



www.viennaairport.com

Geschäftsbericht
2014
Flughafen Wien AG

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

› Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

in € Mio. (ausgenommen Mitarbeiter)	2014	Veränd. in %	2013	2012	2011
Gesamtumsatz	630,2	1,3	622,0	607,4	582,0
davon Airport*	344,1	3,8	331,4	315,3	294,6
davon Handling*	145,7	-4,0	151,9	155,9	160,5
davon Retail & Properties*	123,8	2,2	121,2	119,5	110,6
davon Sonstige Segmente*	16,6	-5,4	17,5	16,6	16,1
EBITDA	250,2	3,6	241,5	221,4	189,0
EBITDA-Marge (in %) ¹	39,7	n. a.	38,8	36,5	32,5
EBIT	119,8	6,9	112,1	108,0	67,2
EBIT-Marge (in %) ²	19,0	n. a.	18,0	17,8	11,5
ROCE (in %) ³	5,6	n. a.	5,1	4,9	3,2
Konzernergebnis nach Minderheiten	82,5	12,5	73,3	71,9	31,6
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	220,6	7,9	204,4	179,7	178,9
Eigenkapital	952,5	5,1	905,9	851,6	811,4
Eigenkapitalquote (in %)	50,3	n. a.	46,4	41,3	37,7
Nettoverschuldung	506,2	-20,1	633,4	719,6	751,7
Bilanzsumme	1.892,2	-3,2	1.953,9	2.061,8	2.150,2
Gearing (in %)	53,1	n. a.	69,9	84,5	92,6
Investitionen ⁴	75,1	3,1	72,8	101,2	260,2
Ertragsteuern	24,8	5,3	23,5	21,4	13,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ⁵	4.306	-2,1	4.399	4.475	4.525
Mitarbeiter zum Stichtag 31.12.	4.208	-0,9	4.247	4.306	4.500

* 2012 angepasst an die neue Segmentdarstellung

Erläuterungen: 1) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse; 2) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse; 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern) / durchschnittliches Capital Employed; 4) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungs-korrekturen Vorjahre; 5) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt gewichtet, nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge, exklusive Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorstände und Geschäftsführer;

› Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2014	Veränd. in %	2013	2012	2011
Gesamtpassagiere (in Mio.)	22,5	2,2	22,0	22,2	21,1
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,5	-3,9	6,8	7,1	6,5
Flugbewegungen	230.781	-0,2	231.179	244.650	246.157
MTOW (in Mio. Tonnen) ⁶	8,2	3,4	7,9	8,1	8,3
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	277.532	8,3	256.194	252.276	277.784
Sitzladefaktor (in %) ⁷	75,0	n. a.	74,8	73,0	69,6

› Börsentechnische Kennzahlen

	2014	Veränd. in %	2013	2012	2011
Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21	21
KGV (per 31.12.)	19,5	11,4	17,5	12,6	19,4
Gewinn je Aktie (in €)	3,93	12,5	3,49	3,42	1,50
Dividende je Aktie (in €) ⁸	1,65	26,9	1,30	1,05	1,00
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	2,1	n. a.	2,1	2,4	3,4
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	42,0	n. a.	37,3	30,5	66,5
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	1.613,2	25,9	1.281,0	902,8	614,3
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	81,50	32,7	61,43	42,99	51,98
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	59,38	44,8	41,00	26,04	25,70
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	76,82	25,9	61,00	42,99	29,25
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %) ⁹	1,5	n. a.	-	-	-

6) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge; 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität; 8) Dividende 2014: Vorschlag an Hauptversammlung; 9) ATX: per März 2014 Umstufung der VIE-Aktie vom ATX Prime in den ATX

Inhalt

8	—	Brief an die Aktionäre
12	—	Unternehmensprofil
14	—	Der Standort Flughafen Wien-Schwechat
16	—	Die Flughafen-Wien-Gruppe
17	—	Die Segmente
21	—	Auslandsbeteiligungen im Überblick
22	—	Unternehmensstrategie
38	—	Verantwortungsvolle Unternehmensführung
46	—	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
52	—	Investor Relations
60	—	Corporate-Governance-Bericht
73	—	Bericht des Aufsichtsrats
76	—	Konzernlagebericht
124	—	Konzernabschluss
126	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
127	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
128	—	Konzern-Bilanz
129	—	Konzern-Geldflussrechnung
130	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
132	—	Konzernanhang
234	—	Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsegesetz
235	—	Bestätigungsvermerk
237	—	Glossar



