wurde eine Dividende in Höhe von € 44,1 Mio. (Vorjahr: € 54,6 Mio.) an die Gesellschafter der Muttergesellschaft ausbezahlt. Der Ankauf der RZB-Anteile an der KSC Holding a.s. führte zu Auszahlungen an Minderheitsgesellschafter in Höhe von € 6,0 Mio. Zudem haben sich die kurz- und langfristigen Darlehen um € 112,1 Mio. erhöht. Insgesamt ergibt sich daraus ein Anstieg der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2009 um € 58,2 Mio. auf € 63,6 Mio.

Geldflussrechnung, Kurzfassung, in € Mio.

	2010	Veränderung in %	2009	2008
Flüssige Mittel per 1.1.	5,4	-18,3	6,6	29,3
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	169,7	9,2	155,5	148,4
Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-173,5	-1,4	-176,0	-234,7
Netto-Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	61,9	221,1	19,3	63,5
Währungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,1
Endbestand der flüssigen Mittel	63,6	1.072,2	5,4	6,6

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen sind im Berichtsjahr um 34,6 Prozent auf € 146,9 Mio. zurückgegangen. Davon entfallen € 144,4 Mio. auf das Sachanlagevermögen, € 1,1 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte sowie € 1,3 Mio. auf das Finanzanlagevermögen.

Terminalerweiterung VIE-Skylink

Der Großteil der Investitionen entfiel mit € 95,2 Mio. auf die Terminalerweiterung VIE-Skylink. Derzeit entstehen ein neuer Pier mit bis zu 17 gebäudenahen Flugzeugpositionen (sogenannte „Finger“) sowie ein neuer Terminal mit zusätzlichen Check-in-Schaltern, einer modernen Gepäcksortieranlage sowie großzügigen Shopping- und Gastronomieflächen. Das Passagierflusskonzept auf drei Ebenen mit Vertikalverbindungen sorgt für kurze Wege und überschaubare Distanzen und garantiert auch in Zukunft die wettbewerbsfähige Minimum Connecting Time von 25 Minuten. Andererseits wird damit auch der Trennung von abfliegenden und ankommenden Passagieren entsprochen. Im Sinne des One-Roof-Konzepts schließt die Terminalerweiterung VIE-Skylink direkt an die bestehenden Flächen an, und es entsteht ein neues großzügiges Zentrum mit Zugängen zu Bahnverbindungen und Parkhäusern.

Nach der Neuausrichtung des Projekts VIE-Skylink und einer Bauunterbrechung wurden die Aktivitäten im Februar 2010 wieder aufgenommen. Seit dem Sommer arbeiten alle Gewerke intensiv an der planmäßigen baulichen Fertigstellung, und die Baustellenumsätze stiegen kontinuierlich. Der Baufortschritt gestaltet sich zufriedenstellend.

Parallel zu den Bauarbeiten wird die Inbetriebnahme des neuen Terminals vorbereitet. Inbetriebnahme-Konzepte wurden erarbeitet, und eine Inbetriebnahme-Organisation wurde aufgebaut. Seit dem Sommer finden regelmäßig Workshops zur Vorbereitung der Inbetriebnahme statt. Die Flughafen Wien AG wird dabei von internationalen Experten, die für die Errichtung und Inbetriebnahme von Terminals an internationalen Flughäfen verantwortlich waren, unterstützt. Zur Vorbereitung der Inbetriebnahme wurden mehrere Funktionsverantwortliche und Arbeitsgruppen bestimmt, die in einem ständigen Austausch mit dem Errichtungsteam die planmäßige Inbetriebnahme gewährleisten sollen. Der Probetrieb soll im vierten Quartal 2011 aufgenommen werden.

Nach der Neuausrichtung des Projekts sind alle Voraussetzungen gegeben, um den Terminplan und den Kostenrahmen einzuhalten. Der Generalablaufplan der Projektsteuerung bestätigt den Rahmenterminplan mit der planmäßigen baulichen Fertigstellung 2011 und gewährleistet die Inbetriebnahme im ersten Halbjahr 2012. Auch der vorgesehene Kostenrahmen mit einer Obergrenze von € 830 Mio. kann nach Hochrechnungen der neuen Projektsteuerung eingehalten werden. In dieser Summe wurden Risikovorsorgen, Reserven sowie eine allfällige Beauftragung eines Totalübernehmers bereits berücksichtigt. Ziel ist es jedoch, diese Obergrenze zu unterschreiten.

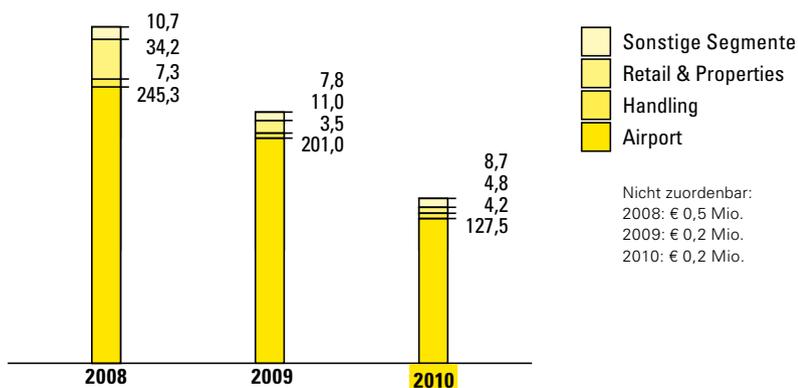
Das Vergabeverfahren für einen Totalübernehmer wurde im Berichtszeitraum intensiv vorangetrieben. Die Entscheidung über das weitere Vorgehen wird abhängig vom wirtschaftlichen Vorteil für die Flughafen Wien AG getroffen werden.

Zur Vergabe der Shop- und Gastronomieflächen wurden im zweiten Halbjahr 2010 die Gespräche mit den aus dem Tender-Verfahren 2007/2008 erstgereichten Kandidaten wieder aufgenommen. Unter Beibehaltung der Qualitätskriterien des vom Flughafen Wien erarbeiteten Center-Mix konnten die Verträge zur Vergabe der kommerziellen Flächen mit den größten Betreibern unterzeichnet werden.

Weitere Investitionen

Die weiteren Investitionen betrafen den technischen Lärmschutz und Umweltfonds mit € 10,1 Mio., Sicherheitssysteme mit € 6,7 Mio., den Infrastrukturausbau Westerweiterung mit € 2,6 Mio., Sicherheitskontrollstraßen mit € 2,1 Mio. und die Revitalisierung von Busgates mit € 2,1 Mio. In Werbeflächen wurden € 1,9 Mio., in Software € 1,0 Mio., in Hub-Bühnen € 1,2 Mio., in Schleppfahrzeuge € 1,0 Mio. sowie in Grundstücke € 1,0 Mio. investiert.

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



Die größten Zugänge 2010 in € Mio.

(inklusive aktivierten Fremdkapitalzinsen)

Immaterielle Vermögensgegenstände

Software	1,0
----------	-----

Sachanlagen

Terminalerweiterung VIE-Skylink	95,2
3. Piste	11,3
Sicherheitssysteme	6,7
Spezial-, Schlepp- und Ladefahrzeuge	3,3
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3,1
Infrastrukturausbau Westerweiterung	2,6
Sicherheitskontrollstraßen	2,1
Revitalisierung Busgates	2,1
Werbeflächen	1,9
Datenverarbeitungsmaschinen	1,6
Grundstücke	1,0
Rampe Vorplatz	0,9

Finanzanlagen

Wertrechte	1,2
------------	-----

Die größten Zugänge 2009 in € Mio.

(inklusive aktivierten Fremdkapitalzinsen)

Immaterielle Vermögensgegenstände

Software	1,7
----------	-----

Sachanlagen

Terminalerweiterung VIE-Skylink	115,4
3. Piste	13,3
Rampe Vorplatz	13,0
Sicherheitssysteme	9,1
Neuerrichtung Feuerwache und Checkpoint	8,7
ÖBB-Bahnhof	6,7
Grundstücke	6,0
Rollwege und Vorfelder	4,9
Leitsystem	4,4
Gepäcksortieranlage	4,0
Schrankenanlagen Parkhäuser und -flächen	2,2
Speditionsgebäude	2,1

Finanzanlagen

Ausleihungen	1,1
--------------	-----

Investitionen und Finanzierung in € Mio.

	2010	Veränderung in %	2009	2008
Investitionen				
Immaterielles Anlagevermögen	1,1	-47,7	2,2	5,2
Sachanlagevermögen	144,4	-34,8	221,4	292,9
Finanzanlagevermögen	1,3	20,5	1,1	0,9
Investitionen gesamt	146,9	-34,6	224,7	299,0
Finanzierung				
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	169,7	9,2	155,5	148,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen	66,9	-1,4	67,8	70,3

Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzern-Anhang erörtert.

Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2010 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagement

Das Risikomanagement der Flughafen Wien AG wird in der Risikomanagement-Richtlinie geregelt und hat die Aufgabe, die Risiken, denen die Gesellschaft ausgesetzt ist, systematisch zu identifizieren, zu bewerten sowie geeignete Maßnahmen zur Minimierung der Risiken zu setzen. Dabei werden alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse berücksichtigt. Verantwortlich hierfür zeichnen die Leiter der Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Das Risikomanagement im Generalsekretariat der Flughafen Wien AG steht dem Prozess beratend, unterstützend und koordinierend zur Seite. Zusätzlich unterstützen das Beteiligungsmanagement bzw. das Beteiligungscontrolling den Risikomanagement-Prozess.

Die identifizierten Risiken werden in einer eigenen Datenbank in Form einer Risikolandschaft dokumentiert. Diese Anwendung wird laufend optimiert, um eine für das Unternehmen möglichst effektive und effiziente Nutzung zu gewährleisten. Entsprechende Schritte zur weiteren Verstärkung der systemtechnischen Vernetzung der Risikolandschaft werden geprüft.

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 Geschäftsgebarungen und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz überprüft. Damit hat der Vorstand alle notwendigen Instrumente und Strukturen implementiert, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zur Abwehr bzw. Minimierung der Risiken setzen zu können. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Der Geschäftsverlauf der Flughafen Wien AG wird wesentlich von der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs, die wiederum maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist, beeinflusst. Externe Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder andere externe Schocks (wie z.B. die Lungenkrankheit SARS, Vulkanasche) führen zu einem Rückgang des Verkehrsaufkommens, können aber von einem einzelnen Unternehmen nicht verhindert werden. Neben Notfallplänen leistet der Flughafen Wien mit hohen Sicherheitsstandards und aktiver Öffentlichkeitsarbeit wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Das erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Auf einen solchen möglichen Rückgang des Verkehrsaufkommens könnte die Flughafen Wien AG je nach Intensität und Dauer flexibel mit Kosten- und Preisanpassungen sowie mit einer entsprechenden Adaptierung des Investitionsprogramms reagieren.

Branchenrisiken

Die Positionierung als Ost-West-Hub ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Flughafens Wien, wobei diese Drehscheibenfunktion vor allem von der Austrian Airlines Gruppe als größtem Airlinekunden getragen wird. Diese verzeichnete im Berichtsjahr am Flughafen Wien ein Passagierwachstum von insgesamt 12,0 Prozent; das Passagieraufkommen in Richtung Osteuropa stieg sogar um 15,8 Prozent. Die zukünftige Rolle der Austrian Airlines Gruppe innerhalb des Lufthansa-Konzernverbunds ist daher von großer Bedeutung für die Flughafen-Wien-Gruppe. Anpassungen des Flugplans im Zuge der Integration wurden im Berichtsjahr weitgehend abgeschlossen. Trotz der Tatsache, dass es zwischen Lufthansa, Swiss und der Austrian Airlines Gruppe punktuelle Überschneidungen bei den Osteuropadestinationen gibt, geht der Flughafen Wien davon aus, dass die Austrian Airlines Gruppe ihre Wachstumsstrategie mit dem Fokus Osteuropa fortsetzen wird. In Zukunft wird sich der Flughafen Wien daher noch stärker als führender Ost-West-Hub im aufstrebenden mittel- und osteuropäischen Wirtschaftsraum positionieren.

Weiters setzt die Austrian Airlines Gruppe unter dem Namen „Austrian Next Generation“ ein Konzept um, mit dem das Unternehmen neu ausgerichtet und saniert wird. Dieses Konzept besteht aus drei Säulen: 1) Eine neue aktive Marktstrategie mit den Schwerpunkten erstklassiges Service und verbessertes Flugangebot zu niedrigeren Kosten 2) Die kostenseitige Sanierung durch schlankere Unternehmensstrukturen und 3) Synergien mit dem Lufthansa-Konzern auf den Gebieten Verkauf und Vertrieb.

Die Flughafen Wien AG ist bestrebt, die wirtschaftliche Stellung des Flughafens durch nachhaltige Anreize für Fluglinien, die langfristig Wien-basiertes Wachstum generieren und gleichzeitig den Aufbau bzw. die Stärkung eines Umsteigesystems (Hub) betreiben, weiterzuentwickeln. Dafür hat die Flughafen Wien AG Vereinbarungen mit Austrian Airlines und NIKI zur weiteren Verbesserung der bestehenden Systempartnerschaften geschlossen.

Der für den Zeitraum 2010 bis 2012 auf den Flughafen Wien entfallende Betrag liegt bei etwa € 17,0 Mio. pro Jahr. Diese Beträge werden aber nur dann voll wirksam, wenn vereinbarte Wachstumsziele erreicht werden.

Ziel dieser neuen Vereinbarungen ist es, gemeinsame Wachstumsperspektiven zu nutzen. Darin enthalten ist die Verlängerung der im Vorjahr beschlossenen Erhöhung des Transfer-Incentives auf € 10,21 pro Passagier, die bis Ende Juni 2010 gegolten hätte. Außerdem wurden im Rahmen dieser Vereinbarungen Maßnahmen getroffen, die zur Flächenoptimierung an der AUA-Basis am Flughafen Wien beitragen. Ebenso wird die Zusammenarbeit im Rahmen der Systempartnerschaft zur Verbesserung von gemeinsamen Kernprozessen verstärkt, mit dem Ziel, die daraus entstehenden Kosten- und Leistungsvorteile zu teilen.

Mit dem Budgetbegleitgesetz 2011 tritt ab 31. März 2011 das Flugabgabegesetz (FlugAbgG) in Kraft. Die Luftfahrtsgesellschaften haben demnach für in Österreich abfliegende Passagiere eine Flugabgabe an das Finanzamt zu entrichten. Die einzuhebenden Beträge richten sich nach der Entfernung des Flugziels und betragen € 8 für Inlandsflüge und Kurzstrecke, € 20 für Mittelstrecken- sowie € 35 für Langstreckenflüge. Die mit der Einhebung der Flugabgabe verbundenen möglichen Auswirkungen auf das Passagieraufkommen gilt es zu beobachten.

Marktrisiken und Risiken aufgrund der Kundenstruktur

Der Zusammenschluss sowie die Übernahme von Airlines und deren fortschreitende Konzentration in Allianzen stärken deren Marktmacht.

Die Austrian Airlines Gruppe ist mit einem Anteil von 50,9 Prozent an den Gesamtpassagieren der größte Kunde der Flughafen Wien AG. Ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Home Carrier sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Gruppe Partner ist, beeinflussen den Geschäftserfolg der Flughafen-Wien-Gruppe maßgeblich. Die Entwicklung dieses Hauptkunden wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet und analysiert. Die strategische Positionierung der Austrian Airlines Gruppe im Rahmen des Lufthansa-Konzerns sowie die Umsetzung der Strategie „Austrian Next Generation“ bietet interessante Wachstumsperspektiven für die AUA, ist aber auch mit Unwägbarkeiten und Unsicherheiten behaftet, die jedenfalls Auswirkungen auf die Luftverkehrs-drehscheibe Wien hätten.

Weiters trägt die Entwicklung der Low-Cost-Carrier zum Wachstum der Flughafen Wien AG bei. Die Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass diese Kunden nicht immer wirtschaftlich solide Partner sind. Im Berichtszeitraum konnte das Verkehrsaufkommen der Low-Cost-Carrier um 4,0 Prozent gesteigert werden, wobei NIKI mit 27,7 Prozent das stärkste Wachstum verzeichnete. Diese überdurchschnittlichen Wachstumsraten verstärken den Kostendruck auf traditionelle Carrier.

Die Flughafen Wien AG versucht mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Tarif- und Incentive-Modellen, die allen Fluglinien gleichermaßen zukommen, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das Auslastungsrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern. Rechnet man die Incentives mit ein, liegt der Flughafen Wien bei den Flughafengebühren unter dem europäischen Durchschnitt.

Bei den Handling-Leistungen wird der Preisdruck der Airlines, bei gleichzeitigem Wunsch nach einer höheren Dienstleistungsqualität, immer stärker. Es werden zunehmend Service Level Agreements (SLA) vereinbart, die bei Nichterreichen der Qualität Pönalen vorsehen. Der Flughafen Wien sichert seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern durch maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards ab. Das Risiko, Marktanteile an Mitbewerber zu verlieren – wie zum Beispiel an Fraport (Ramp Handling) oder Swissport (Fracht) –, wird dadurch minimiert. Um die hohen Qualitätsansprüche erfüllen zu können, sind ausreichend Kapazitäten notwendig. Daher wird die Infrastruktur stetig ausgebaut. Der Verlust eines wichtigen Kunden im Bereich Handling würde das Ergebnis entsprechend beeinträchtigen. Auch die Marktmacht einiger weniger Airlines und Speditionen im Frachtbereich, insbesondere von den asiatischen Carriern Korean und Asiana sowie der ALC (Austrian Lufthansa Cargo), stellt ein Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung dieser Airlines sowie die Akquirierung neuer Kunden wird dieses Risiko möglichst reduziert.

Risiken aus der Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts

Auch die ausländischen Flughafen-Beteiligungen (Malta, Košice und Friedrichshafen) unterliegen im Wesentlichen den beschriebenen Risiken. Ein Konkurs oder andere weitreichende Entwicklungen des jeweiligen Home Carriers sowie die Veränderung von externen Faktoren

hätten einen negativen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung des jeweiligen Airports. Auch politische und regulatorische Risiken wie z.B. die Besteuerung des Flugverkehrs, behördliche Flugverkehrsbeschränkungen, Änderungen in den für den Flughafen relevanten Gesetzen oder Behördenauflagen, die zu zusätzlichen Betriebskosten führen, sind ständig zu beobachten. Solche Einflussfaktoren können die mittelfristige Planung beeinflussen, und es ergibt sich das Risiko einer Wertminderung des Investments in einzelne Beteiligungen.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Das Investitionsprogramm der Flughafen-Wien-Gruppe wird überwiegend durch den operativen Cash-Flow sowie durch langfristige Fremdmittel, die fix oder variabel verzinst werden, finanziert. Zur Absicherung der Liquidität und um Spitzen des Investitionsprogramms abzudecken, konnte die Flughafen-Wien-Gruppe im Berichtsjahr im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes (ULSG) ihre Fremdmittel um € 200,0 Mio. aufstocken.

Weitere € 100,0 Mio. wurden im Jänner 2011 zugezählt. Im Zusammenhang mit dem Abschluss eines Multi-Tranchen-Schuldscheins in Höhe von € 103,5 Mio. im Jahr 2009 wird die mittelfristige Finanzierung zukünftiger Ausbauprojekte sowie allfälliger Airport-Akquisitionen zu günstigen Konditionen gesichert. Detaillierte Angaben über verwendete Finanzinstrumente, Strategien und finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallsrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken finden sich unter den Anmerkungen (33) bis (35) im Konzern-Anhang.

Investitionsrisiko

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

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

Risiken beim Ausbau der Flughafenkapazitäten bestehen insbesondere im Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink. Nachdem die Aktivitäten bei der Terminalerweiterung VIE-Skylink Mitte Februar 2010 wieder aufgenommen wurden, ist die Inbetriebnahme der Terminalerweiterung VIE-Skylink für das erste Halbjahr 2012 geplant. Im Falle einer späteren Inbetriebnahme besteht das Risiko, dass die Kapazitäten der bestehenden Terminalgebäude nicht ausreichen und das Wachstum am Standort Wien stagniert. Weiters würde eine verspätete Inbetriebnahme des VIE-Skylink zu Verzögerungen bei anderen Investitionsprojekten führen.

Eine Herausforderung stellt auch die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung einer dritten Piste dar. Die Flughafen Wien AG hat bei der zuständigen Behörde, der Niederösterreichischen Landesregierung, den Antrag auf Genehmigung nach dem UVP-Gesetz für das

Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) eingebracht. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird nach der dann vorliegenden langfristigen Bedarfseinschätzung die Entscheidung über den Zeitpunkt des Baubeginns gefällt. Ein negativer UVP-Bescheid hätte weitreichende Folgen für die Flughafen Wien AG, da die bereits angelaufenen und aktivierten Kosten inklusive Lärmschutzprogramm außerplanmäßig abgeschrieben werden müssten.

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

Rechtliche Risiken

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

Tarifänderungsanträge unterliegen der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde. Die Genehmigungsbehörde hat die Tarife in Anwendung des Indexmodells bis Ende 2011 genehmigt. Sollte es zu keiner Weiterführung kommen, gelten die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes.

Der Abschluss der Umsetzung der EU-Richtlinie 2009/12/EG vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte in nationales Recht ist in den ersten Monaten des Jahres 2011 zu erwarten.

Nach dieser Richtlinie ist es unter anderem möglich, Non-Aviation-Erlöse bei der Tarifberechnung einzubeziehen, den Nutzern im Tarifgenehmigungsverfahren Parteienrechte einzuräumen sowie eine allfällige neue Price-Cap-Regelung einzuführen.

Dies kann nachhaltige Auswirkungen auf das bestehende Tarifsystem der Flughafen Wien AG haben.

Im Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink bestehen Auseinandersetzungen aufgrund von nicht anerkannten Honorarforderungen. Aus Anlass des Rücktritts von Verträgen zum Projekt VIE-Skylink ist aus heutiger Sicht nicht auszuschließen, dass einzelne Auftragnehmer die Flughafen Wien AG gerichtlich in Anspruch nehmen werden. Eine Quantifizierung eventueller Beendigungsansprüche ist derzeit nicht möglich.

Derzeit werden von der Flughafen Wien AG Schadenersatzforderungen gegenüber Auftragnehmern in Zusammenhang mit der Terminalerweiterung anwaltlich geprüft und die Konsequenzen daraus untersucht.

Personalrisiken

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

Im Bereich der Sicherheitskontrollen könnte es durch kurzfristig veranlasste Kapazitätserweiterungen aufgrund eines starken Verkehrswachstums zu Engpässen kommen, da Mitarbeiter erst rekrutiert und ausgebildet werden müssen.

Operative Risiken

Die wesentlichsten operativen Risiken im IKT-Bereich (Informations- und Kommunikationstechnologie) gründen unserer Auffassung nach in einem Ausfall eines Kernsystems oder Services (bspw. Netzwerk-Infrastruktur), der unmittelbar oder mangels erfolgter Wiederinstandsetzung innerhalb der Toleranzzeiten zu einer Verzögerung im Flugbetrieb oder dessen Stilllegung mündet. Die Flughafen Wien AG setzt als primäre Notfallmaßnahme hier stark auf Redundanz in Systemen, Infrastruktur und Personen, um Ausfälle tunlichst zu vermeiden. Zur Abrundung ist auf zweiter Ebene ein effektives Datensicherungskonzept implementiert, welches im Anfall die rasche Wiederherstellbarkeit von Daten und Systemen sicherstellt. Beide Szenarien werden durch regelmäßige Notfallübungen trainiert und stetig im Ablauf verbessert. Insbesondere wurden 2010 die Redundanz und Ausfallsicherheit im Bereich Netzwerk und Datenspeicher noch weiter angehoben.

Als weiterer Grund für einen weitreichenden Ausfall von Systemen sehen wir physische Beeinträchtigung oder Zerstörung zentraler IKT-Infrastruktur durch bspw. Vandalismus, Umweltschäden oder Terrorismus. Durch den Ausbau von Schutzmaßnahmen betreffend Gebäudeinfrastruktur, Zugangskontrolle und Monitoring wird sichergestellt, dass vorsätzliche bzw. unbeabsichtigte Fehlleistungen in kritischen Systemräumen sowie Schäden durch äußere Umwelteinflüsse vermieden bzw. frühzeitig erkannt und durch geeignete Notmaßnahmen zeitnahe adressiert werden. 2010 wurden nach den zentralen Rechenzentren auch weitere System- und Technikräume mit Kontrollmaßnahmen ausgestattet und Abläufe betreffend den Zugang betriebsfremder Personen (Wartung) durch ein Vieraugenprinzip weiter abgesichert sowie Notübungen abgehalten.

Mangelnde Compliance mit regulativen Vorgaben zum Betrieb einer IKT-Infrastruktur kann behördliche Stilllegungen oder finanziell schmerzhaftes Auflagen nach sich ziehen, die schlussendlich auch in einem kurzfristigen Serviceausfall oder dessen Einstellung münden können. Diesem Risiko begegnet die Flughafen Wien AG durch Einsetzung eines speziellen geprüften internen Kontrollsystems im EDV-Bereich, das die Erfüllung der Anforderungen an einen ordnungsgemäßen IKT-Betrieb sicherstellt. Das interne Kontrollsystem wurde 2010 erneut horizontal um neue IKT-Services erweitert und vertikal durch Einsetzung weiterer Kontrollmaßnahmen verfeinert.

Schadenrisiken

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

Gesamtrisikobeurteilung

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

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems für den Rechnungslegungsprozess

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

Einleitung

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

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

Kontrollumfeld

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

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

Risikobeurteilung

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

Die laufende Evaluierung der von den jeweilig zuständigen Stellen durchgeführten internen Kontrollmaßnahmen basiert auf einem risikoorientierten Modell. Die Bewertung des Risikos einer fehlerhaften Finanzberichterstattung basiert auf unterschiedlichen Kriterien. So können beispielsweise komplexe Bilanzierungsgrundsätze zu einem erhöhten Fehlerrisiko führen. Unterschiedliche Grundsätze für die Bewertung von Vermögensgegenständen sowie ein komplexes oder sich änderndes Geschäftsumfeld können ebenso das Risiko eines wesentlichen Fehlers in der Finanzberichterstattung begründen. Die laufende Evaluierung der Risiken sowie die Berichterstattung an den Aufsichtsrat erfolgen anhand der zu diesem Zweck eingerichteten Risikomanagement-Datenbank.

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

Kontrollmaßnahmen

Zusätzlich zu Aufsichtsrat und Vorstand führt die mittlere Managementebene (z.B. Bereichs- und Abteilungsleiter) Kontrollmaßnahmen im laufenden Geschäftsprozess durch, um sicherzustellen, dass potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt wird bzw. diese entdeckt und korrigiert werden. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Durchsicht der verschiedenen Periodenergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und der Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen.

Es liegt in der Verantwortung des Vorstands, dass die Hierarchieebenen derart ausgestaltet sind, dass eine Aktivität nicht von derselben Person durchgeführt und kontrolliert wird, d.h. das Vieraugenprinzip sichergestellt wird.

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

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

Bei der Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems werden die durchzuführenden Kontrollen systematisch erfasst und in der IKS-Datenbank mit verschiedenen Kategorien und Eigenschaften versehen. Dabei wird jedes einzelne Risiko – neben anderen Kriterien – mit der Definition einer Kontrollbeschreibung, der Art der Kontrolle, der Häufigkeit der Durchführung, dem Kontrollkriterium sowie der Kontrolleffektivität bewertet.

Information und Kommunikation

Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich Finanzberichterstattung werden vom Management regelmäßig aktualisiert und über das Intranet oder interne Aushänge an alle betroffenen Mitarbeiter kommuniziert. Darüber hinaus werden die Finanzberichterstattung und die in diesem Zusammenhang bestehenden Richtlinien und Vorschriften in verschiedenen Gremien wie Bereichs-, Sektoren- und Managementsitzungen regelmäßig diskutiert. In diesen Gremien sind neben dem Management auch Abteilungsleiter und führende Mitarbeiter der Abteilung Rechnungswesen vertreten. Die Arbeit in den Gremien hat unter anderem zum Ziel, die Einhaltung der Richtlinien und Vorschriften, die das Rechnungswesen betreffen, sowie die Identifizierung und die Kommunikation von Schwachstellen und Verbesserungspotenzialen im Rechnungslegungsprozess sicherzustellen. Darüber hinaus nehmen die Mitarbeiter des Rechnungswesens laufend an Schulungen betreffend Neuerungen in der internationalen Rechnungslegung teil, um so Risiken einer unbeabsichtigten Fehlberichterstattung minimieren zu können.

Überwachung

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

Das Ergebnis der Überwachungstätigkeiten wird dem Management und dem Aufsichtsrat berichtet. Das Top-Management erhält regelmäßig Finanzberichte wie z.B. monatliche Berichte über die Entwicklung der Umsätze und Ergebnisse der jeweiligen Segmente, der Nettoverschuldung sowie der Forderungen. Parallel dazu wird der Aufsichtsrat regelmäßig über die Finanzierungen der Flughafen-Wien-Gruppe informiert. Zu veröffentlichende Abschlüsse werden von leitenden Mitarbeitern des Rechnungswesens und dem Gesamtvorstand vor Weiterleitung an die zuständigen internen Gremien vom Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats einer abschließenden Würdigung unterzogen.

Forschung und Entwicklung

Als Dienstleistungsunternehmen betreibt die Flughafen Wien AG keine Forschungsaktivitäten im engeren Sinne. Im Berichtsjahr war der Geschäftsbereich Flughafendienste jedoch bei dem Forschungsprojekt ASaP (Airport Security and Productivity) engagiert, das zum Ziel hat, die Produktivität weiter zu optimieren, ohne dabei das Sicherheitsniveau zu gefährden. Dieses Forschungsprojekt wird gemeinsam mit dem Institut für empirische Sozialforschung GmbH (IFES), der Alcatel-Lucent Austria AG und dem Austrian Institute of Technology GmbH (AIT) durchgeführt.

Der Servicebereich Informationssysteme der Flughafen Wien AG startete im Jahr 2010 die Umsetzung des Projekts CDM-ISP (Collaboration Decision Making-Information Sharing Platform). Die im Rahmen dieses Projekts zu erstellende Information Sharing Platform stellt die Grundlage für die Einführung des CDM-Prozesses am Flughafen Wien dar. Mit diesem Tool wird dann bei Einführung dieses Prozesses eine exaktere Planung, bessere Analyse und Optimierung der Ressourcen in einer großen Reihe von Fällen möglich sein. Zusammenfassend

kann behauptet werden, dass mit CDM ein gemeinsames Verständnis sowie gemeinsame Daten zwischen der Austro Control AG, den verschiedenen Airlines (bspw. Austrian Airlines AG) und der Flughafen Wien AG sowie den Handling-Agents vorliegen werden. In diesem Zusammenhang lagen die Projektkosten im Jahr 2010 bei € 0,3 Mio. Zudem wurde in die Verbesserung einzelner Programmmodule der selbst entwickelten Flughafenbetriebssoftware investiert.

Umwelt- und Arbeitnehmerbelange

Umwelt

Die Flughafen Wien AG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt sowie zu einer nachhaltigen Unternehmensführung. In Maßnahmen zum Umweltschutz wurden im Berichtsjahr T€ 913,3 (2009: T€ 799,3) investiert. Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten. Weiters wurde die Umsetzung des im Mediationsvertrag vereinbarten Lärmschutzprogramms Flughafen Wien weiter vorangetrieben. Insgesamt sind rund 11.000 Haushalte anspruchsberechtigt, die Erstellung von Gutachten und die Umbauarbeiten schreiten stetig voran. Das Ziel des Lärmschutzprogramms ist es, die Lebensqualität der Anrainer sowohl im 2-Pisten-System als auch in einem möglichen 3-Pisten-System zu steigern.

Umweltrelevante Kennzahlen der Flughafen Wien AG im Überblick

	2010	2009
Passagieraufkommen	19.691.206	18.114.103
Jahresstromverbrauch in kWh	128.187.468	129.536.376
Jahresstromverbrauch in kWh je Passagier	6,51	7,15
Jahreswärmeverbrauch in MWh	131.218,40	117.943,00
Jahreswärmeverbrauch in MWh je Passagier	0,0067	0,0065
Jahreswasserverbrauch in m ³	745.771	604.650
Jahreswasserverbrauch in m ³ je Passagier	0,038	0,033
Jahresabwasserentsorgung in m ³	683.876	581.434
Jahresabwasserentsorgung in m ³ je Passagier	0,035	0,032
Restmüll LFZ in kg	999.990	1.012.540
Restmüll LFZ in kg je Passagier	0,051	0,056
Altpapier VIE in kg	1.782.280	1.881.560
Altpapier VIE in kg je Passagier	0,09	0,10
Alu/Dosen/Metall VIE in kg	5.630	9.646
Alu/Dosen/Metall VIE in kg je Passagier	0,0003	0,0005
Biogene Abfälle VIE in kg	195.160	202.440
Biogene Abfälle VIE in kg je Passagier	0,010	0,011
Glas VIE in kg	85.364	78.794
Glas VIE in kg je Passagier	0,004	0,004
Kunststoffverpackungen VIE in kg	160.540	168.895
Kunststoffverpackungen VIE in kg je Passagier	0,008	0,009
Gefährlicher Abfall VIE in kg	118.733	186.079
Gefährlicher Abfall VIE in kg je Passagier	0,006	0,010
Recyclinganteil in %	88,6%	90,0%

Arbeitnehmerbelange

Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens erhöhte sich der durchschnittliche Mitarbeiterstand der Flughafen-Wien-Gruppe um 118 Beschäftigte und ist mit 4.266 etwa auf dem Stand von 2008. Die größten Zuwächse waren im Segment Handling in den Bereichen Abfertigungsdienste und Sicherheitsdienstleistungen zu verzeichnen. Hier waren Personalaufnahmen notwendig, um die gestiegenen Mengen, die Verschiebung von Spitzen und den vermehrten Aufwand bei größeren Flugzeugen bewältigen zu können. Weiters wurden im Sonstigen Segment im technischen Bereich, bei den Informationssystemen und im Bereich VIE-Skylink neue Mitarbeiter aufgenommen.

Im Berichtsjahr stieg die Kennzahl Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter aufgrund der starken Verkehrsentwicklung um 7,9 Prozent auf 6.686 Einheiten.

Mitarbeiter

	2010	Veränderung in %	2009	2008
Personalstand	4.266	2,8	4.148	4.266
davon Arbeiter	3.101	3,6	2.993	3.119
davon Angestellte	1.165	0,8	1.156	1.146
Lehrlinge	52	20,1	43	36
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter ¹⁾	6.686	7,9	6.194	6.624
Durchschnittsalter in Jahren ¹⁾	39,2	0,0	39,2	38,6
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹⁾	10,3	-1,0	10,4	9,8
Anteil Frauen in % ¹⁾	12,3	-5,4	13,0	12,7
Aufwendungen für Weiterbildung in EUR ¹⁾	1.055.000	8,4	973.000	1.072.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹⁾	165	34,1	123	149
Quote der Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter	49,6	32,3	37,5	44,9

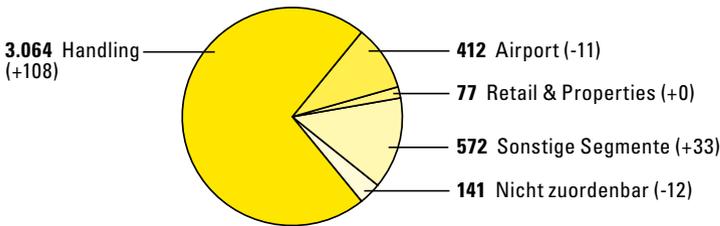
1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

Mitarbeiter nach Segmenten

	2010	Veränderung in %	2009	2008
Airport	412	-2,7	423	399
Handling	3.064	3,7	2.955	3.132
Retail & Properties	77	0,1	77	79
Sonstige Segmente	572	6,1	539	502
Nicht zuordenbar	141	-7,8	153	154

Mitarbeiter nach Segmenten

Anzahl im Jahresdurchschnitt, Veränderungen zum Vorjahr in Klammern



Motivation und Unternehmensidentifikation

Um die Unternehmensidentifikation zu erhöhen und die Motivation zu fördern, bietet die Flughafen Wien AG ihren Mitarbeitern eine Vielzahl an freiwilligen Sozialleistungen. Als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung werden vom Unternehmen 2,5 Prozent eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Dem jeweiligen Dienstnehmer wird die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in selber Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Auch leistet das Unternehmen Unterstützungszahlungen beim Abschluss von zusätzlichen Unfall-, Kranken- bzw. Pensionsversicherungen an die Mitarbeiter.

Weiters wird ein kostenloser Werkverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie Bussen in die Umlandgemeinden angeboten. Im Jahr 2010 investierte die Flughafen Wien AG dafür insgesamt € 785.000. Der gewährte Essenzuschuss von € 1 pro Arbeitstag beläuft sich in Summe auf € 544.000. Der vom Unternehmen geförderte Kultur- und Sportverein bietet Vergünstigungen für Freizeit- und Sportangebote bei ausgewählten Partnern in der Umgebung des Flughafen Wien.

Die Flughafen Wien AG möchte nicht auf die Kreativität ihrer Mitarbeiter verzichten und ruft sie im Sinne eines ständigen Verbesserungsprozesses auf, ihre Ideen und Verbesserungsvorschläge im betrieblichen Vorschlagswesen einzubringen. Jeder in die Praxis umgesetzte Verbesserungsvorschlag wird von einer Bewertungskommission prämiert. Die Mitarbeiterzeitung „Blockzeit“, die vier Mal im Jahr erscheint, informiert über Neuigkeiten und Veränderungen im Unternehmen. Stellenausschreibungen, aktuelle flughafenspezifische Themen sowie spezielle Angebote finden die Mitarbeiter im Intranet.

Leistungsorientierte Entlohnung

Die Entlohnung der Vorstandsmitglieder und der Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene beinhaltet eine erfolgsabhängige Gehaltskomponente. Die Höhe dieser variablen Vergütung bemisst sich an der Erreichung finanzieller sowie qualitativer Ziele – so hängt etwa die Vergütung der Bereichsleiter auch vom Ergebnis der Kundenbefragung ab. Ein Aktienoptionsprogramm ist nicht eingerichtet.

Arbeitsstiftung

Die Flughafen Wien AG ist seit Juni 2009 Mitglied der offenen Arbeitsstiftung Steyr, welche bereits 1993 gegründet wurde und namhafte Mitgliedsunternehmen aus ganz Österreich umfasst. Ziel dieser offenen Arbeitsstiftung ist die zielorientierte Begleitung bei der beruf-

lichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ihren Arbeitsplatz verloren haben. Die Flughafen Wien AG sieht diesen Beitritt als strategische Personalmaßnahme und bringt damit zum Ausdruck, dass sie als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt. Im Berichtsjahr wurde insgesamt fünf Mitarbeitern der Eintritt in die offene Arbeitsstiftung Steyr ermöglicht.

Mitarbeiterstiftung

Um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG direkt am Unternehmenserfolg teilhaben, wurde im Jahr 2000 eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-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 2009 – ein Betrag in Höhe von € 4,41 Mio. ausbezahlt. Das entspricht pro Mitarbeiter 60,72 Prozent des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. 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.

Gesundheit und Arbeitssicherheit

Die dem Bereich Flughafendienste zugeordneten Präventivdienste, bestehend aus Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit, haben die Aufgabe, bei der Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Erkrankungen zu beraten und zu unterstützen. Dazu finden unter anderem regelmäßige Arbeitsplatzbegehungen sowie Gespräche mit einzelnen Mitarbeitern oder Mitarbeitergruppen statt. Die Schwerpunkte im Berichtsjahr lagen auf den bereits bewährten Aktionen „Sicherheit an 1. Stelle – Safety Karl“, der „Mobilen Getränkeversorgung“ sowie dem Seminar „Gesunder Rücken“ und Raucherentwöhnprogrammen. Angeboten und von den Mitarbeitern sehr gut angenommen werden auch Vorsorgeuntersuchungen, Erste-Hilfe-Grund- und Refresherkurse sowie Impfaktionen.

Trotz der vielen Initiativen war das Jahr 2010 aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes kein erfreuliches, denn die seit dem Jahr 2000 sinkende Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle ist angestiegen. Dieser Zuwachs hat unterschiedliche Ursachen. Unter anderem haben die Bedingungen des extrem heißen Juli, aber auch des frühen Winters Ende November/Anfang Dezember Anteil an dieser Entwicklung. Der Flughafen Wien nimmt diese Entwicklung ernst und unternimmt alles, um Unfälle zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Die Unfallursachen werden bereichsspezifisch im Detail analysiert, um entsprechende technische, organisatorische und persönliche Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen.

Arbeitsunfälle

	2010	Veränderung in %	2009	2008	2007
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	165	34,1	123	149	161
1.000-Mitarbeiter-Quote	49,6	32,3	37,5	44,9	50,6

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 Stadt 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 Syndikatsvertrags, Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit. Die wechselseitigen Übernahmerechte an den syndizierten Beteiligungen gelangen zur Anwendung, wenn die syndikatsgebundenen Aktien durch ein entgeltliches Rechtsgeschäft an einen Übernehmer außerhalb des Syndikats (Dritte) übertragen werden sollen. Von diesem wechselseitigen Übernahmerecht ausgenommen sind Übertragungen der syndizierten Anteile an solche Kapitalgesellschaften, die direkt zumindest mehrheitlich im Eigentum des übertragenden Syndikatspartners stehen und deren Gesellschaftszweck ausschließlich in der Beteiligung an anderen Unternehmen besteht. Weitere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffend, sind nicht bekannt.

3. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10 Prozent

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20 Prozent, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 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 bedürfen der Zustimmung des Beirats der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung. Über die Zustimmung wird im Beirat mit einfacher Mehrheit beschlossen. Der Beirat besteht aus fünf Mitgliedern und ist paritätisch von je zwei Vertretern der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite besetzt. Diese vier Beiratsmitglieder wählen einstimmig eine weitere Person zum Vorsitzenden des Beirats.

6. Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats

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

Abberufung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie über die Änderung der Satzung der Gesellschaft.

7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

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

8. Kontrollwechsel

Sowohl das EIB (European Investment Bank)-Darlehen in Höhe von € 400 Mio., ein Schuldschein-Darlehen in Höhe von € 103,5 Mio. und auch die ULSG (Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetz)-Finanzierung in Höhe von € 300 Mio. wurden unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Diese Finanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen von € 803,5 Mio. wurden mit nationalen und internationalen Kreditinstituten abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40 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. Für Finanzierungen in einem Ausmaß von € 653,5 Mio. stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40 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 die Stadt Wien keinen Kontrollwechsel dar, sofern nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (wie oben definiert) über die Flughafen Wien AG ausübt.

9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Prognosebericht

Für 2011 erwarten Wirtschaftsforscher eine Fortsetzung der Aufwärtstendenz, wobei sich die Märkte unterschiedlich schnell entwickeln und der Aufschwung im Euroraum weniger dyna-

misch verlaufen wird als in der übrigen Welt. Während für Österreich bis 2015 ein durchschnittliches Wirtschaftswachstum von 2,2 Prozent prognostiziert wird, sollen die „neuen“ EU-Staaten um 3,7 Prozent wachsen, und für die Weltwirtschaft wird ein durchschnittliches Wachstum von 4,5 Prozent bis 2015 erwartet. Einhergehend mit der wirtschaftlichen Entwicklung wird auch für den Luftverkehr mit einem weiteren Wachstum gerechnet, wobei das Wachstum weniger stark als 2010 ausfallen dürfte. Im Durchschnitt erwarten Experten bis 2020 einen jährlichen Passagieranstieg von 4,2 Prozent.

Für das Jahr 2011 prognostiziert die Flughafen Wien AG einen Anstieg bei den Passagieren von 5,0 Prozent, ein Plus von 3,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und eine Steigerung der Bewegungen von 2,0 Prozent.

Der Projektplan der Flughafen-Wien-Gruppe sieht im Jahr 2011 ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von € 344,6 Mio. vor. Dieses beinhaltet auch den nicht aktivierungsfähigen Projektaufwand in Höhe von € 14,9 Mio., womit sich ein reines Investitionsvolumen in Höhe von € 329,7 Mio. exklusive Bauzeitinsen ergibt.

Nachtragsbericht

Im Jänner 2011 setzte sich die positive Entwicklung der Verkehrszahlen fort. Die Anzahl der abgefertigten Passagiere stieg im Vergleich zum Jänner 2010 um 6,7 Prozent auf insgesamt 1.282.574 Fluggäste an. Die Flugbewegungen verzeichneten ein Plus von 0,7 Prozent, das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 12,8 Prozent, und das Frachtaufkommen erhöhte sich um 0,6 Prozent. Die Zahl der Transferpassagiere stieg um 4,6 Prozent.

Per 1. Jänner 2011 wurden die Tarife gemäß Tarifformel wie folgt geändert:

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

Damit bietet der Flughafen Wien weiterhin eine sehr wettbewerbsfähige Tarifstruktur.

Im Jänner 2011 wurden € 100 Mio. aus der im Berichtsjahr im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes abgeschlossenen Finanzierung zugezählt.

Schwechat, am 28. Februar 2011

Der Vorstand



Komm.Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Dr. Christoph Herbst
Vorstandsvorsitzender und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Segment- berichterstattung

Segment Airport

Das Segment Airport umfasst unverändert zu den Vorjahren den laufenden Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Für das Terminalerweiterungsprojekt VIE-Skylink fungiert das Segment Airport als Auftraggeber. Weiters liegen die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Airlines, die Verwaltung des VIP & Business Center und der Lounges, die Vermietung von Einrichtungen an Fluglinien, die Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und der Winterdienst im Verantwortungsbereich des Segments. Der strategische Schwerpunkt des Segments Airport liegt in der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität.

Segment Airport im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	2010	Veränderung in %	2009	2008¹⁾
Umsatz	260,0	14,8	226,5	250,8
EBITDA	112,4	-0,8	113,3	134,4
EBITDA-Margin in %	37,6	–	44,4	48,2
Abschreibungen	33,5	-3,0	34,6	37,2
EBIT	78,9	0,2	78,7	97,3
EBIT-Margin in %	26,4	–	30,8	34,9
Segmentvermögen	1.279,3	8,2	1.182,6	1.023,9
Investitionen	127,5	-36,6	201,0	245,3
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	412	-2,7	423	399

1) angepasst

Entwicklung im Geschäftsjahr

Mit einem Anteil von 48,7 Prozent am Gesamtumsatz ist das Segment Airport auch 2010 das umsatzstärkste Segment der Flughafen-Wien-Gruppe. Im Wesentlichen ist der Umsatz auf die Flughafentarife (Lande-, Fluggast-, PRM- und Infrastruktur) zurückzuführen und stieg im Vergleich zum Vorjahr um 14,8 Prozent auf € 260,0 Mio. Diese Umsatzsteigerung ist vor allem auf die positive Verkehrsentwicklung sowie die Erträge aus der Sicherheitskontrolle zurückzuführen.

Die am Flughafen Wien eingehobenen Tarife unterliegen einer jährlichen Anpassung, die sich gemäß Indexformel aus Verkehrswachstum und Inflationsrate berechnet. Tarifänderungsanträge unterliegen der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde, die die geltende Formel bis Ende 2011 verlängert hat. Per 1. Jänner 2010 resultierten daraus folgende Änderungen: Der Landetarif, Parktarif und Infrastrukturtarif Airside, der Fluggasttarif und der Infrastrukturtarif Landside sowie der Infrastrukturtarif Betankung erhöhten sich um 0,5 Prozent. Der PRM-Tarif blieb mit € 0,34/abfliegenden Passagier unverändert. Gesenkt wurde der fixe Landetarif für Passagierflüge auf € 253,00 und für Frachtflüge auf € 256,79. Hingegen stieg der Fluggasttarif im Linien- und Charterverkehr um € 1,03/abfliegenden Passagier. Um den von der Europäischen Union in mehreren Verordnungen¹⁾ geforderten Sicherheitsmaßnahmen nachzukommen, wurde der Passagiertarif um € 0,49/abfliegenden Passagier angehoben. Tatsächlich verrechnet wurde dieser erhöhte Fluggasttarif allerdings erst ab 1. Juli 2010.