Mag. Julian Jäger

Dr. Günther Ofner

**Sehr geehrte
Aktionärinnen,
sehr geehrte
Aktionäre!**

Das Geschäftsjahr 2014 ist für die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) trotz vielfältiger Herausforderungen sehr erfolgreich verlaufen. Ein neuer Passagierrekord, steigende Margen und Ergebnisse sowie eine markant niedrigere Verschuldung sprechen eine deutliche Sprache. Das ist umso bemerkenswerter, als zahlreiche politische Krisen wie jene in Russland und der Ukraine, in Syrien, Libyen und Ägypten wichtige Destinationen unseres Airports betroffen haben. Dazu kamen spürbare Belastungen durch Streiks bei für uns bedeutenden Airlines und Flughäfen sowie ein sehr milder Winter, der zu einer deutlichen Reduktion der Enteisungserlöse führte. Dass es trotzdem gelungen ist, alle gesteckten Unternehmensziele zu übertreffen und auch die Produktivität weiter zu steigern, ist eine gemeinsame Leistung aller Mitarbeiter der FWAG, wofür wir uns bei diesen an dieser Stelle ganz herzlich bedanken möchten.

2014 verzeichnete der Flughafen Wien 22,5 Millionen Passagiere. Das entspricht einer Steigerung von 2,2 % gegenüber dem Vorjahr (2013: 22,0 Mio.) und ist ein neuer Rekord. Zur Veranschaulichung: Im Durchschnitt frequentieren 62.000 Reisende täglich unseren Airport – das ist weit mehr als die Einwohnerzahl von St. Pölten.

Bei der Passagierentwicklung gab es zwei gegenläufige Tendenzen: Während die Zahl der Lokalpassagiere um 4,6 % von 15,18 auf 15,87 Millionen zulegte, gab es bei den Transferpassagieren ein Minus von 3,9 % von 6,80 auf 6,53 Millionen. Letzteres ist auf die oben erwähnten politischen Krisen, insbesondere jene in Russland und der Ukraine, zurückzuführen sowie auf eine Rückführung des Sitzplatzangebots bei unserem größten Home-Carrier Austrian Airlines. Besonders erfreulich ist der Anstieg der Reisenden auf der Langstrecke: Hier wurde 2014 ein Plus von 20 % verzeichnet, wobei Nordamerika-Destinationen sogar 28 % Zuwachs erreichten. Die Flugbewegungen blieben gegenüber dem Vorjahr mit rund 231.000 praktisch unverändert, während das Frachtvolumen um 8,3 % auf rund 278.000 Tonnen zulegte.

>

2014 konnte die FWAG den Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % auf € 630 Mio. steigern. Dieser vergleichsweise geringe Zuwachs liegt an den eingangs erwähnten wegfallenden Enteisungserlösen. Das EBITDA legte dagegen um 3,6 % auf € 250,2 Mio. zu, die EBITDA-Marge stieg auf 39,7%. Die Profitabilität vor Steuern und Abschreibungen hat sich somit seit 2010, als die EBITDA-Marge bei nur 31,5 % lag, um mehr als ein Viertel verbessert. Das Nettoergebnis stieg um 12,5 % von € 73,3 Mio. auf € 82,5 Mio. Die abermals höhere Produktivität zeigt sich auch im um 2,1 % niedrigeren Mitarbeiterstand. Im Durchschnitt waren im Berichtsjahr 4.306 Mitarbeiter beim Flughafen Wien beschäftigt (2013: 4.399).

Besonders erfreulich ist die markante Verbesserung der Bilanzstruktur. Durch konsequente Effizienzsteigerung und Kostendisziplin ist es gelungen, die Verschuldung um € 127 Mio. von € 633 Mio. auf € 506 Mio. zu senken. Das Gearing – also die Verschuldung in Relation zum Eigenkapital – hat sich dadurch um 16,8 Prozentpunkte auf 53,1 % verbessert. Das für 2016 angepeilte Ziel, die Verschuldung auf das 2,5-Fache des EBITDA zu drücken, wurde somit bereits jetzt weit übertroffen. Das erhöht den Spielraum für zukünftige Investitionen und verbessert ganz entscheidend die Bonität der FWAG. Auch die Selbstfinanzierungskraft des Unternehmens, gemessen am Cashflow, hat sich weiter erhöht. Die Kennzahl stieg gegenüber 2013 um 7,9 % auf € 220,6 Mio. Sehr erfolgreich entwickelten sich auch die beiden internationalen Beteiligungen der FWAG, Malta und Košice. Malta erreichte einen neuen Passagierrekord, und auch Košice brachte einen Ergebnisbeitrag in Millionenhöhe.