Nach eingehender Information der Airlinekunden werden seit 1. Juli 2010 50,0 Prozent der angekündigten Lärmgebühren an die Fluglinien verrechnet. Die ursprünglich nur bis 30. Juni 2010 geplante Anhebung des Transfer-Incentives um € 2,00 auf € 10,21 pro abfliegenden Transferpassagier wurde bis 31. Dezember 2010 verlängert.

Im Berichtsjahr erzielte das Segment Airport Umsätze aus Landetarifen in Höhe von € 61,6 Mio. (Vorjahr: € 67,3 Mio.). Der Rückgang von 8,5 Prozent ist auf die reduzierten Landetarife zurückzuführen. Die Erlöse aus dem Fluggasttarif erhöhten sich um 4,2 Prozent auf € 112,3 Mio. Einerseits ist diese Steigerung auf die Verkehrsentwicklung und andererseits auf die Anhebung des Fluggasttarifs zurückzuführen. Das im Vergleich zur Verkehrsentwicklung unterproportionale Wachstum ist auf gestiegene Erlösschmälerungen – zum Beispiel aufgrund der Erhöhung des Transfer-Incentives und der mit der Austrian Airlines Gruppe geschlossenen Vereinbarung – zurückzuführen. Aus dem Infrastrukturtarif konnten Erlöse in Höhe von € 25,6 Mio. (Vorjahr: € 23,7 Mio.) generiert werden. Die Erlöse aus der Passagier- und Gepäckkontrolle sind im Vergleich zum Vorjahr um € 27,6 Mio. gestiegen. Grund dafür ist auch die geänderte Zuordnung dieser Umsätze, die in den Vorjahren im Segment Handling externe Umsätze darstellten. Der Flugplatzbetreiber ist seit 1. Dezember 2009 verpflichtet, für die Durchführung der Sicherheitskontrollen zu sorgen. Pro abfliegenden Passagier wird hierfür ein Fixbetrag verrechnet. Erbracht werden die Sicherheitskontrollen von der Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS), deren Ergebnisse im Segment Handling ausgewiesen werden und dort interne Umsätze darstellen.

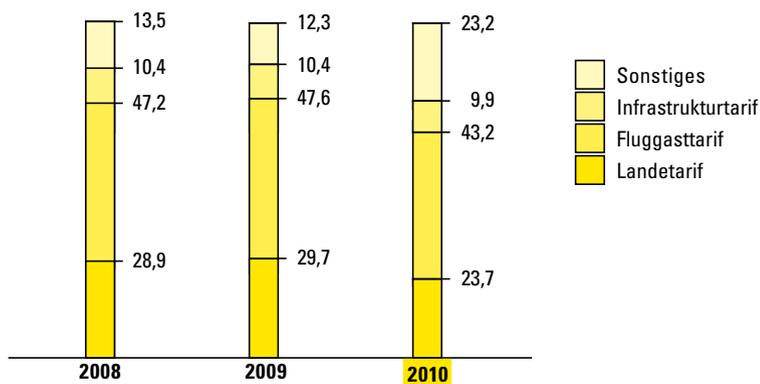
Höhere Kosten für den Winterdienst verursachten im Berichtsjahr einen Anstieg des Materialaufwands um € 1,7 Mio. auf € 6,3 Mio. Die Leistungen der VIAS für die Sicherheitskontrollen

1) Gemäß EU-Luftfahrt-Security-VO Nr. 300/2008 und ihren Durchführungsverordnungen insbesondere der EU-VO Nr. 272/2009 und der EU-VO Nr. 185/2010 mit Wirksamkeit vom 29. April 2010

schlagen sich erstmals mit € 27,3 Mio. zu Buche und erhöhten die internen Aufwendungen. Der um € 3,0 Mio. auf € 31,0 Mio. gestiegene Personalaufwand ist auf eine größere Anzahl geleisteter Überstunden, kollektivvertragliche Erhöhungen sowie gestiegene Aufwendungen für Abfertigungen und Altersversorgung zurückzuführen. Der durchschnittliche Personalstand reduzierte sich um elf Mitarbeiter auf 412 Mitarbeiter. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 32,6 Prozent auf € 48,9 Mio. (Vorjahr: € 36,9 Mio.). Dies ist auf gestiegene Aufwendungen für Marktkommunikation (€ +5,0 Mio.), für Instandhaltungen (€ +2,0 Mio.), für Mieten (€ +0,9 Mio.), für Rechts-, Prüf- und Beratungsaufwendungen (€ +1,5 Mio.) sowie für Transporte (€ +0,5 Mio.) zurückzuführen.

In Summe erzielte das Segment Airport ein EBITDA in Höhe von € 112,4 Mio. (Vorjahr: € 113,3 Mio.). Daraus resultiert eine EBITDA-Margin von 37,6 Prozent nach 44,4 Prozent im Vorjahr. Trotz des hohen Investitionsvolumens verringerten sich die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr um € 1,1 Mio. auf € 33,5 Mio. Der Grund dafür ist, dass der Großteil der Investitionen auf geleistete Anzahlungen sowie Anlagen im Bau entfiel und daher keiner planmäßigen Abschreibung unterlag. Für das Berichtsjahr errechnete sich ein EBIT in Höhe von € 78,9 Mio., eine Steigerung von 0,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Daraus resultiert eine EBIT-Marge von 26,4 Prozent (Vorjahr: 30,8%).

Umsatzstruktur des Segments Airport in %



Verkehrsentwicklung im Detail

Der Flughafen Wien verzeichnete 2010 ein starkes Verkehrswachstum und konnte damit knapp an das Niveau vor der Wirtschaftskrise anschließen. Die Steigerung der Passagierzahl am Flughafen Wien um 8,7 Prozent auf 19.691.206 Passagiere lag weit über dem europäischen Durchschnitt. Die Flugbewegungen stiegen um 1,1 Prozent auf 246.146, das Höchstabfluggewicht (MTOW) wuchs um 9,9 Prozent. Das Frachtaufkommen ist um 16,5 Prozent gestiegen.

Nach den strukturellen Änderungen im Unternehmen erzielte die Austrian Airlines Gruppe ein Passagierwachstum von 12,0 Prozent. Über 27 Prozent mehr Passagiere als im Vorjahr flogen mit NIKI, damit halten die Low-Cost-Carrier einen Marktanteil von 22,1 Prozent. Mit 40 Osteuropadestinationen behauptet sich der Flughafen Wien weiterhin als führende Ost-West-Drehscheibe. Auch die Region Naher und Mittlerer Osten verzeichnete mit 10,0 Prozent einen überdurchschnittlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens.

Investitionen

Die Gesamtinvestitionen im Segment Airport beliefen sich im Berichtsjahr auf € 127,5 Mio. Die Terminalerweiterung VIE-Skylink war mit € 95,2 Mio. das größte Investitionsprojekt im Jahr 2010. Weiters investierte das Segment Airport in das Projekt dritte Piste € 11,3 Mio., in Sicherheitssysteme € 6,7 Mio., in Sicherheitskontrollstraßen € 2,1 Mio., in die Revitalisierung der Busgates € 2,1 Mio., in Betriebs- und Geschäftsausstattung € 1,5 Mio. und in Grundstücke € 1,0 Mio.

Marketingaktivitäten

Bei der Verfolgung ihrer aktiven Akquisitions- und Wachstumsstrategie setzt die Flughafen Wien AG auf die Gewinnung neuer Airlines sowohl im Point-to-Point-Verkehr als auch im Transferverkehr sowie auf die Gewinnung neuer Destinationen und zusätzlicher Frequenzen. Daher ist das Airline-Marketing auf den wichtigsten internationalen Aviation-Konferenzen präsent, betreut bestehende Kunden und beobachtet den Markt ständig.

Ausblick

Für das Jahr 2011 wird im Segment Airport einhergehend mit der prognostizierten positiven Verkehrsentwicklung eine verbesserte Ertragslage aus den Tarifen erwartet. Die Flughafen Wien AG erwartet ein Plus von 2,0 Prozent bei den Bewegungen, ein Plus von 3,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und ein Plus von 5,0 Prozent bei den Passagieren.

Die bauliche Fertigstellung der Terminalerweiterung VIE-Skylink soll im zweiten Halbjahr 2011 erfolgen. 2011 wird intensiv an der geplanten Inbetriebnahme des VIE-Skylink im ersten Halbjahr 2012 gearbeitet werden. Verbesserungen und Erneuerungen bei den Busgates im Bereich B, dem Dach und der Fassade des Terminal 2 sowie den Sanitär- und Wartemöbeln sind für 2011 ebenfalls geplant.

Es sind die Errichtung neuer Positionen für Fracht und General Aviation sowie der Bau einer neuen Umzäunung geplant. Weiters sind auch Investitionen im Bereich Technischer Lärmschutz und in Sicherheitssysteme sowie in den Ankauf von Grundstücken vorgesehen.

Segment Handling

Das Segment Handling erbringt als Ground- und Fracht-Handling-Agent Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter- und General-Aviation-Verkehrs und führt das General Aviation Center. Weiters liegen die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck, die durch die Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. erbracht werden, im Verantwortungsbereich des Segments Handling. Aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen stellen die Umsätze aus der Gepäck- und Passagierkontrolle im Berichtsjahr interne Umsatzerlöse dar.

Segment Handling im Überblick

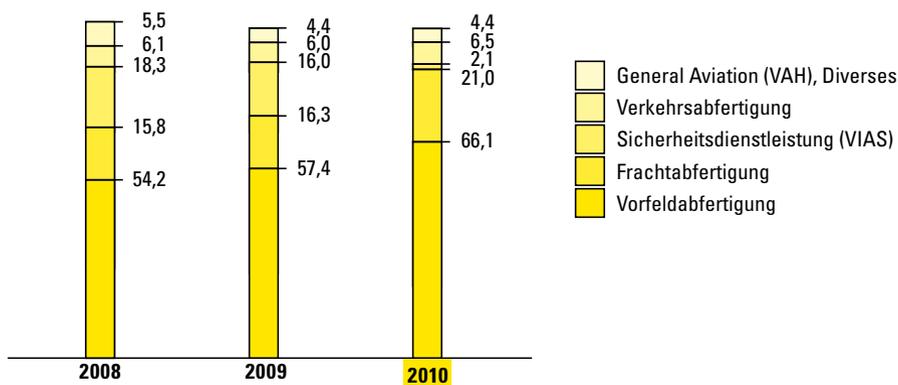
Finanzwerte in € Mio.	2010	Veränderung in %	2009	2008 ¹⁾
Umsatz	165,2	-2,7	169,8	186,3
EBITDA	22,0	5,7	20,8	25,0
EBITDA-Margin in %	10,0	–	10,5	11,7
Abschreibungen	6,9	-3,7	7,1	8,0
EBIT	15,1	10,6	13,7	16,9
EBIT-Margin in %	6,9	–	6,9	7,9
Segmentvermögen	37,9	-7,2	40,8	50,3
Investitionen	4,2	18,9	3,5	7,3
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl	3.064	3,7	2.955	3.132

1) Angepasst

Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Handling erzielte im Berichtsjahr externe Umsatzerlöse in Höhe von € 165,2 Mio. nach € 169,8 Mio. im Vorjahr. Das entspricht einem Anteil von 31,0 Prozent am Konzernumsatz (Vorjahr: 33,8%).

Umsatzstruktur des Segments Handling in %



Bereich Vorfeld-, Verkehrs- und Frachtabfertigung (kurz VIE Abfertigung)

Zu den Tätigkeiten des Bereichs VIE Abfertigung zählen vor allem das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Passagier- bzw. Crewtransport, der Cateringtransport, die Kabinenreinigung sowie das Sanitätservice, das Schleppen und die Enteisung der Luftfahrzeuge, die Erstellung von Flugzeugdokumenten inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking sowie das Führen des Import- und Exportlagers. Im Berichtsjahr wurden Erlöse aus der Vorfeldabfertigung in Höhe von € 109,2 Mio. (Vorjahr: € 97,4 Mio.) sowie aus der Verkehrsabfertigung in Höhe von € 10,7 Mio. (Vorjahr: € 10,1 Mio.) erzielt. Der Bereich Frachtabfertigung generierte Erlöse von € 34,7 Mio. (Vorjahr: € 27,7 Mio.). Mit einem stabilen durchschnittlichen Marktanteil von 89,3 Prozent (Vorjahr: 90,1%) konnte sich der Bereich VIE Abfertigung gegenüber dem Mitbewerber Fraport Ground Services Austria GmbH weiterhin sehr gut behaupten. In Summe wurden im Berichtsjahr 219.912 Flugbewegungen (+0,3%) im Linien- und Charterverkehr, 19.004 Bewegungen der General Aviation (+3,7%) und rund 16,8 Mio. Gepäckstücke gezählt.

Sondereffekte wie Flugstornierungen oder Einschränkungen durch die Aschewolke oder die extremen Witterungsbedingungen im Dezember sowie der Ausfall der SkyEurope 2009 konnten somit erfolgreich kompensiert werden.

Die Abfertigungen der Austrian Airlines Gruppe bewegen sich mit einem Minus von 1,7 Prozent zwar leicht unter dem Vorjahresniveau, die Umstellung der kompletten Luftfahrzeugflotte auf größere Luftfahrzeuge brachte jedoch ein deutliches Erlösplus. Mit dem Winterflugplan änderte die Austrian Airlines Gruppe ihren Flugplan. Die zusätzliche Spitzenbelastung sowie teils kürzere Turnaround-Zeiten konnten im Handling reibungslos bewältigt werden. Im Sinne einer Schnittstellenoptimierung und Effizienzsteigerung übernahm VIE Abfertigung Anfang 2010 weitere Leistungen von Austrian Airlines (z.B. Luftfahrzeug-Schleppvorgänge).

NIKI nahm 2010 neue Strecken auf und verstärkte im Sommer den Charteranteil. Dies führte bei den Abfertigungen zu Zuwachsraten in Höhe von 40,3 Prozent. Germanwings erhöhte die Abflüge um fast 25 Prozent. Während Air Berlin in der ersten Jahreshälfte noch Zuwachsraten verzeichnete, waren die Mengen in der zweiten Jahreshälfte im Vergleich zu 2009 rückläufig – teilweise wurden Flüge von NIKI übernommen. Die Frachtauflines wie Korean oder Asiana steigerten ihre Flüge 2010 um 16,4 Prozent. Darüber hinaus nahmen neue Airlines wie China Southern Cargo und ein EVA-Air-Frachter den Flugbetrieb von/nach Wien auf.

Kürzere Bodenzeiten, reduzierte Leistungspakete und anhaltender Preisdruck charakterisieren die Forderungen der Airlines. Vereinbarungen von Qualitätszielwerten in Form von Service Level Agreements gewinnen zunehmend an Bedeutung. Der Bereich VIE Abfertigung unterstützt durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten und hoher Pünktlichkeit erfolgreich die Hub-Funktion des Flughafens Wien und bietet allen Kunden wettbewerbsfähige Produkte bei hoher Qualität. Auf dieser Basis konnten bestehende Verträge zum Beispiel mit Lufthansa, Asiana Airlines, Jade Cargo, Korean Cargo und Easy Jet verlängert werden. Neue Kunden wie China Southern oder Polet sowie British Midland wurden gewonnen.

Auch 2010 bewies das Segment Handling mit 99,6 Prozent eine hervorragende Pünktlichkeitsrate und stärkte damit weiter die Position des Flughafens Wien als einer der besten europäischen Hubs. Das ist einmal mehr eine Bestätigung für das in Kooperation mit der Austrian Airlines Gruppe betriebene Hub Control Center, das eine vorausschauende Steuerung von Anschlussflügen basierend auf Echtzeitmessungen der Abfertigungsprozesse ermöglicht. Auch bei der erfolgreichen Abwicklung von außerordentlichen Ereignissen, wie der Aschewolke oder den extremen winterlichen Bedingungen im Dezember, stellte der Bereich Handling seine Kompetenz, Verlässlichkeit und Qualität unter Beweis.

Im Bereich Fracht-Handling trat 2008 mit Swissport ein zweiter Cargo-Handling-Anbieter in den Markt ein, gegen den sich VIE Cargo mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 94,0 Prozent im Jahr 2010 weiterhin sehr gut behaupten konnte. Das von VIE abgefertigte Frachtvolumen belief sich auf insgesamt 278.317 Tonnen. Die Luftfracht stieg um 18,1 Prozent auf 219.334 Tonnen, das Truckingaufkommen erhöhte sich um 13,1 Prozent auf 58.983 Tonnen. Im Frachtbereich kam es nach den krisenbedingten massiven Einbrüchen im Frachtaufkommen 2009 bis Mitte 2010 zu starken Nachholeffekten und -zuwächsen. Insbesondere die Importe aus dem Fernen Osten zeigten ein starkes Plus. Wien nimmt hier seit Jahren für asiatische Hersteller wie beispielsweise KIA, Hyundai, Samsung und LG die Verteilerfunktion für ihre osteuropäischen

Werke erfolgreich wahr. Neue Frachter, wie EVA Air oder China Southern, verstärkten diese Entwicklung. Die Ansprüche der größten Kunden wie der asiatischen Carrier oder der Austrian Lufthansa Cargo hinsichtlich Qualität der Cargo-Abfertigung (Cargo-Supervision-Leistungen, Verwiegen) steigen ständig. Der Frachtbereich sah sich aber auch vermehrt Vorgaben zur Cargo Security konfrontiert. Der Cargo-Standort VIE bewährte sich auch 2010, so beispielsweise während der Aschewolke, als Waren aus Amsterdam, Brüssel und Frankfurt über Wien umgeschlagen wurden, oder aber auch im Zusammenhang mit Spezialverladungen für Korean.

Der Zusatzaufwand im Zusammenhang mit dem Einsatz größerer Luftfahrzeuge, der Umstieg der AUA auf einen dichteren Flugplan ab Winter, gestiegene Qualitätsanforderungen, vor allem im Cargo-Bereich, Security-Vorgaben und das Insourcing von Leistungen sowie die außerordentlichen Kapazitätserfordernisse für die Enteisierung wurden mit schrittweise getätigten Personalaufnahmen und mit einem flexiblen Einsatz von Überstunden abgedeckt. So erhöhte sich der durchschnittliche Personalstand des Bereichs VIE Abfertigung um 2,7 Prozent auf 2.127 Mitarbeiter. Darüberhinaus wurden diverse begleitende Personalarückstellungen berücksichtigt (Aufwendungen für Altersversorgung und Abfertigungen). Der Personalaufwand erhöht sich somit um 10,5 Prozent oder € 11,1 Mio. Der Materialaufwand ist um 31,5 Prozent auf € 9,9 Mio. gestiegen, vor allem aufgrund des höheren Einsatzes von Enteisierungsmitteln.

Bereich Private Aircraft Handling

Der Umsatz der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH, die Serviceleistungen für alle Sparten der General Aviation anbietet, reduzierte sich im Jahr 2010 von € 7,4 Mio. auf € 7,2 Mio. Die Zahl der Flugbewegungen im Bereich General Aviation stieg um 3,7 Prozent auf 19.004, während sich die Zahl der abgefertigten Passagiere um 0,1 Prozent verringerte. Im Bereich Private Aircraft Handling war ein Umsatzrückgang von 8,5 Prozent zu verbuchen; die Umsätze im Charter-Segment (Brokerage) sind um 74,1 Prozent gesunken. Das Treibstoffvolumen stieg um 10,0 Prozent auf rund 15,8 Millionen Liter. Die Umsatzerlöse im Bereich Hangarierung gingen leicht um 0,2 Prozent zurück, während die Umsätze im Bereich Raumvermietung ein Minus von 2,2 Prozent verzeichneten.

Aufgrund der Rückgänge im Charter-Segment (Brokerage) ist der Materialaufwand um 21,9 Prozent auf € 1,3 Mio. gesunken. Der durchschnittliche Personalstand der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH ging um 1,2 Prozent zurück. Der Personalaufwand stieg jedoch um 2,8 Prozent auf € 1,9 Mio.

Bereich Sicherheitsdienstleistungen

Die Sicherheitsdienstleistungen am Standort Wien werden durch die Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. erbracht und umfassen in erster Linie die Passagierkontrolle (Passagier-, Handgepäck- und Großgepäckkontrolle) sowie die Kontrolle von Mitarbeitern und Fahrzeugen. Weiters werden Sicherheitsdienstleistungen im Bereich der Luftfahrzeuge am Vorfeld und das Post- und Cargo-Screening durchgeführt sowie Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (PRM) erbracht.

Im Berichtsjahr konnten im Bereich Sicherheitsdienstleistungen externe Umsätze in Höhe von € 3,4 Mio. (Vorjahr: € 27,1 Mio.) erwirtschaftet werden. Dieser Rückgang begründet sich vor allem dadurch, dass die Sicherheitskontrollen mit 1. Dezember 2009 aufgrund des geänderten Luftfahrtsicherheitsgesetzes auf den Flughafen Wien übertragen wurden und seither als interne Umsätze des Segments Handling ausgewiesen werden.

Der auf 899 Mitarbeiter gestiegene durchschnittliche Personalstand (+6,2%) sowie der Aufbau von Überstunden führten zu einer Erhöhung des Personalaufwands um € 2,1 Mio. auf € 30,9 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um 56,9 Prozent gesenkt werden.

Ertragslage

In Summe stieg im Segment Handling der Materialaufwand um € 2,1 Mio. auf € 11,4 Mio. und der Personalaufwand um € 13,3 Mio. auf € 149,0 Mio. Die Anzahl der durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter betrug 3.064 nach 2.955 im Vorjahr. Die Abschreibungen sind um 3,7 Prozent niedriger, die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um € 0,2 Mio. höher als im Vorjahr. Das Segment Handling erzielte ein EBITDA in Höhe von € 22,0 Mio. nach € 20,8 Mio. im Vorjahr. Die EBITDA-Marge beträgt 10,0 Prozent (Vorjahr: 10,5%). Nach Berücksichtigung der Abschreibung in Höhe von € 6,9 Mio. wurde ein EBIT von € 15,1 Mio. (Vorjahr: € 13,7 Mio.) und eine EBIT-Margin von 6,9 Prozent (Vorjahr: 6,9%) verzeichnet.

Investitionen

Im Berichtsjahr investierte das Segment Handling € 4,2 Mio., wobei es sich zum überwiegenden Teil um Ersatzinvestitionen handelt. Der Schwerpunkt lag auf Geräten und Fahrzeugen für den Abfertigungsbedarf. Neu angeschafft wurden beispielsweise Schleppfahrzeuge, Förderbänder, und Hub-Bühnen. Zudem wurde in die Generalüberholung von sieben Cateringfahrzeugen sowie in die Fortführung der Umstellung auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebsenergien investiert.

Ausblick

Es wird erwartet, dass die bestehenden Regelungen für die Bodenabfertigung auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden und deshalb mit keinen neuen Mitbewerbern zu rechnen ist. Für die Flugbewegungen, die durch VIE Abfertigung gehandelt werden, wird 2011 ein Wachstum von 2,5 Prozent und ein Marktanteil von rund 90 Prozent prognostiziert. Die Entwicklung im Frachtbereich ist abhängig von den asiatischen Carriern (sie befördern mittlerweile rund 40 Prozent der Gesamttonnage) und der Entwicklung von Austrian Luft-hansa Cargo. Nach den Aufholeffekten 2010 wird für 2011 mit einer Stabilisierung des Cargo-Aufkommens gerechnet. Der Trend Richtung Abfertigung von Spezialprodukten (Perishable Products, Kühlgüter oder VAL-Sendungen) wird sich fortsetzen.

Die wichtigsten EDV-Systeme werden im Rahmen des flughafenweiten Projekts go4mach2 schrittweise durch neue, moderne Systeme abgelöst. Im Bereich Handling werden zwei Projekte umgesetzt: einerseits das Personal- und Geräteinsatzsteuerungssystem MACH Dispo für den Ramp-Handling-Bereich, welches im zweiten Halbjahr 2011 in Betrieb gehen soll und eine schnellere und effizientere Steuerung der Abfertigungsprozesse ermöglicht. Andererseits der komplette Umstieg auf das neue System MACH Cargo, das die gesamte Erfassung, Verwaltung und Weitergabe von Daten im Zusammenhang mit dem Frachthandling, der Lagerverwaltung, der Zollabwicklung inklusive Verrechnung und Qualitätsmonitoring umfasst. Dieses Projekt soll bis Ende 2011 abgeschlossen werden.

Um dem starken Preisdruck durch die Airlinekunden gerecht zu werden, werden auch 2011 Maßnahmen zur Prozessoptimierung und Kostensenkung gesetzt. Der Bereich Handling wird gegebenenfalls mit qualitätssichernden Maßnahmen auf eine temporäre Verknappung der Infrastruktur am Flughafen reagieren.

Der Bereich Private Aircraft Handling rechnet mit einer wirtschaftlichen Belebung und prognostiziert ein Verkehrswachstum von 8,2 Prozent.

Segment Retail & Properties

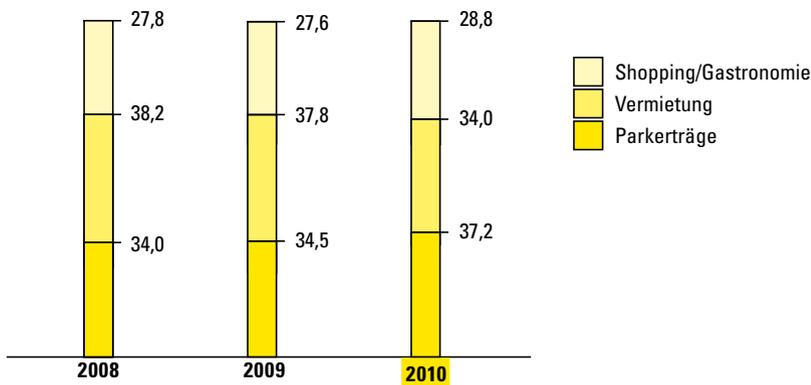
Das Segment Retail & Properties umfasst neben den Bereichen Shopping, Gastronomie und Parkierung auch die Entwicklung und Vermarktung von Immobilien sowie den Betrieb des VISITAIR Centers und der Flughafen-Rundfahrten. Die Erbringung der Sicherheitsdienstleistungen ist seit dem Geschäftsjahr 2009 dem Segment Handling zugeordnet. Die anderen Geschäftsfelder – vor allem unterschiedliche Dienstleistungen, die sowohl für andere Segmente als auch für externe Kunden erbracht werden – sind ab dem Geschäftsjahr 2009 in dem neuen Segment „Sonstige Segmente“ abgebildet.

Segment Retail & Properties im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	2010	Veränderung in %	2009	2008 ¹⁾
Umsatz	93,6	5,4	88,8	94,6
EBITDA	52,6	-7,8	57,0	58,9
EBITDA-Margin in %	48,0	–	54,6	54,9
Abschreibungen	14,5	2,1	14,2	12,3
EBIT	38,0	-11,1	42,8	46,5
EBIT-Margin in %	34,7	–	41,0	43,5
Segmentvermögen	346,9	-2,8	356,7	358,9
Investitionen	4,8	-56,0	11,0	34,2
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl	77	0,1	77	78

1) angepasst

Umsatzstruktur des Segments Retail & Properties in %



Entwicklung im Geschäftsjahr

Im Berichtsjahr erzielte das Segment Retail & Properties externe Umsatzerlöse von € 93,6 Mio. (Vorjahr: € 88,8 Mio.). Das Plus von 5,4 Prozent resultierte hauptsächlich aus der Steigerung der

Parkerträge sowie höheren Umsätzen in den Bereichen Shopping und Gastronomie. Im Bereich Parkierung wurden Umsätze in Höhe von € 34,8 Mio. (Vorjahr: € 30,7 Mio.) generiert. Dies ist einerseits auf das Verkehrswachstum und andererseits auf Preiserhöhungen zurückzuführen. Die Umsätze aus der Vermietung von Gebäuden, Flächen sowie Werbeflächen gingen um 5,2 Prozent auf € 31,8 Mio. zurück. Dafür sind gesunkene Erträge aus der Vermietung von Werbeflächen (€ -0,4 Mio.) und aus der Vermietung von Hangarflächen (€ -1,1 Mio.) verantwortlich. Die Erlöse aus der Vermietung der Cargo- und Speditionsgebäude entsprechen mit € 14,9 Mio. (Vorjahr: € 15,1 Mio.) nahezu dem Niveau des Vorjahres. Die Umsätze aus Shopping und Gastronomie gingen einher mit der Verkehrsentwicklung und konnten um 9,7 Prozent auf € 26,9 Mio. gesteigert werden. Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der Verkaufsflächen, der Umsätze der Mieter sowie der Mieteinnahmen.

Shopping

	2010	Veränderung		
		in %	2009	2008
Verkaufsfläche in m ² (ohne Nebenflächen)	7.383	2,7	7.188	7.212
Umsatz der Geschäfte in € Mio.	118,7	3,8	114,3	130,2
Erlöse in € Mio.	20,4	6,9	19,1	21,1

Gastronomie

	2010	Veränderung		
		in %	2009	2008
Verkaufsfläche in m ² (ohne Nebenflächen)	4.810	1,2	4.752	4.105
Umsatz der Lokale in € Mio.	34,9	14,4	30,5	29,3
Erlöse in € Mio.	6,4	17,9	5,4	5,2

Originär-Umsätze pro Passagier in €

	2010	Veränderung		
		in %	2009	2008
Shopping	6,03	-4,8	6,33	6,59
Gastronomie	1,77	4,9	1,69	1,46
Summe	7,80	-2,7	8,02	8,04

Der Materialaufwand ist um 7,2 Prozent bzw. € 0,1 Mio. auf € 1,2 Mio. angestiegen. Im Wesentlichen aufgrund eines höheren Verbrauchs an sonstigem Material sowie Büromaterial. Die Aufwendungen zur Weiterverrechnung in Höhe von € 0,7 Mio. stellen den größten Materialaufwandsposten dar, dem stehen jedoch entsprechende Erlöse gegenüber.

Die Steigerung des Personalaufwands um 6,9 Prozent auf € 5,4 Mio. ist auf kollektivvertragliche Erhöhungen und gestiegene Aufwendungen für Altersversorgung und Abfertigungen zurückzuführen. Der durchschnittliche Personalstand entsprach im Berichtsjahr mit 77 Mitarbeitern jenem des Vorjahres. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind um € 2,1 Mio. auf € 19,4 Mio. angestiegen. Dies ist vor allem auf höhere Aufwendungen für Fremdleistungen (€ +0,4 Mio.) und Marktkommunikation (€ +2,0 Mio.) zurückzuführen. Die Leasingaufwendungen wurden um € 0,8 Mio. sowie die Beratungsaufwendungen um € 0,1 Mio. reduziert. Der interne Betriebsaufwand ist um € 6,5 Mio. auf € 32,2 Mio. gestiegen. In Summe verzeichnete das Segment Retail & Properties einen Rückgang des EBITDA um 7,8 Prozent auf € 52,6 Mio. Das entspricht einer EBITDA-Margin von 48,0 Prozent nach 54,6 Prozent im Vorjahr.

Aufgrund der Zugänge im Anlagevermögen sind die Abschreibungen um 2,1 Prozent auf € 14,5 Mio. gestiegen und das EBIT um € 4,7 Mio. auf € 38,0 Mio. gesunken. Die EBIT-Margin betrug 34,7 Prozent nach 41,0 Prozent im Vorjahr.

Investitionen

Die Investitionsschwerpunkte des Segments Retail & Properties stellten im Berichtsjahr die Erneuerung des Busbahnhofs (€ 0,5 Mio.), die Investitionen in Werbeflächen (€ 1,9 Mio.) sowie Umbauarbeiten für Mieter am Flughafengebäude (€ 0,7 Mio.) dar. In Summe verzeichnet das Segment Retail & Properties Zugänge in Höhe von € 4,8 Mio.

Ausblick

Für die Sanierung des Speditionsgebäudes 263 wird im Frühjahr 2011 ein EU-weites Vergabeverfahren für die Beauftragung eines Generalunternehmers gestartet werden, der Baubeginn ist in der zweiten Hälfte 2011 vorgesehen.

Segment Sonstige Segmente

Das Berichtssegment Sonstige Segmente erbringt unterschiedliche externe und konzerninterne Dienstleistungen und umfasst auch jene Konzerngesellschaften, die mittelbar und unmittelbar Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland halten und sonst keine operative Tätigkeit entfalten. Die angebotenen Leistungen umfassen die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, die Wartung von Infrastruktureinrichtungen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik, technische Dienstleistungen im Bereich der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen sowie Baumanagement- und Beratungsleistungen.

Segment Sonstige Segmente im Überblick

Finanzwerte in € Mio.	2010	Veränderung in %	2009	2008¹⁾
Umsatz	14,5	-10,8	16,2	15,8
EBITDA	7,1	75,7	4,1	10,5
EBITDA-Margin in %	8,0	–	4,7	12,2
Abschreibungen	10,6	0,4	10,5	10,7
EBIT	-3,4	-46,9	-6,5	-0,2
EBIT-Margin in %	-3,8	–	-7,5	-0,3
Segmentvermögen	184,1	-0,4	185,0	172,5
Investitionen	8,7	12,1	7,8	10,7
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl	572	6,1	539	502

1) angepasst

Entwicklung im Geschäftsjahr

Im Berichtssegment Sonstige Segmente verringerten sich im Geschäftsjahr 2010 die externen Umsätze von € 16,2 Mio. auf € 14,5 Mio. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Umsätzen aus der Ver- und Entsorgung in Höhe von € 6,1 Mio. (Vorjahr: € 7,5 Mio.), Umsätzen aus Telekommunikation und EDV-Dienstleistungen von € 3,3 Mio. (Vorjahr: € 3,7 Mio.) sowie Umsätzen aus Materiallieferungen von € 1,7 Mio. (Vorjahr: € 1,5 Mio.) zusammen. Die Leistungen des Facility Managements, die von den Werkstätten erbrachten Dienstleistungen sowie die externen Erlöse der vollkonsolidierten Auslandsbeteiligungen übertreffen mit € 3,1 Mio. leicht das Niveau des Vorjahres (€ 2,8 Mio.). Die anderen internen Umsätze wurden um € 4,5 Mio. gesteigert, während sich die anderen internen und externen Erträge um € 0,5 Mio. auf € 5,7 Mio. erhöhten.

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen ist um € 0,7 Mio. auf € 22,5 Mio. gestiegen. Den geringeren Aufwendungen für Strom (€ -1,9 Mio.) stehen gestiegene Aufwendungen für Fernwärme (€ +2,2 Mio.) gegenüber. Dies erklärt sich aus Preiserhöhungen und einem gestiegenen Verbrauch. Der gestiegene Verbrauch an sonstigem Material (€ +0,8 Mio.) ist auf die Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH zurückzuführen. Für Treibstoffe sowie Dienstbekleidung wurde im Berichtsjahr 2010 um € 0,6 Mio. weniger aufgewendet. Aufgrund der Steigerung der durchschnittlichen Beschäftigten um 33 Mitarbeiter auf 572 Mitarbeiter sowie aufgrund höherer geleisteter Überstunden und Aufwendungen für Altersversorgung und Abfertigungen sind die Personalaufwendungen um 14,8 Prozent auf € 38,3 Mio. gestiegen. Positiv auf das Segmentergebnis wirkte sich der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um € 5,7 Mio. auf € 18,4 Mio. aus. Im Vorjahr wurden Aufwendungen in Höhe von € 8,4 Mio., die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink standen, im sonstigen Aufwand erfasst. Dem standen im Berichtsjahr Erhöhungen der Rechts- und Beratungskosten in Höhe von € 1,3 Mio., der Fremdleistungen in Höhe von € 0,9 Mio. sowie der Instandhaltungen in Höhe von € 0,5 Mio. gegenüber.

Insgesamt konnte ein EBITDA in Höhe von € 7,1 Mio. (Vorjahr: € 4,1 Mio.) erzielt werden. Die EBITDA-Margin beträgt 8,0 Prozent nach 4,7 Prozent im Vorjahr. Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr um € 0,1 Mio. auf € 10,6 Mio. gestiegen, wodurch sich ein EBIT in Höhe von minus € 3,4 Mio. (Vorjahr: € -6,5 Mio.) errechnete. Wie im Vorjahr musste eine negative EBIT-Margin verzeichnet werden.

Investitionen

Die Investitionsschwerpunkte der Sonstigen Segmente lagen im Berichtsjahr im Infrastrukturausbau Westerweiterung (€ 2,0 Mio.), in der Anschaffung von Datenverarbeitungsanlagen (€ 1,6 Mio.) und Software (€ 1,0 Mio.) sowie im Zukauf von Betriebs- und Geschäftsausstattung (€ 1,1 Mio.).

Ausblick

Im Jahr 2011 werden im Segment Sonstige Segmente keine wesentlichen Veränderungen erwartet, und die Umsatzerlöse sollten sich stabil entwickeln. Die Abschreibungen werden sich aufgrund der Inbetriebnahme des Infrastrukturausbaus Westerweiterung und der Investitionen in EDV-Systeme leicht erhöhen.

Konzernabschluss 2010 der Flughafen Wien AG

116	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
117	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
118	—	Konzern-Bilanz
119	—	Konzern-Geldflussrechnung
120	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
122	—	Konzern-Anhang
		122 — Grundlagen und Methoden
		128 — Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
		139 — Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
		151 — Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
		167 — Sonstige Angaben
		187 — Konzernunternehmen
		189 — Beteiligungen der Flughafen Wien AG
202	—	Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz
203	—	Bestätigungsvermerk

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2010

in T€	Anhang	2010	2009
Umsatzerlöse	(1)	533.834,7	501.687,5
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	16.376,8	15.386,8
Betriebsleistung		550.211,5	517.074,3
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-42.341,2	-37.474,3
Personalaufwand	(4)	-238.108,2	-215.394,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-101.625,9	-97.731,6
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		168.136,1	166.474,1
Abschreibungen	(6)	-65.811,1	-66.908,9
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		102.325,1	99.565,2
Beteiligungsergebnis ohne At-Equity-Unternehmen	(8)	325,1	225,0
Zinsertrag	(9)	3.368,5	3.570,3
Zinsaufwand	(9)	-11.031,7	-10.470,9
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	83,1	-302,8
Finanzergebnis ohne At-Equity-Unternehmen		-7.255,0	-6.978,3
Beteiligungsergebnis At-Equity-Unternehmen	(7)	3.611,6	3.417,4
Finanzergebnis		-3.643,5	-3.560,9
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		98.681,6	96.004,3
Ertragsteuern	(11)	-22.994,9	-22.657,3
Periodenergebnis		75.686,7	73.346,9
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		75.717,5	73.360,9
Nicht beherrschende Anteile		-30,8	-13,9
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(21)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		3,61	3,49
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,00	2,10
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		42.000,0	44.100,0

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2010

in T€	2010	2009
Periodenergebnis	75.686,7	73.346,9
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (brutto)		
Wertänderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	1.467,5	664,0
Cash-Flow Hedge	82,9	-164,2
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-8.940,2	-1.939,6
Mitarbeiterstiftung	0,0	1.288,0
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital verrechnete Posten	1.847,5	38,0
Sonstiges Ergebnis	-5.542,4	-113,9
Gesamtergebnis	70.144,3	73.233,0
Davon entfallend auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	70.175,1	73.247,0
Nicht beherrschende Anteile	-30,8	-13,9

Konzern-Bilanz

zum 31.12.2010

AKTIVA

in T€	Anhang	31.12.2010	31.12.2009
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	12.523,2	12.977,6
Sachanlagen	(13)	1.538.593,1	1.471.339,5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	139.366,2	126.896,0
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(15)	108.485,8	107.368,9
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	5.151,8	3.923,3
		1.804.120,2	1.722.505,4
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(17)	4.504,4	3.310,8
Wertpapiere	(18)	64.351,0	62.884,7
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	61.887,5	66.802,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(20)	63.632,7	5.428,6
		194.375,6	138.426,2
Summe Aktiva		1.998.495,7	1.860.931,6

PASSIVA

in T€	Anhang	31.12.2010	31.12.2009
Eigenkapital			
Grundkapital	(21)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(22)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(23)	-895,5	4.646,9
Einbehaltene Ergebnisse	(24)	553.294,3	519.554,7
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		822.726,1	794.528,9
Nicht beherrschende Anteile	(25)	232,8	263,6
		822.958,9	794.792,4
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(26)	104.342,5	92.943,0
Finanzverbindlichkeiten	(27)	794.112,9	591.551,6
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	40.441,1	50.137,6
Latente Steuern	(11)	17.037,4	12.567,8
		955.934,0	747.199,9
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(29)	951,6	835,0
Übrige Rückstellungen	(29)	109.375,4	90.863,2
Finanzverbindlichkeiten	(27)	204,0	90.671,6
Lieferantenverbindlichkeiten	(30)	66.267,4	103.804,1
Übrige Verbindlichkeiten	(31)	42.804,5	32.765,3
		219.602,9	318.939,3
Summe Passiva		1.998.495,7	1.860.931,6

Konzern- Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2010

in T€	2010	2009
Ergebnis vor Ertragsteuern	98.681,6	96.004,3
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	64.683,4	64.599,2
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	374,2	734,6
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Wertpapieren	0,0	33,8
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.024,0	-1.354,8
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	82,9	-164,2
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-1.193,6	225,1
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	5.101,9	555,7
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	20.971,5	-14.027,0
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-1.190,4	24.793,6
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	186.487,5	171.400,4
- Zahlungen für Ertragsteuern	-16.744,1	-15.926,7
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	169.743,4	155.473,7
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	182,9	1.140,9
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-173.668,1	-209.274,2
+ Einzahlungen aus Abgang von Wertpapieren	0,0	32.152,6
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-173.485,2	-175.980,7
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-44.100,0	-54.600,0
- Auszahlungen für den Erwerb nicht beherrschender Anteile	-6.047,9	0,0
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	112.093,7	73.892,8
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	61.945,8	19.292,8
Veränderung des Finanzmittelbestands	58.204,1	-1.214,3
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	5.428,6	6.642,8
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	63.632,6	5.428,6

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in T€	Grundkapital	Kapitalrücklagen	AfS-Rücklage	Sicherungsrücklage
Stand zum 1.1.2009	152.670,0	117.657,3	-194,0	-282,1
Marktwertbewertung von Wertpapieren			498,0	
Cash-Flow Hedge				-123,2
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste				
Mitarbeiterstiftung				
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	498,0	-123,2
Periodenergebnis				
Gesamtergebnis	0,0	0,0	498,0	-123,2
Marktwertbewertung nicht beherrschende Anteile Put-Option				
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2009	152.670,0	117.657,3	304,1	-405,2
Stand zum 1.1.2010	152.670,0	117.657,3	304,1	-405,2
Marktwertbewertung von Wertpapieren			1.100,6	
Cash-Flow Hedge				62,2
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste				
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	1.100,6	62,2
Periodenergebnis				
Gesamtergebnis	0,0	0,0	1.100,6	62,2
Erwerb nicht beherrschende Anteile Put-Option				
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2010	152.670,0	117.657,3	1.404,7	-343,1

Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar					Nicht beherrschende	
Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe Sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Anteile	Gesamt
-1.430,0	7.632,9	5.726,8	500.052,7	776.106,8	277,5	776.384,3
		498,0		498,0		498,0
		-123,2		-123,2		-123,2
-1.454,7		-1.454,7		-1.454,7		-1.454,7
		0,0	966,0	966,0		966,0
-1.454,7	0,0	-1.079,9	966,0	-113,9	0,0	-113,9
			73.360,9	73.360,9	-13,9	73.346,9
-1.454,7	0,0	-1.079,9	74.326,9	73.247,0	-13,9	73.233,0
		0,0	-224,9	-224,9		-224,9
			-54.600,0	-54.600,0		-54.600,0
-2.884,8	7.632,9	4.646,9	519.554,7	794.528,9	263,6	794.792,4
-2.884,8	7.632,9	4.646,9	519.554,7	794.528,9	263,6	794.792,4
		1.100,6		1.100,6		1.100,6
		62,2		62,2		62,2
-6.705,2		-6.705,2		-6.705,2		-6.705,2
-6.705,2	0,0	-5.542,4	0,0	-5.542,4	0,0	-5.542,4
			75.717,5	75.717,5	-30,8	75.686,7
-6.705,2	0,0	-5.542,4	75.717,5	70.175,1	-30,8	70.144,3
		0,0	2.122,1	2.122,1		2.122,1
			-44.100,0	-44.100,0		-44.100,0
-9.589,9	7.632,9	-895,5	553.294,3	822.726,1	232,8	822.958,9

Konzern-Anhang

Grundlagen und Methoden

Angaben zum Unternehmen

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

Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2010 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie mit § 245a UGB.

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

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Darüber hinaus wird Planvermögen, welches vom Barwert der Pensionsverpflichtungen in Abzug gebracht wird, zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Abschlüsse der Flughafen Wien AG und deren Tochterunternehmen werden unter Beachtung der einheitlich für den Konzern geltenden Ansatz- und Bewertungsmethoden in den Konzernabschluss einbezogen. Sämtliche Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

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

Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

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

Verbesserungen einzelner IFRS (improvement project) vom April 2009	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2010 beginnen.
Änderungen IFRS 2 betreffend anteilsbasierte Vergütungen im Konzern, die in bar erfüllt werden	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2010 beginnen.
Änderungen zu IFRS 1 betreffend zusätzliche Ausnahmen für erstmalige Anwender	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2010 beginnen.
IFRIC 18 „Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden“	Anzuwenden auf Geschäftsfälle, die am oder nach dem 1. November 2009 eintreten.
IFRIC 17 „Sachausschüttungen an Eigentümer“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 31. Oktober 2009 beginnen.
Änderung des IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse nach IFRS“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.
Überarbeitung des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.
Änderung des IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ betreffend zur Sicherung qualifizierte Instrumente	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

IAS 27 und IFRS 3

Die Änderung des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ hat zur Folge, dass es zu einer Einführung eines transaktionsbezogenen Wahlrechts für die Bewertung der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter, die entweder zum beizulegenden Zeitwert oder in der Höhe des Anteils der nicht beherrschenden Gesellschafter am beizulegenden Zeitwert des erworbenen Nettovermögens des erworbenen Unternehmens bewertet werden können, kommt. IFRS 3 (2008) fordert weiters, erwerbsbezogene Kosten getrennt von dem Unternehmenszusammenschluss zu bilanzieren, und führt daher grundsätzlich zu einer erfolgswirksamen Erfassung solcher Kosten. Die Flughafen-Wien-Gruppe wendet IFRS 3 (2008) prospektiv auf alle Unternehmenszusammenschlüsse ab dem 1. Jänner 2010 an. IAS 27 (2008) „Konzern- und separate Abschlüsse nach IFRS“ schreibt vor, dass Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen im Eigenkapital zu erfassen sind, wenn es keine Änderung der Beherrschung gibt. Der Standard schreibt auch vor, wie bei Beherrschungsverlust zu bilanzieren ist. Ein verbleibender Anteil im Unternehmen wird zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet. Ein daraus folgender Gewinn oder Verlust wird ergebniswirksam erfasst. Beide Änderungen haben jedoch im Geschäftsjahr 2010 keine Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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

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

Änderungen IAS 24 „Angaben zu nahestehenden Personen“ und Änderung an IFRS 8	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2011 beginnen.
Änderungen IFRIC 14 betreffend freiwillig vorausgezahlte Beträge im Rahmen von Mindestfinanzierungsvorschriften	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2011 beginnen.
IFRS 9 „Finanzinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen. ¹⁾
Änderungen IFRS 1 und IFRS 7 „Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichangaben nach IFRS 7“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen.
Verbesserungen einzelner IFRS (improvement project) vom Mai 2010	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen. ¹⁾
IFRIC 19 „Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen.