Das insgesamt sehr gute Ergebnis der FWAG gibt mehr Spielraum beim Dividendenvorschlag an die Hauptversammlung. Dieser wird von € 1,30 im Vorjahr auf € 1,65 je Aktie erhöht. Auch die Entwicklung unserer Aktie war mit einem Kursplus von 25,9 % auf € 76,82 sehr erfreulich. Mit dazu beigetragen hat das erfolgreiche, freiwillige Übernahmeangebot für 29,9 % der Flughafenaktien durch den australischen Pensionsfonds IFM zu einem Kurs von € 82. Damit freut sich unser Unternehmen seit Dezember 2014 über einen neuen Großaktionär.

Die Finanzergebnisse unseres Unternehmens müssen natürlich immer vor dem Hintergrund unseres obersten Ziels gesehen werden, und das lautet: profitables Wachstum. Voraussetzung dafür sind die Weiterentwicklung der Infrastruktur und die Erweiterung des Streckennetzes. In beidem sind wir 2014 ein gutes Stück vorangekommen. Der Pier West wurde neu ausgestattet und bietet nun – neben neuen Shops und erweiterter Gastronomie – ein modernes, elegantes Ambiente. Auch ein verbessertes Leitsystem und Wartezeitangaben bei Sicherheitskontrolle und Gepäckausgabe tragen zu größerem Komfort der Fluggäste bei.

Zahlreiche neue Airlines wie Air China oder Ethiopian Airlines und Angebote zu neuen Destinationen in den USA, Italien, Frankreich, Griechenland, Spanien oder der Schweiz unterstreichen die Rolle des Flughafens Wien als Österreichs wichtigstes Tor zur Welt.

Mit dem Zuschlag für ein neues Hotelprojekt am Flughafen und der Ansiedlung zweier Unternehmen auf einem FWAG-Grundstück nahe Fischamend sind wir auch der Vision einer Airport-City wieder ein paar Schritte nähergekommen.

Diese positive Entwicklung wollen wir auch 2015 fortsetzen. Das erste Quartal verläuft zwar, was die Passagierzahlen betrifft, erwartungsgemäß deutlich negativ, doch aufgrund der von den Airlines für den Sommerflugplan angekündigten neuen Streckenaufnahmen und Frequenzverdichtungen gehen wir für das Gesamtjahr von einem Passagierplus zwischen 0 % und 2 % aus. Was die Finanzziele anbelangt, so rechnen wir mit einem Umsatz größer € 645 Mio., einem EBITDA größer € 250 Mio. und einem Nettoergebnis von über € 85 Mio. Die Nettoverschuldung soll weiter sinken und zu Jahresende unter € 500 Mio. liegen.

Die strategische Ausrichtung unseres Unternehmens, die Position des Flughafens Wien als wichtigste Drehscheibe zu Destinationen in Mittel- und Osteuropa weiter auszubauen, unsere Infrastruktur zu verbessern und die sich aus ihr ergebenden Ertrags- und Wachstumspotenziale konsequent zu nutzen, bleibt unverändert.

Wir würden uns freuen, diesen Weg mit Ihnen als Aktionären weiter gemeinsam zu gehen, und danken Ihnen ganz herzlich für das entgegengebrachte Vertrauen!

Schwechat, 3. März 2015

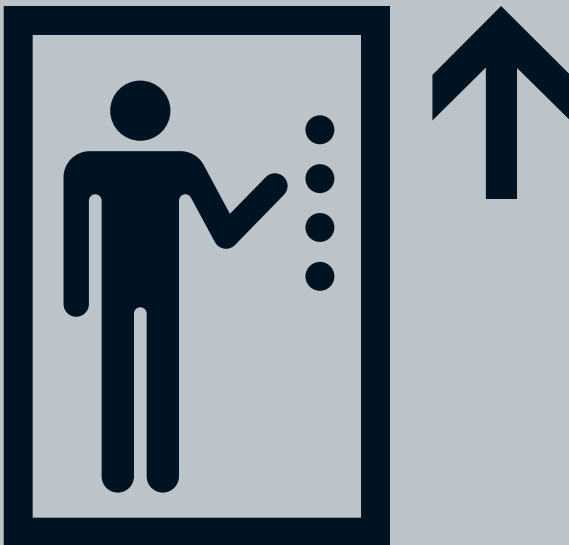
Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Unternehmensprofil

Vision, Werte & Unternehmenszweck

In einem von externen Beratern begleiteten, das ganze Unternehmen umfassenden Prozess haben Management und Mitarbeiter 2013 gemeinsam die langfristigen Ziele und den Unternehmenszweck der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) neu definiert und geschärft. Dabei wurden auch jene vier Grundwerte definiert, zu denen sich die Flughafen-Wien-Gruppe und ihre Mitarbeiter bekennen und nach denen das berufliche und unternehmerische Handeln im gesamten Konzern ausgerichtet ist.