Änderungen zu IAS 32 betreffend die Klassifizierung von ausgegebenen Rechten	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2010 beginnen.
Änderung von IFRS 7 betreffend den Transfer von finanziellen Vermögenswerten	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen. ¹⁾
Änderung von IFRS 1 „Feste Umstellungszeitpunkte und ausgeprägte Hochinflation“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen. ¹⁾
Änderung von IAS 12 „Rückgewinnung der zugrunde liegenden Vermögenswerte“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2012 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen. ¹⁾

1) Das Datum des Inkrafttretens laut EU-Verordnung kann vom Inkrafttreten laut International Accounting Standards Board abweichen.

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

Konsolidierungskreis

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

Die sieben Tochterunternehmen und ein assoziiertes Unternehmen wurden wie im Vorjahr wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 1,0 Prozent (Vorjahr: unter 1,0 Prozent) des Konzernumsatzes.

Die Existenz und Auswirkung von potenziellen Stimmrechten, die gegenwärtig ausgeübt oder umgewandelt werden können, werden bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen beherrscht wird, berücksichtigt. Ein beherrschender Einfluss besteht, wenn die Muttergesellschaft direkt oder indirekt in der Lage ist, die Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens zu bestimmen. Die Einbeziehung einer Tochtergesellschaft beginnt mit dem Zeitpunkt der Erlangung des beherrschenden Einflusses und endet bei dessen Wegfall.

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

In den Konzernabschluss 2010 sind neben der Flughafen Wien AG vierzehn inländische (Vorjahr: zwölf) und sieben ausländische (Vorjahr: fünf) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Weiters wurden vier inländische Unternehmen (Vorjahr: drei) und vier ausländische Unternehmen (Vorjahr: vier) nach der Equity-Methode bewertet.

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

Mit Abtretungsvertrag vom 22. Oktober 2009 wurde ein Geschäftsanteil an der SCA Schedule Coordination Austria GmbH entsprechend einer voll eingezahlten Stammeinlage im Nennbetrag von € 6.750 zu einem Kaufpreis von € 68.400 erworben. Gemäß Punkt 6 des Abtretungsvertrags war der Übergang aller mit dem Geschäftsanteil verbundenen Rechte und Verbindlichkeiten auf den neuen Gesellschafter mit Ablauf des 31. Dezember 2009 wirksam. Auf die erworbenen Anteile entfällt ein Firmenwert in Höhe von € 8.536,20, der gemäß IAS 28.23 im Beteiligungsansatz enthalten ist und nicht separat ausgewiesen wird.

Mit Abtretungsvertrag vom 18. Juni 2010 wurden 19,05 Prozent der Anteile an der KSC Holding a.s. erworben. Die Flughafen-Wien-Gruppe hält nun 100 Prozent der Anteile an der Gesellschaft, die wiederum zu 66 Prozent am Flughafen Košice beteiligt ist. In diesem Zusammenhang ergab sich in der aktuellen Periode ein Ergebnis aus der Bewertung der Verbindlichkeit Put-Option, das direkt im Eigenkapital erfasst wurde.

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

Änderungen des Konsolidierungskreises 2010

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

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2010 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

Änderungen des Konsolidierungskreises 2009

Im Geschäftsjahr 2009 wurden die folgenden Gesellschaften erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen:

Name der Gesellschaft	Erwerbszeitpunkt	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
VIE Malta Finance Holding Ltd.	1.6.2009	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung
VIE Malta Finance Ltd.	1.6.2009	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung

Die Flughafen Wien AG und die Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH haben die Gesellschaft VIE Malta Finance Holding Ltd. mit einem Stammkapital von T€ 2,0 gegründet. Die VIE Malta Finance Holding Ltd. und die Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH haben die VIE Malta Finance Ltd. mit einem Stammkapital von T€ 2,0 gegründet. Der Sitz der Gesellschaften liegt in Luqa, Malta. Der Gegenstand der Gesellschaften liegt in einer Finanzierungstätigkeit für die Flughafen-Wien-Gruppe.

Im Geschäftsjahr 2009 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Konsolidierungsmethoden

Nach IFRS erfolgt die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingegebenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Erwerbsbezogene Kosten werden aufwandswirksam erfasst, wenn sie anfallen. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet.

Für jeden Unternehmenserwerb entscheidet der Konzern auf individueller Basis, ob die nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert oder anhand des proportionalen Anteils am Nettovermögen des erworbenen Unternehmens erfasst werden.

Als Firmenwert wird der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem beizulegenden Zeitwert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Im Fall des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d.h. die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passivische Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen.

Nicht beherrschende Anteile werden in der Konzernbilanz innerhalb des Eigenkapitals als gesonderter Posten ausgewiesen.

Konzerninterne Salden, Geschäftsvorfälle, Erträge, Aufwendungen werden in voller Höhe eliminiert. Gewinne oder Verluste aus konzerninternen Geschäftsvorfällen, die im Buchwert von Vermögenswerten wie Vorräten und Anlagevermögen enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert.

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

Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der bezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

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

Währungsumrechnung

Fremdwährungsgeschäfte in den einzelnen Konzerngesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des 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 sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro.

Immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

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

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

Der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit bestimmt sich in der Regel durch Berechnung des Nutzwerts nach der Discounted-Cash-Flow-(DCF)-Methode. Diese DCF-Berechnungen basieren auf den vom Management genehmigten und auch für interne Zwecke verwendeten Mehrjahres-Finanzplänen. Der gewählte Planungshorizont spiegelt die Annahmen für kurz- bis mittelfristige Marktentwicklungen wider. Zahlungsströme, die über den Detailplanungszeitraum hinausgehen, werden anhand langfristig erwarteter Wachstumsraten berechnet. Die risikoadäquaten Kapitalkosten werden als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt („Weighted Average Cost of Capital“).

Sachanlagen

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

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

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

Wertminderungen immaterieller Vermögenswerte und Sachanlagen

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten zahlungsmittelgenerierenden Einheit von Vermögenswerten zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben.

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird in der Regel mithilfe 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 wirtschaftliche 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. Zum Bilanzstichtag bestehen wie im Vorjahr weder Finance-Lease-Verhältnisse mit dem Flughafen-Wien-Konzern als Leasinggeber noch als Leasingnehmer.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder in der Produktion noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als

Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Die Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 33,3 bis 50 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt.

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 2008-P gemischter Bestand von F.W. Pagler“ zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte.

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

	2010	2009
Rechnungszinssatz	4,50%	5,30%
Lohn- und Gehaltstrend	3,77%	3,70%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,50%–2,14%	2,12%
Erwarteter Veranlagungsertrag der Versicherung (nur für Pensionen) ¹⁾	3,60%	3,26%
Fluktuationsabschlag (gestaffelt)	0,00%–12,00%	0,00%–12,00%

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 Betrags nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen mit Ausnahme der Rückstellungen für Abfertigung, Pension und Jubiläumsgeld werden im Finanzergebnis erfasst.

Öffentliche Zuwendungen

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

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

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

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Finanzielle Vermögenswerte umfassen insbesondere Finanzanlagen wie nicht konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, zu Handelszwecken gehaltene originäre und derivative finanzielle Vermögenswerte sowie

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Finanzielle Verbindlichkeiten begründen regelmäßig einen Anspruch des Gläubigers auf Erhalt von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten. Darunter fallen insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie derivative Finanzverbindlichkeiten. Die erstmalige bilanzielle Erfassung sowie der bilanzielle Abgang von Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum Erfüllungstag, das ist der Tag, an dem der Vermögenswert an oder durch den Konzern geliefert wird. Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden in der Regel unsaldiert ausgewiesen, außer wenn bezüglich der Beträge ein Aufrechnungsrecht besteht und der Ausgleich auf Nettobasis erfolgen soll.

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

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

Originäre finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)

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

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

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

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

Die in der Folge aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts resultierenden Gewinne und Verluste werden grundsätzlich unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital (Marktwertbewertungsrücklage = AfS-Rücklage) ausgewiesen. Sollten Wertminderungen infolge dauerhaften und signifikanten Absinkens des beizulegenden Zeitwerts eintreten, werden diese erfolgswirksam erfasst und die AfS-Rücklage ausgebucht. Ergibt sich zu späteren Bewertungszeitpunkten, dass der beizulegende Zeitwert infolge von Ereignissen, die nach dem Zeitpunkt der Erfassung der Wertminderung eingetreten sind, gestiegen ist, werden die Wertminderungen in entsprechender Höhe grundsätzlich erfolgswirksam zurückgenommen. Ergebniswirksam erfasste Wertminderungen, die 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 im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung überführt.

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

Forderungen

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

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Verbindlichkeiten

Finanzverbindlichkeiten werden bei Zuzählung in Höhe des tatsächlich zugeflossenen Betrags angesetzt, der in der Regel dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Ein wesentlicher Unterschied zwischen erhaltenem Betrag und 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 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.

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 Steuerverrechnun-

gen 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.

Beteiligungsergebnis

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

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

Die Bewertung von immateriellen Vermögenswerten, Vermögenswerten des Sachanlagevermögens und Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen ist mit Schätzungen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts zum Erwerbszeitpunkt verbunden. Die Anteile an at-Equity-bilanzierten Unternehmen weisen einen Buchwert in Höhe von T€ 108.485,8 (Vorjahr: T€ 107.368,9) auf.

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen sind Schätzungen im Zusammenhang mit der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden erforderlich. Immobilien werden durch Sachverständigengutachten bewertet. Ansatzfähige immaterielle Vermögenswerte werden je nach Art des Vermögenswerts und der Verfügbarkeit von Informationen anhand geeigneter Bewertungsmethoden bewertet. Da eine marktpreisorientierte Bewertung („Market Approach“) von immateriellen Vermögenswerten aufgrund mangelnder vergleichbarer Marktpreise meist nicht möglich ist, wird in der Regel

ein kapitalwertorientiertes Verfahren („Income Approach“) herangezogen. Für die Bewertung von Kundenbeziehungen wird die Residualwertmethode („Multiperiod Excess Earnings Method“) angewandt. Hierbei wird der Barwert der Einkommensströme aus dem vorhandenen Kundenstamm ermittelt. Ausgehend von der Annahme, dass der zu bewertende immaterielle Vermögenswert erst im Verbund mit anderen materiellen und immateriellen Vermögenswerten Einkommensströme erwirtschaftet, werden bei der Ermittlung der relevanten Einzahlungsüberschüsse neben den operativen Kosten auch kalkulatorische Nutzungsentgelte für diese „unterstützenden“ Vermögenswerte („Contributory Asset Charges“) berücksichtigt. Bei dieser Bewertung wird die Verringerung der geplanten Einkommensströme im Zeitablauf nach Maßgabe einer angemessenen Schrumpfrate („Churn Rate“) der Kunden beachtet.

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 8.128,9, Vorjahr: T€ 8.583,3) und Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 4.394,4, Vorjahr: T€ 4.394,4), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.538.593,1, Vorjahr: T€ 1.471.339,5), als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 139.366,2, Vorjahr: T€ 126.896,0) sowie Vermögenswerten des Finanzanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 113.637,6, Vorjahr: T€ 111.292,3) 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, risikoadäquate Abzinsungssätze und angemessene Nutzungsdauern einfließen. Die Berechnung des Barwerts der geschätzten künftigen Zahlungsströme sowie die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, sind folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruhen in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Aufgrund von laufenden Bauvorhaben und den damit zusammenhängenden Prüfungserfordernissen bestehen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen in Bau. Die Unsicherheiten sind dadurch begründet, dass die Prüfungen der von dritter Seite für die Anlagen in Bau erbrachten Leistungen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses noch im Laufen sind. Sollten sich Beanstandungen der erbrachten Leistungen ergeben, können daraus Anpassungen der aktivierten Beträge resultieren.

Der Flughafen-Wien-Konzern bildet Wertberichtigungen in Höhe von T€ 4.284,6 (Vorjahr: T€ 10.409,3) 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 mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 91.502,0 (Vorjahr: T€ 81.770,1) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten oder anderen ausstehenden Ansprüchen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 2.303,1 (Vorjahr: T€ 2.906,4) 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 in Höhe von T€ 12.106,1 (Vorjahr: T€ 11.086,3) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Kommt es zu einer Änderung der Werthaltigkeitsbeurteilung bei aktiven latenten Steuern, sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse und Segmentberichterstattung

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

Die Flughafen-Wien-Gruppe wendet IFRS 8 seit dem 1. Jänner 2009 an. IFRS 8 sieht eine Segmentberichterstattung vor, die ausschließlich an die interne Organisations- und Berichtsstruktur sowie die internen Steuerungsgrößen des Unternehmens anknüpft.

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

Ausgangsbasis sind die Geschäftssegmente, welche die Größenkriterien gemäß IFRS 8.13 erfüllen und daher berichtspflichtig sind. Geschäftssegmente, die nach IFRS 8.12 vergleichbare wirtschaftliche Merkmale aufweisen und auch in den anderen Faktoren des IFRS 8.12 ähnlich sind, werden mit diesen berichtspflichtigen Segmenten zu einem Berichtssegment zusammengefasst. Jene Segmente, die selbst nicht berichtspflichtig sind und die nicht mit den berichtspflichtigen Segmenten zusammengefasst werden, sind in Einklang mit IFRS 8.16 in dem Berichtssegment „Sonstige Segmente“ zusammengefasst:

Airport

Im Segment Airport werden die Geschäftssegmente Aviation sowie Flughafendienste in einem berichtspflichtigen Geschäftssegment zusammengefasst. Das Geschäftssegment Aviation 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-Lounges. Die Entgelte dieser Leistungen sind großteils tariflichen Einschränkungen unterworfen. Der Bereich Flughafendienste erbringt Leistungen zur Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebs, zur Behebung von Notfällen und Störungen sowie zur Gewährleistung der Sicherheit. Weiters wird der Standort Vöslau dem Segment Airport zugeordnet.

Handling

Das Segment Handling erbringt Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien- und Charterverkehrs sowie bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren der General Aviation und führt das General Aviation Center. Außerdem ist das Segment Handling für die Sicherheitskontrollen – es werden Personen sowie Handgepäck kontrolliert – verantwortlich.

Retail & Properties

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

Sonstige Segmente

In diesem Segment sind die verschiedensten Dienstleistungen, die sowohl an andere Segmente als auch an externe Kunden erbracht werden, zusammengefasst. Diese Leistungen beinhalten die Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen, die Wartung von Infrastruktureinrichtungen, Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung, im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik, technische Dienstleistungen im Bereich der Elektromechanik und Haustechnik, der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen sowie Baumanagement- und Beratungsleistungen.

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

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der Flughafen Wien beurteilt die Leistung der Segmente u.a. anhand des Betriebsergebnisses, 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.

Aufgrund der internen Berichterstattung werden die externen und internen Erlöse sowie die planmäßigen Abschreibungen erläutert. Andere Positionen wie Finanzergebnis oder Steuer Aufwand je operatives Segment werden bei den Segmentinformationen nicht angegeben, da die interne Berichterstattung nur die Positionen bis einschließlich des EBIT umfasst und diese Informationen vom Hauptentscheidungsträger nicht regelmäßig überwacht werden.

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

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

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

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

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

Segmentangaben 2010

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

1) Die sonstigen externen Umsätze betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich.

Segmentangaben 2009

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	226.468,5	169.787,7	88.826,6	16.225,4	501.308,2
Interne Segmentumsätze	28.741,8	28.377,7	15.501,7	70.593,9	
Segmentumsätze	255.210,3	198.165,4	104.328,3	86.819,3	
Sonstige externe Umsätze ¹⁾					379,3
Konzernumsatz					501.687,5
Segmentergebnis	78.723,0	13.673,4	42.785,6	-6.471,3	128.710,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)					-29.145,6
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis					99.565,2
Segmentabschreibungen	34.591,8	7.149,5	14.216,7	10.538,9	66.496,9
Sonstige (nicht zuordenbar)					412,1
Konzernabschreibungen					66.908,9
Segmentinvestitionen	201.026,6	3.526,9	11.020,6	7.769,7	223.343,8
Sonstige (nicht zuordenbar)					241,6
Konzerninvestitionen					223.585,3
Segmentvermögen	1.182.614,6	40.832,8	356.738,1	184.953,6	1.765.139,0
Davon Buchwerte der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und Joint Ventures				107.368,9	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					95.792,6
Konzernvermögen					1.860.931,6
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	423	2.955	77	539	3.995
Sonstige (nicht zuordenbar)					153
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)					4.148

1) Die sonstigen externen Umsätze betreffen ausschließlich den Verwaltungsbereich.

Überleitung der berichteten Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT

in T€	2010	2009
Summe der berichteten Segmentergebnisse (EBIT)	128.594,4	128.710,8

Verwaltungsbereich:

Umsatz	6.286,4	6.220,7
Sonstige betriebliche Erträge	1.793,3	1.881,5
Materialaufwand	-893,1	-575,8
Personalaufwand	-14.363,5	-13.179,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-18.805,6	-23.080,9
Abschreibungen	-286,8	-412,1
Summe nicht zuordenbar	-26.269,3	-29.145,6
Konzern-EBIT	102.325,1	99.565,2

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

Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.279.343,4	1.182.614,6
Handling	37.878,5	40.832,8
Retail & Properties	346.884,9	356.738,1
Sonstige Segmente	184.122,5	184.953,6
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.848.229,3	1.765.139,0

Nicht zuordenbares Vermögen

Immaterielles AV und Sachanlagen der Verwaltung	1.010,0	1.084,5
Sonstige Finanzanlagen	4.564,5	3.310,4
Langfristige Forderungen	106,8	111,3
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	64.351,0	62.884,7
Vorräte	175,2	113,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	44,3	33,3
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	348,8	456,1
Forderungen gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	128,9	140,3
Forderungen an Finanzamt	8.609,5	14.040,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3.931,8	5.315,6
Abgrenzungsposten	3.362,8	2.874,6
Zahlungsmittel und -äquivalente	63.632,7	5.428,6
Summe nicht zuordenbar	150.266,4	95.792,6
Konzernvermögen	1.998.495,7	1.860.931,6

Angaben 2010 nach Regionen

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

Angaben 2009 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	501.040,4	647,1	0,0	501.687,5
Langfristiges Vermögen	1.629.031,9	46.326,9	47.146,6	1.722.505,4

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Malta entfällt im Geschäftsjahr 2010 ein Ergebnis in Höhe von € 3,4 Mio. (Vorjahr: € 2,7 Mio.) und auf die Beteiligung am Flughafen Košice in Höhe von € 0,8 Mio. (Vorjahr: € 1,3 Mio.) Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihrem Hauptkunden Erträge in Höhe von € 183,4 Mio. (Vorjahr: € 184,5 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesem Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2010	2009
Aktiviertete Eigenleistungen	9.437,8	8.470,0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	64,1	65,3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3.433,4	3.899,1
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.024,0	1.354,8
Erträge aus der Gewährung von Rechten	694,7	818,0
Erträge aus Versicherungsleistungen	247,6	122,8
Übrige	1.475,0	656,8
	16.376,8	15.386,8

Die Erträge aus aktivierten Eigenleistungen sind im Geschäftsjahr 2010 vor allem durch Aktivierung der im Zusammenhang mit Bauvorhaben von Konzerngesellschaften erbrachten Leistungen gestiegen.

(3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2010	2009
Material	22.455,3	17.615,2
Energie	16.833,2	16.548,4
Bezogene Leistungen	3.052,8	3.310,8
	42.341,2	37.474,3

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen sind um € 4,9 Mio. oder 13,0 Prozent auf € 42,3 Mio. gestiegen. Dies ist vor allem auf den um € 2,3 Mio. höheren Verbrauch von Enteisungsmitteln zurückzuführen. Auch der Verbrauch von Treibstoffen und sonstigem Material hat sich um € 0,5 Mio. bzw. € 2,0 Mio. erhöht. Die Aufwendungen für Energie bewegen sich auf dem Niveau des Vorjahres, wobei die Aufwendungen für Strom gesunken und jene für Fernwärme gestiegen sind. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind überwiegend aufgrund der niedrigeren Aufwendungen für Brokerage gesunken.

(4) Personalaufwand

in T€	2010	2009
Löhne	105.229,6	95.133,9
Gehälter	66.557,8	62.468,3
Aufwendungen für Abfertigungen	9.350,2	7.434,8
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	3.044,8	1.073,6
Aufwendungen für Altersversorgung	7.096,3	3.542,9
davon Beiträge an Pensionskassen	5.929,8	1.540,0
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	47.667,4	44.543,8
Andere Personalaufwendungen	2.206,9	2.270,4
	238.108,2	215.394,2

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Prozent auf 4.266 Mitarbeiter gestiegen. Der größte Anstieg resultierte aus dem Segment Handling (plus 108 Mitarbeiter), gefolgt von den sonstigen Segmenten (plus 33 Mitarbeiter). Im Segment Airport ist die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter um 2,7 Prozent gesunken. Zum 31. Dezember 2010 waren 4.337 Mitarbeiter beschäftigt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 10,5 Prozent. Der Personalaufwand erhöht sich um 10,5 Prozent auf € 238,1 Mio. und ist – neben dem höheren durchschnittlichen Mitarbeiterstand – auch auf eine höhere Anzahl an geleisteten Überstunden inklusive Winterdienst, kollektivvertragliche Erhöhungen, gestiegene Aufwendungen für Abfertigungen sowie höhere Dotierungen und Auszahlungen für Pensionskassenbeiträge im Vergleich zum Berichtsjahr 2009 zurückzuführen.

(5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2010	2009
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	409,8	410,0
Instandhaltungen	19.035,0	16.622,4
Fremdleistungen	16.590,8	14.852,1
Beratungsaufwand	12.244,2	8.971,5
Marketing und Marktkommunikation	26.208,0	19.280,9
Post- und Telekommunikation	1.520,9	1.633,1
Miet- und Pacht aufwendungen	9.390,8	8.307,6
Versicherungsaufwendungen	3.503,4	3.571,5
Reisen und Ausbildung	1.922,7	1.774,8
Schadensfälle	284,4	78,6
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	-160,8	4.156,1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	424,8	800,1
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	512,8	426,3
Andere betriebliche Aufwendungen	9.739,0	16.846,7
	101.625,9	97.731,6

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

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation Systems“ aus der Manipulation der Kofferkulis, aus den

Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen sowie aus zugekauften Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH zusammen.

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden von den Abschlussprüfern folgende Leistungen erbracht:

in T€	2010	2009
Abschlussprüfung	258,6	251,2
Andere Bestätigungsleistungen	53,5	3,5
Sonstige Leistungen	102,1	0,0
	414,3	254,7

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

Im Vorjahr waren in den anderen betrieblichen Aufwendungen Kosten in Höhe von € 8,4 Mio. enthalten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink standen.

(6) Abschreibungen

in T€	2010	2009
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	1.790,4	1.930,6
	1.790,4	1.930,6
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	64.020,7	64.978,3
	64.020,7	64.978,3
Abschreibungen gesamt	65.811,1	66.908,9

(7) Beteiligungsergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen

in T€	2010	2009
Erträge	4.699,9	4.073,3
Aufwendungen	-1.088,3	-655,9
Beteiligungsergebnis at Equity	3.611,6	3.417,4

Im Geschäftsjahr wurde ein anteiliger Gewinn in Höhe von T€ 101,8 (Vorjahr: T€ 21,2) nicht erfasst. Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt T€ 40,1 (Vorjahr: T€ 141,9).