Die Vision der FWAG ist:

„Wir zählen zu den besten Flughäfen Europas, weil wir als beste Drehscheibe zwischen Ost und West die Bedürfnisse unserer Kunden professionell und serviceorientiert erfüllen.“

Das langfristige Unternehmensziel orientiert sich an der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts:

„Wir verfolgen eine offensive Wachstumsstrategie am Standort und schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit unseren Partnern die vielfältigen Chancen und Potenziale im Luftverkehr zu nutzen. Dadurch erzielen wir eine bestmögliche, nachhaltige Steigerung unseres Unternehmenswerts.“

Die vier Grundwerte, zu denen sich Unternehmensleitung und Mitarbeiter der FWAG bekennen, sind:

- **Kundenorientierung:** Die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen, ist unsere oberste Priorität. Wir begreifen uns als Dienstleister und begegnen unseren Kunden freundlich, respektvoll und mit Verständnis für ihre individuellen Wünsche.
- **Professionalität:** Höchste Professionalität und Engagement kennzeichnen unsere Arbeit. Wir sind stolz darauf, unsere Aufgaben genau, zuverlässig sowie auf Sicherheit bedacht zu erfüllen und integrieren neue Technologien und Verfahren in unsere Prozesse, um uns weiter zu verbessern.
- **Wirtschaftlichkeit:** Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen sowie Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um.
- **Respekt:** Wir begegnen uns mit Vertrauen und Ehrlichkeit und sehen Fehler als Ansporn, besser zu werden. Wir haben Respekt vor der Meinung und Leistung anderer und unterstützen uns gegenseitig.

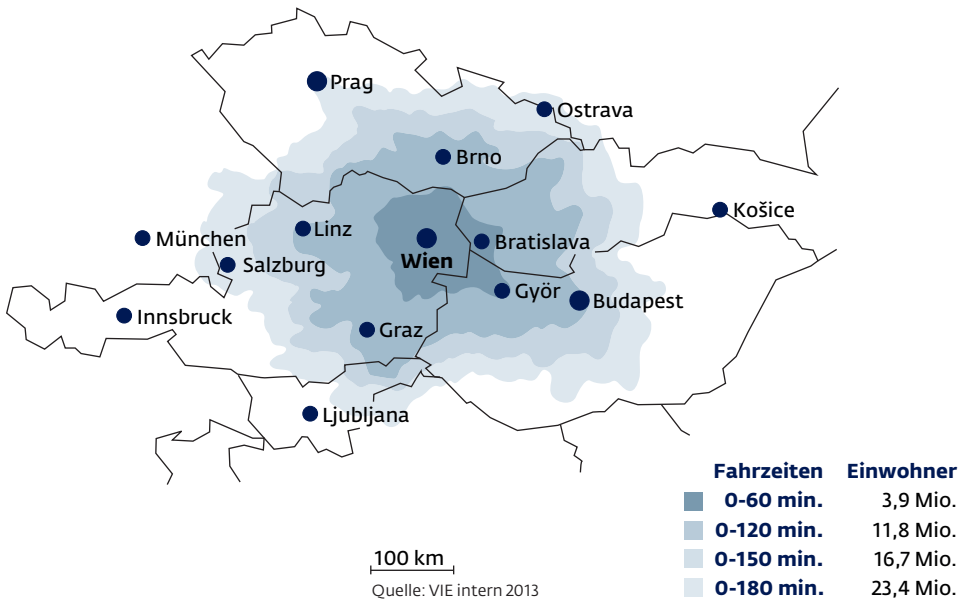
>

› Der Standort Flughafen Wien-Schwechat

Der Flughafen Wien erstreckt sich über eine Gesamtfläche von mehr als 10 km². Er liegt etwa 20 Kilometer vom Zentrum Wiens entfernt und ist über eine Autobahn, die Eisenbahn sowie durch lokale Nahverkehrsverbindungen wie Bus, Schnellbahn und den City Airport Train in kurzer Zeit erreichbar. Im Berichtsjahr wurde zudem der Fernbahnhof am Flughafen eröffnet, der die Anreise von Passagieren aus Ballungsräumen wie Linz, Salzburg und St. Pölten erleichtert und beschleunigt.