(8) Beteiligungsergebnis ohne die at-Equity-bilanzierten Unternehmen

in T€	2010	2009
Erträge aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	255,1	225,0
Erträge aus Beteiligungen sonstige Unternehmen	70,0	0,0
Sonstiges Beteiligungsergebnis	325,1	225,0

(9) Zinsergebnis

in T€	2010	2009
Zinsen und ähnliche Erträge	3.368,5	3.570,3
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-11.031,7	-10.470,9
	-7.663,2	-6.900,6

(10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2010	2009
Erträge aus der Zuschreibung zu Finanzanlagen	83,1	0,0
Erträge aus dem Abgang von Wertpapieren	0,0	4,3
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren	0,0	-38,0
Wertminderungen auf Wertpapiere und sonstige Finanzinvestitionen	0,0	-269,1
	83,1	-302,8

(11) Ertragsteuern

in T€	2010	2009
Aufwand für laufende Ertragsteuern	16.675,8	15.520,7
Aperiodischer Aufwand für laufende Ertragsteuern	2,0	-1,9
Veränderung latenter Steuern	6.317,1	7.138,5
	22.994,9	22.657,3

Die Veränderung der latenten Steuern in Höhe von T€ 4.531,5 (Vorjahr: T€ 7.349,4) ist auf temporäre Differenzen zurückzuführen. Die Veränderung in Höhe von T€ -61,8 (Vorjahr: T€ -248,8) resultiert aus der Verwendung von steuerlichen Verlustvorträgen.

Der Steueraufwand des Jahres 2010 von T€ 22.994,9 (Vorjahr: T€ 22.657,3) ist um T€ 1.675,5 (Vorjahr: T€ 1.343,7) geringer als der rechnerische Steueraufwand von T€ 24.670,4 (Vorjahr: T€ 24.001,1), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25,0 Prozent auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 98.681,6 (Vorjahr: T€ 96.004,3) ergeben würde.

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

Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2010	2009
Ergebnis vor Ertragsteuern	98.681,6	96.004,3
Rechnerische Ertragsteuer	24.670,4	24.001,1
Steuerminderung aufgrund von		
Anpassung an ausländische Steuersätze	-15,5	-72,3
Steuereffekte aus Kürzungen für lokale Steuer	-1.247,0	-620,6
Permanente Differenzen	-8,7	0,0
At-Equity-Bewertung	-1.092,8	-1.018,3
	-2.364,1	-1.711,2
Steuermehrung aufgrund von		
Anpassung an ausländische Steuersätze	58,1	48,7
Steuereffekten aus Hinzurechnungen für lokale Steuer	438,5	68,4
Permanente Differenzen	0,0	21,0
At-Equity-Bewertung	189,9	231,2
	686,5	369,4
Ertragsteueraufwand der Periode	22.992,9	22.659,2
Aperiodischer Steueraufwand	2,0	-1,9
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	22.994,9	22.657,3
Effektivsteuersatz	23,3%	23,6%

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

Steuerabgrenzung

in T€	2010	2009
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	118,1	153,7
Finanzielle Vermögenswerte	315,6	358,9
Rückstellungen für Abfertigungen	5.022,7	4.017,9
Rückstellungen für Pensionen	1.357,5	1.610,6
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	1.186,6	798,9
Aktienübertragung in Stiftung	0,0	98,1
Sonstige Rückstellungen	2.393,8	2.274,6
Steuerliche Verlustvorräte	1.711,8	1.773,7
	12.106,1	11.086,3
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	26.833,6	21.492,9
Wertpapiere	746,7	379,9
Sonstige Vermögenswerte / Schulden	822,1	886,7
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	741,0	894,6
	29.143,5	23.654,1
Summe Steuerabgrenzung	-17.037,4	-12.567,8

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 Steuerabgrenzung

in T€	2010	2009
Stand zum 1.1.	11.086,3	12.095,2
Erfolgswirksame Veränderungen	-1.215,3	-1.171,9
Erfolgsneutrale Veränderungen		
Versicherungsmathematische Differenzen	2.235,1	484,9
Mitarbeiterstiftung	0,0	-322,0
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	2.235,1	162,9
Stand zum 31.12.	12.106,1	11.086,3

Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2010	2009
Stand zum 1.1.	23.654,1	17.562,4
Erfolgswirksame Veränderungen	5.101,8	5.966,7
Erfolgsneutrale Veränderungen		
Wertpapiere langfristiges Vermögen	0,3	2,9
Wertpapiere kurzfristiges Vermögen	366,6	163,2
Sicherungsrücklage	20,7	-41,1
Sonstige erfolgsneutrale Veränderungen	387,6	124,9
Stand zum 31.12.	29.143,5	23.654,1

Bei der Berechnung der aktiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde der geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25,0 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 32,5%/35,0% und für die Slowakei 19,0%) berechnet.

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

Zum 31. Dezember 2010 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 699,2 (Vorjahr: T€ 699,2) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen im Wesentlichen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge, die – aufgrund der Unsicherheit über die Anerkennung durch die Abgabenbehörde – nicht angesetzt wurden. Im Falle der Anerkennung dieser Verlustvorträge können diese ohne Befristung verwendet werden.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Langfristiges Vermögen

(12) Immaterielle Vermögenswerte

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

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

Stand zum 31.12.2010

Anschaffungskosten	30.297,7	4.394,4	34.692,0
Kumulierte Abschreibungen	-22.168,8	0,0	-22.168,8
Nettobuchwert	8.128,9	4.394,4	12.523,2

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwerte	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2009			
Nettobuchwert zum 1.1.2009	8.321,3	4.394,4	12.715,7
Zugänge	2.192,6	0,0	2.192,6
Abschreibungen	-1.930,6	0,0	-1.930,6
Nettobuchwert zum 31.12.2009	8.583,3	4.394,4	12.977,6

Stand zum 31.12.2009

Anschaffungskosten	30.328,6	4.394,4	34.723,0
Kumulierte Abschreibungen	-21.745,3	0,0	-21.745,3
Nettobuchwert	8.583,3	4.394,4	12.977,6

Die wesentlichen Zugänge des Berichtjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2010 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 2.585,8 (Vorjahr: T€ 1.491,8) für die Entwicklung einzelner Programm-Module der selbst entwickelten Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

(13) Sachanlagen

T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere		Gesamt
			Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2010					
Nettobuchwert zum 1.1.2010	512.346,7	256.180,4	45.323,2	657.489,3	1.471.339,5
Zugänge ¹⁾	2.934,6	2.988,9	11.396,7	126.370,0	143.690,2
Umbuchungen	-15.429,0	2.366,0	66,4	-3.351,0	-16.347,5
Abgänge	-43,1	-200,9	-107,7	-86,1	-437,8
Abschreibungen	-21.347,9	-25.058,3	-13.245,1	0,0	-59.651,3
Nettobuchwert zum 31.12.2010	478.461,5	236.276,0	43.433,4	780.422,2	1.538.593,1

Stand zum 31.12.2010

Anschaffungskosten	776.752,6	657.204,0	180.100,5	780.937,1	2.394.994,2
Kumulierte Abschreibungen	-298.291,2	-420.928,0	-136.667,1	-514,9	-856.401,0
Nettobuchwert	478.461,5	236.276,0	43.433,4	780.422,2	1.538.593,1

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

T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere		Gesamt
			Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2009					
Nettobuchwert zum 1.1.2009	488.352,2	254.868,4	49.444,8	528.322,6	1.320.988,0
Zugänge	14.672,8	12.163,4	8.215,2	185.246,0	220.297,3
Umbuchungen	32.267,3	14.744,0	1.455,0	-55.383,1	-6.916,8
Abgänge	-1.055,5	-9,0	-96,4	-696,1	-1.857,0
Abschreibungen	-21.890,1	-25.586,4	-13.695,5	0,0	-61.172,0
Nettobuchwert zum 31.12.2009	512.346,7	256.180,4	45.323,2	657.489,3	1.471.339,5

Stand zum 31.12.2009

Anschaffungskosten	794.465,2	655.681,8	178.528,1	658.004,2	2.286.679,3
Kumulierte Abschreibungen	-282.118,4	-399.501,4	-133.205,0	-514,9	-815.339,7
Nettobuchwert	512.346,7	256.180,4	45.323,2	657.489,3	1.471.339,5

Im Geschäftsjahr 2010 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 17.160,3 aktiviert (Vorjahr: T€ 15.939,3). Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz betrug in der Berichtsperiode 3,6 Prozent (Vorjahr: 4,1 Prozent).

Die größten Zugänge im Geschäftsjahr 2010 und 2009 werden nachstehend, inklusive aktivierter Fremdkapitalzinsen, angeführt:

Im Segment Airport in T€	2010
VIE-Skylink	95.160,7
3. Piste	11.260,1
Sicherheitssysteme	6.664,2
SIKO-Kontrollstraßen	2.107,4
Revitalisierung Busgates	2.085,3
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.529,8
Grundstücke	1.039,5
Rampe Vorplatz	925,3
Revitalisierung Terminal 2	490,7
Infrastrukturausbau Westerweiterung	468,3
Feuerwache und Checkpoints	287,0
Im Segment Handling in T€	2010
Hebe- und Ladefahrzeuge	1.191,6
Spezialfahrzeuge	1.007,7
Schleppfahrzeuge	966,5
Betriebs- und Geschäftsausstattung	427,4
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	380,5
Im Segment Retail & Properties in T€	2010
Werbeflächen Skylink	1.884,6
Ausbau Office Park 3	682,9
Busbahnhof Ankunft alt	467,1
Parkplatz K3	285,3
Infrastrukturausbau Westerweiterung	153,0
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2010
Infrastrukturausbau Westerweiterung	2.023,6
Datenverarbeitungsanlagen	1.578,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.131,4
Software	1.044,6
Flugzeugenteisungsanlage	499,0
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	402,7
Netzwerk Bestand Erneuerung	380,7
Spezialfahrzeuge	117,2

Im Segment Airport in T€	2009
Terminalerweiterung VIE-Skylink	115.371,6
3. Piste	13.295,0
Rampe Vorplatz	13.011,2
Sicherheitssysteme	9.089,2
Feuerwache und Checkpoints	8.373,3
ÖBB-Bahnhof	6.722,3
Grundstücke	5.966,8
Rollwege und Vorfelder	4.868,8
Leitsystem	4.378,6
Gepäcksortieranlage	3.988,1

Im Segment Handling in T€	2009
Spezialfahrzeuge	2.180,4
Betriebsausstattung	1.107,8

Im Segment Retail & Properties in T€	2009
Schrankenanlage Parkhäuser und -flächen	2.208,4
Speditionsgebäude	2.087,3
Office Park 1	1.257,9

Im Segment Sonstige Segmente in T€	2009
Software	1.681,4
Datenverarbeitungsmaschinen	1.086,3
Infrastrukturausbau Westerweiterung	1.091,1
Betriebs- und Geschäftsausstattung	895,9
Trafostation	663,2

(14) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in T€	2010	2009
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.		
Nettobuchwert zum 1.1.	126.896,0	122.690,1
Zugänge	683,1	1.095,4
Umbuchungen	16.156,5	6.916,8
Abschreibungen	-4.369,4	-3.806,3
Nettobuchwert zum 31.12.	139.366,2	126.896,0
Stand zum 31.12.2010		
Anschaffungskosten	177.279,8	158.573,8
Kumulierte Abschreibungen	-37.913,6	-31.677,8
Nettobuchwert	139.366,2	126.896,0

in T€	2010	2009
Mieteinnahmen	13.604,6	14.161,3
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	7.102,3	4.651,3
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	638,2	677,3

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

Die Umbuchungen betreffen im Wesentlichen ein Speditionsgebäude, das per 31.12.2010 als Finanzinvestition gehaltene Immobilie klassifiziert wurde.

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

(15) Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen

At Equity in T€	2010	2009
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.		
Nettobuchwert zum 1.1.	107.368,9	104.790,1
Anteilszerwerbe	85,9	0,0
Anteilige Periodengewinne	4.371,2	4.043,3
Anteilige Periodenverluste	-744,4	-640,6
Abschreibung identifizierter Vermögensgegenstände	-15,3	-15,3
Dividendenausschüttung	-2.580,6	-808,6
Nettobuchwert zum 31.12.	108.485,8	107.368,9
Stand zum 31.12.		
Fortgeschriebene Anschaffungskosten	108.490,6	107.373,6
Kumulierte Wertanpassungen	-4,7	-4,7
Nettobuchwert	108.485,8	107.368,9

(16) Sonstige finanzielle Vermögenswerte

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (LaR)	1.608,2	1.614,0
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	106,8	111,3
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	1.501,3	1.502,7
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (AfS)	3.543,7	2.309,3
davon Beteiligungen an nicht konsolidierten Unternehmen	1.323,3	1.323,3
davon langfristige Investmentfonds und Wertpapiere	2.220,4	986,0
	5.151,8	3.923,3

Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)

AfS – Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 70,0 (Vorjahr: T€ 59,0), ein Darlehen an die Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H in Höhe von T€ 450,0 (Vorjahr: T€ 500,0) und den Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 106,8 (Vorjahr: T€ 111,3) sowie eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 129,5 (Vorjahr: T€ 135,0).

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen längerfristig gehaltene Investmentfonds in Höhe von T€ 2.220,4 (Vorjahr: T€ 986,0) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen in Höhe von T€ 1.323,3 (Vorjahr: T€ 1.323,3), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden:

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2010):

- Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft mbH, in Liquidation
- GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH
- Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.
- VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company, in Liquidation
- VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.
- Indian Airports Holding GmbH

Anteile an nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen (2010):

- OAO „Petroport-konzessii“ Open Stock Company

Kurzfristiges Vermögen

(17) Vorräte

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Hilfs- und Betriebsstoffe	4.504,4	3.310,8
	4.504,4	3.310,8

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

(18) Wertpapiere

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Kurzfristige Investmentfonds (AfS) ¹⁾	34.401,0	33.984,7
Rentenpapiere	29.950,0	28.900,0
davon AfS ¹⁾	9.950,0	8.900,0
davon LaR ¹⁾	20.000,0	20.000,0
	64.351,0	62.884,7

¹⁾ Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), AfS – Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

Zum Stichtag sind Wertpapiere in Höhe von T€ 34.401,0 (Vorjahr T€ 33.984,7) zur Verbesserung der Konditionen zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	49.790,2	54.384,8
Abzüglich Wertberichtigungen	-4.284,6	-10.409,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	45.505,7	43.975,5
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	348,8	456,1
Zwischensumme	45.854,5	44.431,6
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	128,9	140,3
Forderungen an Finanzamt	8.609,5	14.040,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3.931,8	5.315,6
Abgrenzungsposten	3.362,8	2.874,6
	61.887,5	66.802,0

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen. Für eventuelle Forderungsausfälle wurden Einzelwertberichtigungen vorgenommen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen entspricht annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert. Die Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen Vorauszahlungen an Körperschaftsteuer sowie Vorsteuerguthaben.

(20) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Kassenbestand	140,8	130,4
Guthaben bei Kreditinstituten	12.491,9	5.298,1
Kurzfristige Veranlagungen (Termingelder)	51.000,0	0,0
	63.632,7	5.428,6

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung weniger als drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2010 bei 1,35 Prozent (Vorjahr: 0,35 Prozent). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Eigenkapital

(21) Grundkapital

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

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

Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2010 vorgeschlagene Dividende beträgt € 2,00 (Vorjahr: € 2,10) je Aktie.

(22) Kapitalrücklagen

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

(23) Sonstige Rücklagen

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

- a) Available-for-Sale-Rücklage: Die Neubewertungsrücklage für Finanzinvestitionen resultiert aus kumulierten Gewinnen oder Verlusten aus der Neubewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten. Diese werden im sonstigen Ergebnis erfasst nach Berücksichtigung von Beträgen, die bei einem Verkauf oder einer festgestellten Wertminderung in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen werden.
- b) Sicherungsrücklage: Die Rücklage aus Sicherungsgeschäften umfasst Gewinne und Verluste aus dem effektiven Teil von Cash-Flow Hedges. Der kumulierte, in die Rücklage eingestellte Gewinn oder Verlust aus dem Sicherungsgeschäft wird nur dann in die Gewinn- und Verlustrechnung überführt, wenn auch das gesicherte Geschäft das Ergebnis beeinflusst, oder führt im Fall von nicht-finanziellen Grundgeschäften entsprechend dem angewendeten Bilanzierungsgrundsatzes zu einer Anpassung des Buchwerts.
- c) Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste: Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, erfolgsneutral im Eigenkapital (sonstigen Gesamtergebnis) erfasst.
- d) Währungsumrechnungsrücklage: Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.

(24) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn“ zum 31.12.2010 ausgewiesen ist.

Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mitarbeiterstiftung

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15. November 2000 wurde ein Aktienrückkauf in 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:

in T€	2010	2009
Stand zum 1.1.	14.012,4	13.046,4
Teilauflösung Rückstellung für Stiftungsaufwand	0,0	1.288,0
Latente Steuern	0,0	-322,0
Stand zum 31.12.	14.012,4	14.012,4

(25) Nicht beherrschende Anteile

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

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

Langfristige Schulden

(26) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Abfertigungen	61.040,7	52.806,6
Pensionen	16.748,4	17.646,1
Jubiläumsgelder	13.713,0	11.317,5
Altersteilzeit	12.840,5	11.172,8
	104.342,5	92.943,0

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 dem zum Zeitpunkt des Ausscheidens gültigen Bezugs. Für alle nach dem 31. Dezember 2002 beginnenden Dienstverhältnisse besteht kein Direktanspruch des Dienstnehmers mehr auf gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber. Für diese Dienstverträge werden die Abfertigungspflichten durch die laufende Entrichtung entsprechender Beiträge an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Bei diesem Abfertigungsmodell ist der Arbeitgeber nur zur regelmäßigen Leistung der Beiträge verpflichtet. Im Falle eines kollektivvertraglichen Abfertigungsüberhangs werden jedoch für diese Dienstnehmer Rückstellungen gebildet.

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2010	2009
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	52.806,6	49.910,1
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	6.305,4	6.361,3
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	8.027,3	1.879,5
Abfertigungszahlungen	-6.098,6	-5.344,3
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	61.040,7	52.806,6

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Verluste für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ 9.670,8 (Vorjahr: T€ 3.650,3).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2010	2009
Dienstzeitaufwand	3.606,9	3.673,9
Zinsaufwand	2.698,5	2.687,4
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand	6.305,4	6.361,3

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

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

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 2.670,2 (Vorjahr T€ 3.140,9).

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. Im Geschäftsjahr 2011 werden voraussichtlich keine Beträge in das Planvermögen eingezahlt werden.

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

Überleitung der in der Bilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellung

in T€	2010	2009
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	19.254,8	22.735,6
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	-2.506,4	-5.089,5
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	16.748,4	17.646,1

Entwicklung des Barwerts der Verpflichtung (DBO)

in T€	2010	2009
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 1.1.	22.735,6	22.068,6
Dienstzeitaufwand	256,6	966,5
Zinsaufwand	909,9	1.036,3
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	912,9	-81,1
Pensionszahlungen ¹⁾	-5.560,2	-1.254,7
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	19.254,8	22.735,6

1) davon Übertrag an Pensionskasse T€ -4.326,7

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne für Pensionsrückstellungen T€ 80,9 (Vorjahr T€ 765,6).

Entwicklung des Planvermögens

in T€	2010	2009
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 1.1.	5.089,5	4.940,0
Tatsächlicher Ertrag aus Planvermögen	209,9	149,5
Planabgeltungen ¹⁾	-2.792,9	0,0
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	2.506,4	5.089,5

1) davon Übertrag Planvermögen T€ -2.744,9

Das Planvermögen umfasst qualifizierte Rückdeckungsversicherungen.

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2010	2009
Dienstzeitaufwand	256,6	966,5
Zinsaufwand	909,9	1.036,3
Tatsächlicher Ertrag aus Planvermögen	-209,9	-149,5
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand	956,6	1.853,4

Historische Information Pensionsverpflichtung

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

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.321,6 (Vorjahr T€ 1.411,8).

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€	2010	2009
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	11.317,5	10.637,1
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	2.812,1	1.140,2
Jubiläumsgeldzahlungen	-416,6	-459,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	13.713,0	11.317,5

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2010	2009
Dienstzeitaufwand	841,7	589,6
Zinsaufwand	586,4	573,1
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.384,0	-22,5
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	2.812,1	1.140,2

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€	1.1.2010	Verbrauch	Neubildung	31.12.2010
Altersteilzeit	11.172,8	-2.423,1	4.090,8	12.840,5

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€	1.1.2010 = 31.12.2010
Stiftungsaufwendungen	906,3
davon kurzfristig	906,3

(27) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	204,0	90.671,6
Langfristige Bankdarlehen	794.112,9	591.551,6
Finanzverbindlichkeiten	794.316,9	682.223,2

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

Im Geschäftsjahr 2010 wurde durch die Konzerngesellschaft VIE Malta Finance Ltd. im Rahmen des ULSG (Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetz) eine Finanzierung über € 300,0 Mio. abgeschlossen, wobei im Berichtsjahr € 200,0 Mio. zugezählt wurden. Diese Finanzierung weist eine Laufzeit von fünf Jahren sowie zum Bilanzstichtag eine nominelle Verzinsung von durchschnittlich 2,2 Prozent auf.

Im Geschäftsjahr 2009 wurde durch die Konzerngesellschaft VIE Malta Finance Ltd. ein Schuldscheindarlehen in Höhe von € 103,5 Mio. begeben. Dieses Schuldscheindarlehen weist eine Laufzeit von vier bis sechs Jahren sowie eine Verzinsung von durchschnittlich 3,6 Prozent auf. Wie im Vorjahr beträgt das Kreditvolumen bei der Europäischen Investitionsbank € 400,0 Mio. mit einer fixen Verzinsung beider Tranchen von durchschnittlich 4,5 Prozent. Diese Darlehen haben eine Laufzeit bis Juni 2031, wovon die ersten neun Jahre tilgungsfrei sind.

Aufgrund des Abschlusses der ULSG-Finanzierung konnten die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten von € 90,7 Mio. auf € 0,2 Mio. reduziert werden.

Die Bankdarlehen weisen folgende Restlaufzeiten auf:

	31.12.2010	31.12.2009
Bis zu einem Jahr	204,0	90.671,6
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	334.361,9	59.561,6
Mehr als fünf Jahre	459.751,0	531.990,0
	794.316,9	682.223,2

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen.

(28) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Verbindlichkeiten aus nicht beherrschenden Anteilen	0,0	1.585,7
Umweltfonds (langfristiger Anteil)	10.489,3	17.017,3
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten	10.489,3	18.603,0
Abgrenzungsposten	28.524,8	29.083,6
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.427,0	2.451,0
	40.441,1	50.137,6

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren. Aufgrund der Annahme, dass die Auszahlungsvoraussetzungen für die Hälfte der Verbindlichkeit in 2011 vorliegen werden, wird je ein Betrag in Höhe von T€ 10.489,3 sowohl in den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten wie auch in den übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

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

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

Kurzfristige Schulden

(29) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Nicht konsumierte Urlaube	9.948,9	10.295,7
Andere Personalansprüche	5.649,6	5.446,1
Ertragsteuern	951,6	835,0
Stiftungsaufwendungen	906,3	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	66.919,0	58.070,5
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	17.812,3	7.531,1
Sonstige übrige Rückstellungen	8.139,2	8.613,4
	110.326,9	91.698,3

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2010

in T€	1.1.2010	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	31.12.2010
Nicht konsumierte Urlaube	10.295,7	-1.027,7	0,0	680,9	9.948,9
Andere Personalansprüche	5.446,1	-3.255,7	-387,0	3.846,0	5.649,6
Ertragsteuern	835,0	-833,7	0,0	950,2	951,6
Stiftungsaufwendungen	906,3	0,0	0,0	0,0	906,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	58.070,5	-29.143,1	-3.113,8	41.105,5	66.919,0
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.531,1	-6.710,5	-820,6	17.812,3	17.812,3
Sonstige übrige Rückstellungen	8.613,4	-1.850,5	-2.538,9	3.915,2	8.139,2
	91.698,3	-42.821,2	-6.860,2	68.310,1	110.326,9

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

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatzforderungen, einer Rückstellung für Sicherheitsbeiträge und der Haftpflichtversicherung für das Jahr 2010 zusammen.

(30) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2010	31.12.2009
Gegenüber Dritten	59.650,9	97.512,1
Gegenüber verbundenen Unternehmen	6.600,7	6.232,0
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	15,8	60,0
	66.267,4	103.804,1

(31) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2010	31.12.2009¹⁾
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	4.409,0	5.775,1
Kreditorische Debitoren	4.801,0	1.225,8
Umweltfonds (kurzfristiger Teil)	10.489,3	0,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten	1.758,7	1.555,9
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	21.458,0	8.556,8
Derivative Finanzinstrumente	457,4	540,3
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	1.826,6	1.412,0
Andere Abgrenzungsposten (PRA)	1.914,5	2.210,7
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	7.093,8	4.522,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.024,0	1.024,0
Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern	0,0	8.170,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten (keine finanzielle Verbindlichkeit)	185,4	50,2
Abgrenzungsposten Löhne	8.844,8	6.278,8
	42.804,5	32.765,3

1) Vergleichswerte angepasst

Die Verbindlichkeiten gegenüber nicht beherrschenden Anteilen bestand 2009 aufgrund einer Put-Option für die nicht beherrschenden Gesellschafter an der slowakischen Tochtergesellschaft KSC Holding a.s. zum Verkauf ihrer Anteile. Mit Juni 2010 wurden 19,05 Prozent der verbleibenden Anteile an der KSC Holding a.s. erworben. Zum 31. Dezember 2010 bestehen daher keine Verpflichtungen aus nicht beherrschenden Anteilen aufgrund der Put-Option.

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

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

Sonstige Angaben

(32) Konzern-Geldflussrechnung

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

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Davon entfallen T€ 2.179,9 (Vorjahr: T€ 4.739,1) auf Zinseneinzahlungen und T€ 25.732,6 (Vorjahr: T€ 22.089,8) auf Zinsenauszahlungen. Die Dividendeneinzahlungen betragen T€ 1.476,3 (Vorjahr: T€ 1.063,6). Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Als nicht zahlungswirksame Transaktion wurden noch nicht bezahlte Anschaffungen von Sachanlagen aus der Geldflussrechnung eliminiert. Unter Berücksichtigung von Auszahlungen, die in Vorjahren eliminiert wurden, ergab sich eine Eliminierung von T€ +26.809,5 (Vorjahr: T€ -15.422,6).

(33) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Forderungen, ausgereichte Darlehen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

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

	Buchwert nach Wertberich- tigungen 31.12.2010	Davon weder wertge- mindert 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
2010 in T€							
Restlaufzeit bis 1 Jahr	49.915,2	40.089,0	5.434,3	1.482,7	344,4	876,2	540,1
Restlaufzeit über 1 Jahr	21.501,3	21.501,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	71.416,5	61.590,3	5.434,3	1.482,7	344,4	876,2	540,1

	Buchwert nach Wertberich- tigungen 31.12.2009	Davon weder wertge- mindert 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
2009 in T€							
Restlaufzeit bis 1 Jahr	49.683,4	35.971,8	3.217,9	7.333,0	619,2	925,0	97,4
Restlaufzeit über 1 Jahr	21.614,0	21.614,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	71.297,4	57.585,8	3.217,9	7.333,0	619,2	925,0	97,4

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:

2010 in T€	Wertberichtigung		Wertberichtigung
	1.1.2010	Veränderung¹⁾	31.12.2010
Einzelwertberichtigungen	12.200,3	-6.095,0	6.105,4
Pauschale (Einzel-)Wertberichtigungen	108,5	-29,8	78,7
	12.308,8	-6.124,8	6.184,1

1) Saldo aus Zuführung, Auflösung und Verwendung

2009 in T€	Wertberichtigung		Wertberichtigung
	1.1.2009	Veränderung¹⁾	31.12.2009
Einzelwertberichtigungen	8.210,8	3.989,6	12.200,3
Pauschale (Einzel-)Wertberichtigungen	49,6	58,9	108,5
	8.260,4	4.048,5	12.308,8

1) Saldo aus Zuführung, Auflösung und Verwendung

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2010 T€ 138,4 (Vorjahr: T€ 43,0).

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

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

2009 in T€	Buchwert vor	Einzelwert- berichtigung	Pauschale	Buchwert nach
	Wertberich- tigungen		(Einzel-)Wert- berichtigung	Wertberich- tigungen
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009
Überfällig < 1 Jahr	5.706,3	5.357,4	108,4	240,6
Überfällig > 1 Jahr	7.276,0	6.808,0	0,1	467,9
Summe	12.982,4	12.165,4	108,5	708,5

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

2010 in T€	Brutto-Cash-Flows		Cash-Flows		
	Buchwert 31.12.2010	gesamt zum 31.12.2010	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Fix verzinste Bankdarlehen	473.411,6	737.747,1	21.285,7	129.774,1	586.687,3
Variabel verzinste Bankdarlehen	320.905,3	271.332,9	28.308,5	243.024,3	0,0
Lieferantenverbindlichkeiten	66.267,4	66.267,4	66.267,4	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	31.947,3	31.947,3	31.947,3	0,0	0,0
Derivative Verbindlichkeiten	457,4	474,9	304,5	170,4	0,0
Summe			148.113,5	372.968,9	586.687,3

2009 ¹⁾ in T€	Brutto-Cash-Flows		Cash-Flows		
	Buchwert 31.12.2009	gesamt zum 31.12.2009	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Fix verzinste Bankdarlehen	558.059,2	845.907,5	111.535,6	124.455,8	609.916,2
Variabel verzinste Bankdarlehen	124.164,0	119.963,5	19.963,5	44.800,0	55.200,0
Lieferantenverbindlichkeiten	103.804,1	103.804,1	103.804,1	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten ¹⁾	27.159,8	27.165,5	25.583,3	0,0	1.582,2
Derivative Verbindlichkeiten	540,3	572,3	158,6	413,7	0,0
Summe			261.045,0	169.669,5	666.698,4

1) angepasst

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2010 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31. Dezember 2010 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

Das Management geht davon aus, dass – abgesehen von den unten dargestellten Ausnahmen – die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt werden, grundsätzlich den Zeitwerten entsprechen.

**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende
Zeitwerte nach Bewertungskategorien**

2010 in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2010	Nominalwert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	63.632,7	63.632,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	45.854,5	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen ¹⁾	LaR	25.562,0	
davon Rentenpapiere	LaR	20.000,0	
davon Forderungen geg. assoziierten Unternehmen	LaR	128,9	
davon sonstige Forderungen	LaR	3.931,8	
davon ausgereichte Darlehen	LaR	1.501,3	
Summe	LaR	71.416,5	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.323,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	46.571,4	
davon langfristige Investmentfonds und Wertpapiere	AfS	2.220,4	
davon kurzfristige Investmentfonds	AfS	34.401,0	
davon Rentenpapiere	AfS	9.950,0	
Summe	AfS	47.894,7	
PASSIVA			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	66.267,4	
Finanzverbindlichkeiten ²⁾	FLAC	794.316,9	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	31.947,3	
davon übrige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	10.489,3	
davon übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	21.458,0	
Summe	FLAC	892.531,7	
Derivative finanzielle Schulden			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	457,4	

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)

- 1) Da aufgrund von teilweise fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.
- 2) Aufgrund des hohen Anteils an langfristigen festverzinslichen Krediten und der seit dem Jahr 2009 unverändert hohen Risikoprämien bei Finanzierungen (credit spreads), ergab sich eine deutliche Abweichung der beizulegenden Zeitwerte von den fortgeführten Anschaffungskosten.

Wertansatz nach IAS 39

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

**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende
Zeitwerte nach Bewertungskategorien**

2009 in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2009	Nominalwert = Zeitwert
AKTIVA			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	5.428,6	5.428,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	44.431,6	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen ¹⁾	LaR	26.958,5	
davon Rentenpapiere	LaR	20.000,0	
davon Forderungen geg. assoziierten Unternehmen	LaR	140,3	
davon sonstige Forderungen	LaR	5.315,6	
davon ausgereichte Darlehen	LaR	1.502,7	
Summe	LaR	71.390,1	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.323,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	43.870,8	
davon langfristige Investmentfonds und Wertpapiere	AfS	986,0	
davon kurzfristige Investmentfonds	AfS	33.984,7	
davon Rentenpapiere	AfS	8.900,0	
Summe	AfS	45.194,1	
PASSIVA			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	103.804,1	
Finanzverbindlichkeiten ²⁾	FLAC	682.223,2	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	27.159,8	
davon übrige langfristige Verbindlichkeiten	FLAC	18.603,0	
davon übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	FLAC	8.556,8	
Summe	FLAC	813.187,1	
Derivative finanzielle Schulden			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	540,3	

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)

- 1) Da aufgrund von teilweise fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.
- 2) Aufgrund des hohen Anteils an langfristigen festverzinslichen Krediten und der im Jahr 2009 unverändert hohen Risikoprämien bei Finanzierungen (credit spreads), ergab sich eine deutliche Abweichung der beizulegenden Zeitwerte von den fortgeführten Anschaffungskosten.

Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaffungs- kosten	Zeitwert erfolgs- neutral	Zeitwert erfolgs- wirksam	Zeitwert 31.12.2009	Punkt
				5.428,6	(20)
44.431,6				44.431,6	(19)
26.958,5				26.958,5	
20.000,0				20.000,0	(18)
140,3				140,3	(19)
5.315,6				5.315,6	(19)
1.502,7				1.502,7	(16)
71.390,1				71.390,1	
1.129,9	193,4			1.323,3	(16)
	632,6	43.238,1		43.870,8	
	632,6	353,4		986,0	(16)
				33.984,7	(18)
				8.900,0	(18)
1.129,9	826,0	43.238,1		45.194,1	
103.804,1				103.804,1	(30)
682.223,2				433.661,6	(27)
27.159,8				27.159,8	
18.603,0				18.603,0	(28)
8.556,8				8.556,8	(31)
813.187,1				564.625,5	
		540,3		540,3	(31)

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

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

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

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

Bewertungstechniken und Annahmen für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Der beizulegende Zeitwert von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wird wie folgt bestimmt: Der beizulegende Zeitwert von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden, die auf aktiven liquiden Märkten zu standardisierten Laufzeiten und Konditionen gehandelt werden, wird anhand des Marktpreises bestimmt (beinhaltet notierte kündbare Obligationen, Wechsel, Schuldverschreibungen und unbefristete Anleihen) (Stufe 1).

Die in der Stufe 2 eingeordneten Wertpapiere werden zwar nicht selbst an der Börse gehandelt, beinhalten jedoch ausschließlich Aktien und Anleihen, die an öffentlichen Börsen gehandelt werden. Der beizulegende Zeitwert dieser Wertpapiere wird von den Marktwerten der an den öffentlichen Börsen notierenden Aktien und Anleihen abgeleitet.

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

Der beizulegende Zeitwert von Derivaten wird anhand von Marktpreisen ermittelt. 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.

In der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

In der folgenden Übersicht werden die Finanzinstrumente, die nach ihrer erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, analysiert. Dabei werden sie in die Stufen

1 bis 3 eingeordnet, die der Erheblichkeit der in die Bewertung einfließenden Faktoren Rechnung tragen:

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

				31.12.2010
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
AKTIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (AfS)	10.304,6	35.634,2	0,0	45.938,8
Afs finanzielle Vermögenswerte Gesamt	10.304,6	35.634,2	0,0	45.938,8

PASSIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Derivate mit Sicherungsbeziehung (Hedging)	0,0	457,4	0,0	457,4
Derivate Gesamt	0,0	457,4	0,0	457,4

				31.12.2009
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
AKTIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (AfS)	9.253,4	33.984,7	0,0	43.238,1
Afs finanzielle Vermögenswerte Gesamt	9.253,4	33.984,7	0,0	43.238,1

PASSIVA				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert				
Derivate mit Sicherungsbeziehung (Hedging)	0,0	540,3	0,0	540,3
Derivate Gesamt	0,0	540,3	0,0	540,3

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

Wesentliche Annahmen für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere

Der beizulegende Zeitwert der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere wird, sofern sie unter die Stufe 1 fallen, anhand von zum jeweiligen Stichtag gültigen Marktpreisen (Börsenkursen) ermittelt. Die in der Stufe 2 eingeordneten Wertpapiere werden zwar nicht selbst an der Börse gehandelt, beinhalten jedoch ausschließlich Aktien und Anleihen, die an öffentlichen

Börsen gehandelt werden. Der beizulegende Zeitwert dieser Wertpapiere wird von den Marktwerten der an den öffentlichen Börsen notierenden Aktien und Anleihen abgeleitet.

Derivate mit Sicherungsbeziehungen

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

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2010 in T€	aus der Folgebewertung							Netto- ergebnis 2010
	aus Zinsen Ertrag	aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgs- wirksam	zum Zeitwert erfolgs- neutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	aus Abgang	
Barreserve	38,9					-0,9		-0,9
Kredite und Forderungen (LaR)	1.525,6				2,3	243,9		246,2
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	1.873,9			1.100,6				1.100,6
Finanzielle Schulden zu fortgeführten An- schaffungskosten (FLAC)		-10.668,0						0,0
Hedging		-304,9		82,9				82,9
Summe	3.438,3	-10.972,9	0,0	1.183,5	1,4	243,9	0,0	1.428,8

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2009 in T€	aus der Folgebewertung							Netto- ergebnis 2009
	aus Zinsen Ertrag	aus Zinsen Aufwand	zum Zeitwert erfolgs- wirksam	zum Zeitwert erfolgs- neutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	aus Abgang	
Barreserve	39,6					-1,0		-1,0
Kredite und Forderungen (LaR)	2.073,1				-0,8	-4.425,0		-4.425,8
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	2.261,3			500,3			-33,7	466,6
Finanzielle Schulden zu fortgeführten An- schaffungskosten (FLAC)		-9.454,3						0,0
Hedging		-212,7		-164,2				-164,2
Summe	4.374,0	-9.667,1	0,0	336,0	-1,8	-4.425,0	-33,7	-4.124,5

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der Flughafen Wien im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen die der Bewertungskategorie „Kredite und Forderungen“ zurechenbaren

Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen dargestellt sind.

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

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 10.668,0 (Vorjahr: T€ 9.454,3) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert. Enthalten sind hierunter auch Zinserträge aus einem Zinsderivat, welches der Flughafen Wien in der Berichtsperiode im Rahmen eines Cash-Flow Hedge als Sicherungsinstrument zur Absicherung des Zahlungsstromrisikos finanzieller Verbindlichkeiten eingesetzt hat.

Im Rahmen der erfolgsneutralen Erfassung der Wertänderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2010 Bewertungsgewinne von netto T€ 1.100,6 (Vorjahr: Bewertungsgewinne von netto T€ 500,3) im Eigenkapital erfasst.

(34) Derivative Finanzinstrumente

Zinstauschvereinbarungen (Zinsswaps)

In 2007 hat der Flughafen Wien zur Sicherung des Zahlungsstromrisikos einer variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeit einen Zinsswap („Zahle fix – Empfange variabel“) abgeschlossen. Als Grundgeschäft wurde die variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeit in Höhe des Nominalwerts des Zinsswaps designiert. Die Zahlungsstromänderungen des Grundgeschäfts, die sich aus den Veränderungen des variablen Zinssatzes ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen des Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, das variabel verzinsliche Bankdarlehen in eine festverzinsliche Finanzschuld zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten zu sichern. Bonitätsrisiken sind nicht Teil der Sicherung.

Strukturierte Zinsswaps

	31.12.2010	31.12.2009
Nominalwerte in T€	10.000,0	10.000,0
Beizulegender Zeitwert	-457,4	-540,3
Durchschnittlich empfangener Zinssatz	0,77%	0,72%
Durchschnittlich zu zahlender Zinssatz	3,76%	3,76%
Restlaufzeit in Jahren	1,9	2,9

Die Bewertung erfolgt zu Marktdaten des Bewertungsstichtags. Der Bewertung liegen allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (Black-Scholes, Heath-Jarrow-Morton) zugrunde. Die durchschnittlich variablen Zinssätze, die während der Laufzeit der Zinstauschvereinbarungen wesentlichen Änderungen unterliegen können, entsprechen den am Bilanzstichtag gültigen Zinssätzen.

Aus der erfolgsneutralen Realisierung der Wertänderung des Sicherungsgeschäfts resultiert im Geschäftsjahr 2010 ein in der Sicherungsrücklage erfasster Gewinn von T€ 62,2 (Vorjahr: Verlust von T€ 123,2).

(35) Risikomanagement

Finanzwirtschaftliche Risiken

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken wie Risiken aus der Veränderung der Zinssätze, der Wechselkurse und der Börsenkurse. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und kommen für Handels- oder andere spekulative Zwecke nicht zum Einsatz. Zur Minderung des Kreditrisikos werden die Sicherungsgeschäfte grundsätzlich nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen.

Die Grundzüge der Finanzpolitik werden jährlich vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Die Umsetzung der Finanzpolitik sowie das laufende Risikomanagement obliegen der Konzern-Treasury-Abteilung. Bestimmte Transaktionen bedürfen der vorherigen Genehmigung durch den Bereichsleiter und bei Überschreiten von bestimmten Wertgrenzen durch den Gesamtvorstand, der darüber hinaus regelmäßig über den Umfang und den Betrag der aktuellen Risikoexposition informiert wird. Die Treasury-Abteilung betrachtet das effektive Management des Liquiditätsrisikos sowie des Marktrisikos als eine ihrer Hauptaufgaben.

Liquiditätsrisiko

Aufgabe der Liquiditätssicherung ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der Unternehmensgruppe. Basis der Liquiditätssteuerung ist eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung, die laufend Soll-Ist-Analysen unterzogen und bei Bedarf angepasst wird. Hierzu erhält die zentrale Treasury-Abteilung Informationen von den einzelnen Konzernbereichen, um ein Liquiditätsprofil zu erstellen. Durch diese aktive Steuerung von Zahlungsströmen wird der Zinssaldo optimiert. Zusätzlich werden Teile der Finanzinvestitionen in Wertpapiere (Investmentfonds, Anleihen) gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangelerläuterung (33) dargestellt.

Kreditrisiko

Der Flughafen Wien ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem Kredit-Rating von zumindest A (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss eine einwandfreie Bonität gewährleistet sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral fortlaufend überwacht. Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch

kurze Zahlungsfristen, dem Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie der vermehrten Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken wird mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalierten Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen.

Die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte (einschließlich derivativer Finanzinstrumente mit positivem Marktwert) repräsentieren gleichzeitig das maximale Ausfall- und Bonitätsrisiko, da zum Abschlussstichtag keine wesentlichen, das maximale Ausfallrisiko mindernden Vereinbarungen (wie z.B. Aufrechnungsvereinbarungen) bestehen.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangläuterung (33) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhangläuterung (37) dargestellt.

Zinsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko stellt das Risiko dar, dass der beizulegende Zeitwert oder künftige Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen des Marktzinssatzes schwanken. Das Zinsrisiko beinhaltet das Barwertrisiko bei fest verzinsten Finanzinstrumenten und das Zahlungsstromrisiko bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten und liegt vor allem bei langfristigen Finanzinstrumenten vor. Solche längere Laufzeiten sind im operativen Bereich von untergeordneter Bedeutung, können jedoch bei Finanzanlagen, Wertpapieren und Finanzschulden wesentlich sein.

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen und der geplanten Schuldenstruktur setzt die Treasury-Abteilung selektiv Zinsderivate ein, um die Zinsausstattung für die Finanzverbindlichkeiten der vom Management gewünschten Zusammensetzung anzupassen und so das Risiko sich ändernder Zinsen zu minimieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetische Änderungen von relevanten Risikovariablen auf Ergebnis und Eigenkapital zeigen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der Flughafen-Wien-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zins-sensitivitätsanalysen 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 designed 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 designed 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 2010 um 100 Basispunkte höher/geringer gewesen wäre, wäre das Ergebnis um T€ 2.076,9 niedriger/höher (Vorjahr: T€ 657,0 höher/niedriger) gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung von T€ 2.076,9 (Vorjahr: T€ 657,0) ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2010 um 100 Basispunkte höher/niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 1.557,7 niedriger/höher (Vorjahr: T€ 492,7 höher/niedriger) gewesen. Bei der Erstellung dieser Analyse wurde unterstellt, dass andere Faktoren, wie z.B. Fremdwährungskurse, konstant bleiben.

Währungsrisiko

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS besteht kein Währungskursrisiko bei Finanzinstrumenten, die auf die funktionale Währung lauten. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung bleiben im Sinne von IFRS 7 unberücksichtigt.

Die Währungskursrisiken des Flughafen-Wien-Konzerns resultieren aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Fremdwährungsrisiken im Investitionsbereich sind vorwiegend auf den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungen an ausländischen Unternehmen zurückzuführen. Zum Abschlussstichtag unterlag der Konzern keinen wesentlichen Risiken aus auf Fremdwährung lautenden Transaktionen im Investitionsbereich.

Währungskursrisiken im Finanzierungsbereich resultieren aus finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung und aus Darlehen in Fremdwährung, die zur Finanzierung an Konzerngesellschaften ausgereicht werden. Der Flughafen Wien war zum Abschlussstichtag keinen wesentlichen Fremdwährungsrisiken im Finanzierungsbereich ausgesetzt.

Im operativen Bereich wickeln die einzelnen Konzernunternehmen ihre Aktivitäten nahezu ausschließlich in ihrer jeweiligen funktionalen Währung (Euro) ab, die überwiegend der Berichtswährung des Flughafen-Wien-Konzerns entspricht. Deshalb wird das Wechselkursrisiko des Konzerns aus der laufenden operativen Tätigkeit als gering eingeschätzt.

Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

Wesentliche originäre monetäre Finanzinstrumente wie Forderungen, verzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Fremdkapitalinstrumente, flüssige Mittel oder verzinsliche Schulden sind vorwiegend unmittelbar in funktionaler Währung denominated. Währungskursänderungen haben daher im Wesentlichen keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

Zinserträge und -aufwendungen aus Finanzinstrumenten werden ebenfalls überwiegend direkt in funktionaler Währung erfasst. Daher können auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf die betrachteten Größen entstehen.

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 2010 und 2009 hatte der Flughafen-Wien-Konzern – von Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen abgesehen – keine als zur Veräußerung verfügbar kategorisierte Beteiligung im Bestand.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt, abgesehen von der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts, auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer ausgezeichneten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals gemäß Konzern-Bilanz. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die Aufnahme oder Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung oder Anpassung der Dividendenzahlungen. Für das Gearing wird kein zahlenmäßig konkretes Ziel vorgegeben, mittelbar soll jedoch die Fremdkapitalquote nicht mehr als zwei Drittel betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2010	2009
Finanzschulden	794.316,9	682.223,2
- Liquide Mittel	-63.632,7	-5.428,6
- Kurzfristige Wertpapiere	-64.351,0	-62.884,7
= Netto-Finanzschulden	666.333,2	613.909,9
./. Buchwert Eigenkapital	822.958,9	794.792,4
= Gearing	81,0%	77,2%

Das Gearing erhöhte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die Aufnahme von Fremdmitteln in Höhe von € 112,1 Mio. (Vorjahr: € 73,9 Mio.). Der Veränderung der Fremdmittel steht die Erhöhung des Finanzmittelbestands in Höhe von € 58,2 Mio. gegenüber.

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

(36) Operating-Leasing-Verhältnisse

Flughafen Wien als Leasinggeber

In der folgenden Tabelle werden die Leasingzahlungen aus unkündbaren Miet- und Leasingverträgen dargestellt, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern Leasinggeber ist. Es handelt sich vorwiegend um die Vermietung von Betriebs- und Geschäftsgebäuden am Standort Flughafen Wien (inklusive der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien).

in T€	2010	2009
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	116.150,2	109.092,9
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	7.149,3	5.996,1

Künftige Mindestleasingzahlungen

Bis zu einem Jahr	57.139,0	53.724,5
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	93.348,7	90.386,9
Länger als fünf Jahre	193.994,9	230.429,7

Flughafen Wien als Leasingnehmer

Wesentliche langfristige unkündbare Leasingverträge, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer auftritt, bestehen mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien sowie mit der SITA Information Networking Computing Inc., USA, über die Anmietung von Betriebs- und Geschäftsausstattung inklusive Betriebssoftware betreffend die Abfertigungsschalter in den Terminals. In der folgenden Tabelle werden die aus diesen Verträgen zu leistenden Leasingzahlungen dargestellt:

in T€	2010	2009
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	7.879,9	8.101,9
Davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	1.659,4	3.217,4
Künftige Mindestleasingzahlungen		
Bis zu einem Jahr	8.579,6	6.861,7
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	27.677,7	22.965,4
Länger als fünf Jahre	54.644,2	57.206,5

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 Mitarbeiterbeteiligung-Privatstiftung, im Wesentlichen die Abdeckung der Körperschaftsteuer, in Form von Nachstiftungen zu tragen.

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbands Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 4.316,2 (Vorjahr: T€ 4.672,9).

Die Malta Mediterranean Link Consortium Group (MMLC) hat einen Kredit mit einer Laufzeit bis Mitte 2018 und einem per 31. Dezember 2010 aushaftenden Obligo von € 15,3 Mio. in Anspruch genommen. Die Flughafen Wien AG hat zugesagt, dass die Anteile an der MMLC während der Laufzeit des Kredits nicht veräußert werden. Weiters hat sie sich gegenüber dem Kreditinstitut verpflichtet, dafür zu sorgen, dass alle Beteiligungsgesellschaften zu jeder Zeit eine gesunde finanzielle Lage aufweisen, und erklärt, dass es unsere Unternehmenspolitik ist, dass die MMLC ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllt und dafür zu sorgen, dass die MMLC finanziell so ausgestattet ist, dass sie ihre Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann.

Seit 2009 ist eine steuerliche Außenprüfung der österreichischen Gesellschaften für die Jahre 2004 bis 2007 (Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2008 und 2009 im Gange, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses noch nicht abgeschlossen war. Etwaige sich daraus ergebende Verpflichtungen sind zum Bilanzstichtag nicht verlässlich abschätzbar.

Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Punkt (26).

Zur Verpfändung von Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens siehe Punkt (18).

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 4,1 Mio. (Vorjahr: € 1,1 Mio.), für Sachanlagen in Höhe von € 184,0 Mio. (Vorjahr € 103,3 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. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die von nicht konsolidierten, verbundenen Unternehmen erhaltenen aufwandswirksam erfassten Leistungen betragen im Geschäftsjahr T€ 5.636,4 (Vorjahr: T€ 5.637,1).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2010 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 1.153,5 (Vorjahr: T€ 1.017,9) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 492,9 (Vorjahr: T€ 490,5). Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter, die für den Zugbetrieb notwendig sind (Gepäckhandling, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc.). Die Umsätze des assoziierten Unternehmens Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Am 31. Dezember 2010 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 534,9 (Vorjahr: T€ 525,7) und gegenüber nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 43,9 (Vorjahr: T€ 85,9).

Die Wertberichtigungen für diese Posten betragen T€ 332,0 (Vorjahr: T€ 372,0).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 4.409,0 (Vorjahr: T€ 5.775,1) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen in Höhe von T€ 15,8 (Vorjahr: T€ 60,0).

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 Anhang-erläuterung (39) entnommen werden.

(39) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt:

Im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2010	2009
Arbeiter	3.101	2.993
Angestellte	1.165	1.156
	4.266	4.148

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2010 und 2009 folgende Vergütungen:

	2010	2010	2010	2010
		Erfolgsab-		
in T€	Fixe	hängige	Sach-	Gesamt-
	Bezüge	Bezüge 2009	bezüge	bezüge
Mag. Christian Domany	0,0	0,0	0,0	0,0
Mag. Herbert Kaufmann	254,1	84,6	7,5	346,2
Ing. Gerhard Schmid	254,1	84,6	7,5	346,2
Komm.Rat Ernest Gabmann	254,1	70,5	7,2	331,9
	762,4	239,8	22,1	1.024,3

	2009	2009	2009	2009
		Erfolgsab-		
in T€	Fixe	hängige	Sach-	Gesamt-
	Bezüge	Bezüge 2008	bezüge	bezüge
Mag. Christian Domany	190,3	145,1	5,4	340,8
Mag. Herbert Kaufmann	253,8	145,1	7,5	406,4
Ing. Gerhard Schmid	253,8	145,1	7,5	406,4
Komm.Rat Ernest Gabmann	211,7	0,0	5,6	217,2
	909,5	435,3	25,9	1.370,7

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2009, die im Jahr 2010 ausbezahlt wurden. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands besteht eine Rückdeckungsversicherung. Im Berichtsjahr wurden Pensionsverpflichtungen in Höhe von € 4,0 Mio. an eine Pensionskasse übertragen.

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€ 630,8 (Vorjahr: T€ 675,6).

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 2010

in T€	Leitende		
	Aufsichtsräte	Vorstände	Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	121,6	1.123,5	2.112,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	981,4	896,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	4,0	31,3
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	882,3	172,0
Summe	121,6	2.991,3	3.212,3

Geschäftsjahr 2009

in T€	Leitende		
	Aufsichtsräte	Vorstände	Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	160,4	1.370,7	1.923,5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	1.012,4	66,9
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	3,5	12,8
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	83,9	82,6
Summe	160,4	2.470,5	2.085,8

(40) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Im Jänner 2011 setzte sich die positive Entwicklung der Verkehrszahlen fort. Die Anzahl der abgefertigten Passagiere stieg im Vergleich zum Jänner 2010 um 6,7 Prozent auf insgesamt 1.282.574 Fluggäste an. Die Flugbewegungen verzeichneten ein Plus von 0,7 Prozent, das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 12,8 Prozent, und das Frachtaufkommen erhöhte sich um 0,6 Prozent. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2011 eine Steigerung von 4,6 Prozent gegenüber dem Jänner 2010.

Im Jänner 2011 wurden € 100 Mio. aus der im Berichtsjahr 2010 im Rahmen des Unternehmensliquiditätsstärkungsgesetzes abgeschlossenen Finanzierung zugezählt.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2010 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offengelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Schwechat, am 28. Februar 2011

Der Vorstand



Komm. Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Dr. Christoph Herbst
Vorstandsvorsitzender und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober- gesellschaft	Land	Konzern- Anteil	Konsolidie- rungsart
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK
BTS Holding, a.s.	BTSH	VIE	Slowakei	80,95%	VK
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0%	VK
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0%	VK
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK
VIE ÖBA GmbH	OEBA	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH	VAPB	VIE	Österreich	100,0%	VK
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	49,0%	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
Columinis Holding GmbH	CMIS	VAPB	Österreich	50,0%	EQ
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	NK

Fortsetzung: Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Ober-gesellschaft	Land	Konzern-Anteil	Konsolidierungsart
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK
Indian Airports Holding GmbH	VIND	VINT	Österreich	100,0%	NK
Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft mbH, in Liquidation	VIE BBI	VIE	Deutschland	100,0%	NK
OAO „Petroport-konzessii“ Offene Aktiengesellschaft	PETR	VINT	Russland	25,0%	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

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	107.990,4	110.940,3
Schulden	20.982,0	23.932,7
Eigenkapital	87.008,4	87.007,5
Umsatzerlöse	15.774,3	15.748,5
Periodenergebnis	7.496,8	7.495,8

Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz: 2540 Bad Vöslau – Flugplatz

Kapitalanteil: 100% VAH

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	5.942,6	5.965,5
Schulden	415,3	320,5
Eigenkapital	5.527,3	5.645,0
Umsatzerlöse	819,6	761,5
Periodenergebnis	-117,0	-364,2

Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

Sitz: 2320 Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	6.128,9	5.358,2
Schulden	1.038,0	525,4
Eigenkapital	5.091,0	4.832,8
Umsatzerlöse	1.731,7	1.329,6
Periodenergebnis	739,7	468,7

VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H. (VINT)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	65.091,9	61.240,8
Schulden	8.542,7	2.430,6
Eigenkapital	56.549,2	58.810,3
Umsatzerlöse	1.837,7	2.172,3
Periodenergebnis	-206,2	1.990,4

VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	57.928,8	57.179,9
Schulden	7.146,5	7.777,7
Eigenkapital	50.782,3	49.402,2
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.380,1	1.042,4

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIEL

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	44.897,1	45.986,6
Schulden	25.870,7	27.000,1
Eigenkapital	19.026,3	18.986,5
Umsatzerlöse	3.148,5	3.148,3
Periodenergebnis	1.010,8	952,2

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	7.305,4	7.441,8
Schulden	1.196,4	1.357,0
Eigenkapital	6.109,0	6.084,7
Umsatzerlöse	11.354,9	11.260,0
Periodenergebnis	1.686,4	1.434,8

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 99% VIEL, 1% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	8.524,5	6.111,4
Schulden	2.487,6	321,6
Eigenkapital	6.036,9	5.789,8
Umsatzerlöse	6.100,6	7.225,9
Periodenergebnis	247,1	995,3

Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	4.276,5	5.100,7
Schulden	1.874,9	3.279,6
Eigenkapital	2.401,6	1.821,1
Umsatzerlöse	10.993,8	9.913,3
Periodenergebnis	1.089,2	493,7

Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafen-Privatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	59.569,7	57.468,0
Schulden	2.022,2	0,0
Eigenkapital	57.547,5	57.468,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.092,5	2.006,7

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	19.115,1	16.567,4
Schulden	9.792,1	7.213,4
Eigenkapital	9.323,0	9.354,0
Umsatzerlöse	34.533,8	32.748,0
Periodenergebnis	1.610,7	1.518,6

VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 99% VIEL, 1% BPIB

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	22.932,8	23.758,7
Schulden	2.408,4	2.611,9
Eigenkapital	20.524,4	21.146,8
Umsatzerlöse	2.104,3	1.874,8
Periodenergebnis	-622,3	-1.435,4

BTS Holding a.s. (BTSH)

Sitz: 811 03 Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE, 33,25% VINT

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	1.245,7	1.403,8
Schulden	23,6	20,2
Eigenkapital	1.222,0	1.383,6
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-161,6	-73,1

KSC Holding a.s. (KSCH)

Sitz: 811 03 Bratislava, Slowakei

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

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	47.866,1	47.190,1
Schulden	5.572,2	5.668,5
Eigenkapital	42.293,9	41.521,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	772,4	1.228,2

VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

Sitz: Malta

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

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE (Malta) Limited beinhaltet die At-Equity-Bewertung des Teilkonzernabschlusses bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc.

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	48.742,6	48.600,4
Schulden	16.003,7	18.737,9
Eigenkapital	32.738,9	29.862,5
Umsatzerlöse	730,3	647,1
Periodenergebnis	3.476,5	2.338,4

VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

Sitz: Malta

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

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009¹⁾
Vermögenswerte	978,9	10,9
Schulden	0,0	32,5
Eigenkapital	978,9	-21,6
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.575,4	-23,6

1) Rumpfgeschäftsjahr – 2009 gegründet

VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

Sitz: Malta

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

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009¹⁾
Vermögenswerte	306.811,9	106.486,6
Schulden	306.809,9	105.914,6
Eigenkapital	2,0	572,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	959,0	570,0

1) Rumpfgeschäftsjahr – 2009 gegründet

VIE ÖBA GmbH (OEBA)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.	

IFRS-Werte in T€	2010
Vermögenswerte	2.086,4
Schulden	2.081,8
Eigenkapital	4,5
Umsatzerlöse	1.870,0
Periodenergebnis	-30,5

Vienna Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH (VAPB)

Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	100% VIE
Gegenstand des Unternehmens: Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen.	

IFRS-Werte in T€	2010
Vermögenswerte	318,2
Schulden	284,8
Eigenkapital	33,4
Umsatzerlöse	353,3
Periodenergebnis	-1,6

VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

Sitz:	Malta
Kapitalanteil:	99,95% VINT, 0,05% VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited.	

IFRS-Werte in T€	2010
Vermögenswerte	4,0
Schulden	2,0
Eigenkapital	2,0
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	0,0

VIE Operations Limited (VIE OP)

Sitz:	Malta
Kapitalanteil:	99,95% VIE OPH, 0,05% VINT
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.	

IFRS-Werte in T€	2010
Vermögenswerte	2,0
Schulden	0,0
Eigenkapital	2,0
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	0,0

2. Tochterunternehmen und Beteiligungen, die im Konzernabschluss nach der Equity-Methode konsolidiert sind:

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

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen
Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	25% + 1 Anteil VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft ist im Bereich der Flughafen-Bodenabfertigung am Flughafen Wien tätig.

UGB-Werte in T€	2010¹⁾	2009²⁾
Vermögenswerte	1.392,1	1.183,8
Schulden	1.549,3	1.694,3
Eigenkapital	-157,1	-510,5
Umsatzerlöse	6.184,5	5.298,8
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	353,9	132,7

1) Vorläufige Werte, 2) An endgültige Werte angepasst

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

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	50,1% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Langfristige Vermögenswerte	11.668,9	12.496,3
Kurzfristige Vermögenswerte	4.833,2	6.325,2
Langfristige Schulden	431,4	462,2
Kurzfristige Schulden	2.571,4	5.088,6
Eigenkapital	13.499,3	13.270,8
Umsatzerlöse	9.309,6	9.052,6
Periodenergebnis	228,6	79,5

SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen
Sitz:	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil:	49% VIE

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

UGB-Werte in T€	2010¹⁾	2009²⁾
Vermögenswerte	826,8	802,9
Schulden	133,2	137,7
Eigenkapital	693,6	665,2
Umsatzerlöse	874,5	966,5
Jahresüberschuss	52,0	164,7

1) Vorläufige Werte, 2) An endgültige Werte angepasst

Flughafen Friedrichshafen GmbH (FDH)

Beteiligungsverhältnis:	assoziiertes Unternehmen
Sitz:	Friedrichshafen, Deutschland
Kapitalanteil:	25,15% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafen Friedrichshafen.

IFRS-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	49.893,5	44.230,0
Schulden	34.526,3	25.924,6
Eigenkapital	15.367,1	18.305,4
Umsatzerlöse	10.659,7	9.330,2
Periodenergebnis	-2.938,3	-2.547,2

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

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Košice, Slowakei
Kapitalanteil:	66% KSCH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Košice.

Werte in T€	2010	2009
Langfristige Vermögenswerte	56.728,9	53.972,3
Kurzfristige Vermögenswerte	15.458,9	16.219,7
Langfristige Schulden	3.353,2	674,8
Kurzfristige Schulden	691,4	767,9
Eigenkapital	68.143,2	68.749,3
Umsatzerlöse	8.943,2	10.802,5
Periodenergebnis	1.188,7	1.986,4

Malta International Airport plc. (MIA)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Malta
Kapitalanteil:	10,1% VIE Malta, 40% MMLC
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Malta International Airport.	

IFRS-Werte in T€	2010¹⁾	2009²⁾
Langfristige Vermögenswerte	109.591,3	108.531,4
Kurzfristige Vermögenswerte	24.398,5	18.345,4
Langfristige Schulden	65.064,5	63.822,5
Kurzfristige Schulden	12.735,6	9.677,2
Eigenkapital	56.189,6	53.377,0
Umsatzerlöse	51.342,1	46.446,1
Periodenergebnis	10.691,2	8.842,5

1) Vorläufige Werte, 2) An endgültige Werte angepasst

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsenkurs zum Bilanzstichtag betrug € 1,66 (im Vorjahr: € 2,45) und der Kurswert der Anteile T€ 11.342,19 (Vorjahr: T€ 16.740,0).

Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC) Group

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Malta
Kapitalanteil:	57,1% VIE Malta
Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport.	

IFRS-Werte in T€	2010¹⁾	2009²⁾
Langfristige Vermögenswerte	136.032,2	135.346,2
Kurzfristige Vermögenswerte	26.517,8	19.671,8
Langfristige Schulden	77.371,6	79.132,5
Kurzfristige Schulden	16.465,8	11.852,2
Eigenkapital	68.712,7	64.033,3
Umsatzerlöse	51.343,6	46.446,1
Periodenergebnis ³⁾	4.077,2	3.116,0

1) Vorläufige Werte, 2) An endgültige Werte angepasst, 3) Nur anteiliges Periodenergebnis

Columinis Holding GmbH (CMIS)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Österreich
Kapitalanteil:	50,0% VAPB
Gegenstand des Unternehmens: Gemeinschaftsunternehmen mit dem Zweck des Erwerbs von Unternehmensbeteiligungen.	

IFRS-Werte in T€	2010
Langfristige Vermögenswerte	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	33,3
Langfristige Schulden	0,0
Kurzfristige Schulden	9,0
Eigenkapital	24,2
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-10,8

3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden

GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIAS

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

UGB-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	967,9	1.111,0
Schulden	345,0	431,6
Eigenkapital	622,9	679,4
Umsatzerlöse	2.483,9	2.504,6
Jahresüberschuss	161,7	218,7

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 51% VIAS

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

UGB-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	4.730,9	4.109,9
Schulden	1.202,9	1.220,1
Eigenkapital	3.528,0	2.889,9
Umsatzerlöse	5.202,5	5.001,4
Jahresüberschuss	639,8	716,3

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

Sitz: 5020 Salzburg

Kapitalanteil: 100% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.

UGB-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	55,1	56,8
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	55,1	56,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-1,6	-0,6

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

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland.

UGB-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	12,3	17,9
Schulden	0,0	0,1
Eigenkapital	12,3	17,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-5,6	-3,1

Indian Airports Holding GmbH (VIND)

Sitz: 1300 Flughafen Wien

Kapitalanteil: 74% VINT, 26% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen an Flughafen Projekten, insbesondere in Indien.

UGB-Werte in T€	2010	2009
Vermögenswerte	54,3	88,4
Schulden	12,6	19,9
Eigenkapital	41,6	68,5
Umsatzerlöse	0,0	68,2
Jahresüberschuss	-3,3	31,4

Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIE BBI), in Liquidation

Sitz: 12529 Schönefeld, Deutschland

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die VIE BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & Co.KG beteiligt, die für die Verfolgung des Projekts „Flughafen Berlin“ tätig war. Die Gesellschaft befindet sich seit September 2008 in Liquidation.

DHGB-Werte in T€	2009
Vermögenswerte	2.207,8
Schulden	867,8
Eigenkapital	1.340,0
Umsatzerlöse	0,0
Jahresfehlbetrag	-0,5

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

Sitz: Athen, Griechenland

Kapitalanteil: 100% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme der VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet.

in T€	2005
Eigenkapital	11,7
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-2,6

OAO „Petroport-konzessii“ Offene Aktiengesellschaft

Sitz: Russland

Kapitalanteil: 25% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Flughafenconsulting (S.P.V zur Verfolgung des Bids des Flughafens Pulkovo).

in T€	2010¹⁾	2009
Vermögenswerte	279,2	508,9
Schulden	1.330,4	1.507,5
Eigenkapital	-1.051,2	-998,7
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5,1	-994,0

1) Vorläufiges Ergebnis

Umrechnung mit Stichtagskurs 31.12.2009: 1€=43,154 RUB lt. OeNB

Umrechnung mit Stichtagskurs 31.12.2010: 1€=40,820 RUB lt. OeNB

Erklärung des Vorstands

nach § 82 BörseG

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

Schwechat, am 28. Februar 2011

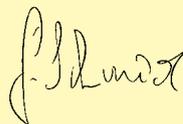
Der Vorstand



Komm. Rat Ernest Gabmann
Vorstandsmitglied



Dr. Christoph Herbst
Vorstandsvorsitzender und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,**

für das **Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2010 bis zum 31. Dezember 2010** geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2010, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2010 endende Geschäftsjahr sowie den Konzernanhang.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und die Buchführung

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Konzernbuchführung sowie für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Umfang der gesetzlichen Abschlussprüfung

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher

Fehlerdarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2010 sowie der Ertragslage des Konzerns und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2010 bis zum 31. Dezember 2010 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind.

Aussagen zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die Angaben nach § 243a UGB zutreffen.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss. Die Angaben gemäß § 243a UGB sind zutreffend.

Wien, am 28. Februar 2011

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Walter Reiffenstuhl
Wirtschaftsprüfer

DDr. Martin Wagner
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Fachtermini

Austro Control: Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum

CAT: City Airport Train; Bahnverbindung zwischen Flughafen und Wiener Innenstadt

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

Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV): Verordnung zur Etablierung von Grundsätzen für die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie betreffend organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Insiderinformationsmissbrauch für Emittenten; mit 1. November 2007 in Kraft getreten

Flugbewegungen: Starts und Landungen

General Aviation: Allgemeine Luftfahrt

Handling: Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

Home Carrier: Heimische Fluggesellschaft

Hub: Umsteigeflughafen

Incentive: Tarifpolitische Anreize wie der Destinations-, Frequenz- sowie der Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion

Lärmgebühren: Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden

Lärmschutzprogramm: Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird

Lärmzone: Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird

Low-Cost-Carrier: Billigfluglinie

Maximum Take-off Weight (MTOW): Höchstabfluggewicht; vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht

Minimum Connecting Time: Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen

One-Roof-Konzept: Bereitstellung aller Einrichtungen rund um den Flugbetrieb sowie der Verkehrsanbindung unter einem Dach

Private Aircraft: Luftfahrzeuge in Privatbesitz

Pushen: Zurücksetzen des Flugzeugs

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

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

VIE-Skylink: Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt

Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

Anlagenintensität: Berechnung:
 $\text{Anlagevermögen} / \text{Gesamtvermögen}$

Anlagendeckungsgrad 2: $(\text{Eigenkapital} + \text{langfristige Schulden}) / \text{Anlagevermögen}$

EBIT nach Steuern: EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag

EBITDA-Margin: $(\text{EBIT} + \text{Abschreibungen}) / \text{Umsatz}$

EBIT-Margin: $\text{EBIT} / \text{Umsatz}$

ROE (Return on Equity after Tax):
 $\text{Periodenergebnis} / \text{durchschnittliches Eigenkapital}$

ROCE (Return on Capital Employed after Tax): $\text{EBIT nach Steuern} / \text{durchschnittliches Capital Employed}$

ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):
 $\text{EBIT} / \text{Umsatz}$

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

Gearing (Verschuldungsgrad): $\text{Nettoverschuldung} / \text{Eigenkapital}$

Eigenkapitalquote: $\text{Eigenkapital} / \text{Bilanzsumme}$

Capital Employed: $\text{Sachanlagevermögen} + \text{immaterielle Vermögensgegenstände} + \text{langfristige Forderungen} + \text{Working Capital}$

Working Capital: $\text{Vorräte} + \text{kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände} - \text{kurzfristige Steuerrückstellungen} - \text{übrige kurzfristige Rückstellungen} - \text{Lieferantenverbindlichkeiten} - \text{übrige kurzfristige Verbindlichkeiten}$

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.

- 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: _____

Postgebühr
bezahlt
Empfänger

**Flughafen Wien
Aktiengesellschaft
Postfach 1
1300 Wien-Flughafen
Austria**

Abkürzungsverzeichnis

ACI: Airports Council International (Internationale Flughafenvertretung)

BMI: Bundesministerium für Inneres

BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

CO₂: Kohlendioxid

ECAC: European Civil Aviation Conference (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz)

IATA: International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

ICAO: International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)

LFZ: Luftfahrzeug

NO_x: Stickstoffoxide

OAG: Official Airline Guide

PAX: Passagier

TSA: Transportation Security Administration (amerikanische Bundesbehörde des Heimat-schutzministeriums)

VIAS: Vienna International Airport Security Services GesmbH

Impressum

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

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

Investor Relations

Mario Santi
Tel.: +43/1/7007-22826
E-Mail: m.santi@viennaairport.com

Leitung Kommunikation

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

Pressestelle

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

Das Informationsangebot des Flughafen Wien

im Internet:

Website des Flughafen Wien: www.viennaairport.com

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt: www.vie-umwelt.at

Alles zur 3. Piste: www.drittepiste.viennaairport.com

Dialogforum Flughafen Wien: www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv): www.viemediation.at

Disclaimer:

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 28. Februar 2011 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 2010 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com unter: <http://gb2010.viennaairport.com>

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

Dies ist ein Mensalia-Bericht.



 Vienna
International
Airport

Offen für neue Horizonte.

www.viennaairport.com