Begünstigt durch seine geografische Lage, versteht sich der Flughafen Wien als wichtige Drehscheibe zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas sowie in den Nahen und Mittleren Osten. Ein umfangreiches Angebot von 172 Destinationen in 71 Ländern sowie hohe Servicequalität durch kurze Umsteigezeiten, hervorragende Gepäckzuverlässigkeit und eine Pünktlichkeitsrate, die seit Jahren zu den besten Europas zählt, zeichnen den Flughafen Wien aus.

Das Einzugsgebiet, die sogenannte Catchment Area, umfasst innerhalb von zwei Stunden Fahrzeit neben Österreich auch Teile Tschechiens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens. Rund 11,8 Millionen Menschen leben in diesem zeitlichen Radius, innerhalb von drei Stunden ist der Flughafen sogar für 23,4 Millionen Bürger erreichbar (siehe Grafik). Der zunehmende Ausbau der Infrastruktur in den Anrainerstaaten führt zu einer kontinuierlichen Erweiterung des für den Flughafen Wien relevanten Einzugsgebiets. Der wirtschaftliche Aufholprozess dieser Regionen bewirkt auch eine wachsende Reisebereitschaft.



Die geografische Lage als Tor nach Osteuropa, die wirtschaftlich überdurchschnittlich wachsende Catchment Area und die hohe Servicequalität sind gute Gründe für Airlines, den Flughafen Wien auch als Transfer-Hub zu nutzen. Darauf setzen als Home-Carrier nicht nur die Austrian Airlines – und damit die Lufthansa Gruppe –, sondern auch NIKI/airberlin, die Wien unter anderem als Drehscheibe für ihre Griechenland-Destinationen nutzt.

Das bestehende Pistensystem aus zwei sich kreuzenden Start- und Landebahnen ermöglicht im Regelbetrieb derzeit bis zu 72 Flugbewegungen pro Stunde. Ein wichtiges Kriterium, um in Zukunft vom erwarteten Wachstum des Luftverkehrs profitieren zu können, ist die zeitgerechte Kapazitätserweiterung. Neben Terminalflächen, Parkpositionen für Flugzeuge und einem verbesserten Rollwegsystem muss vor allem auch die Kapazität der Start- und Landebahnen dem künftigen Bedarf entsprechen (siehe „Unternehmensstrategie“ ab Seite 22).

› Eckdaten des Flughafens Wien

Passagiere 2014	22.483.158
Gelände­fläche Flughafen	10 km ²
Airlines ¹	70
Destinationen ¹	172
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe ²	4.306
Erwerb­stätige am Standort Flughafen insgesamt	20.000
Gepäckstück-Handling	rund 18 Mio.
Check-in-Schalter	128
Abstellpositionen in max. Belegung	96
davon Andockpositionen	37
Vermietbare Gesamtfläche 2014 ³	123.118 m ²
davon vermietbare Frachtfläche ³	25.402 m ²
davon vermietbare Bürofläche ³	96.255 m ²
Verkaufsfläche Retail-Outlets ³	10.147 m ²
Verkaufsfläche Gastronomie-Outlets ³	8.695 m ²
Leerstand Outlets	622 m ²
Outlet-Flächen gesamt	19.464 m ²
Verhältnis zwischen Airside- und Landside-Flächen	ca. 65% : 35%
Parkplätze indoor ¹	11.064
Parkplätze outdoor ¹	10.573

1) Per 31.12.2014

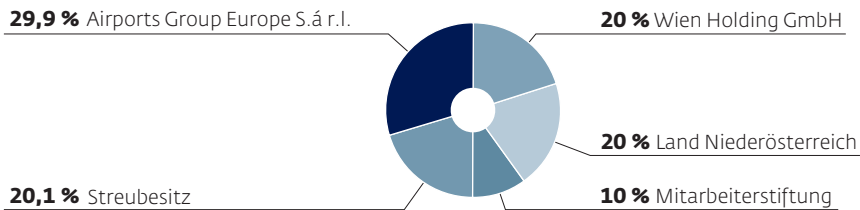
2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

3) Vermietbare Gesamtfläche (Büroflächen, Frachtflächen und technische Freiflächen): Durch Umwidmungen von Flächen kann es zu Abweichungen der Flächengrößen im Jahresvergleich kommen, auch ohne tatsächlichen Flächenzuwachs bzw. Flächenabbau.

Die Flughafen-Wien-Gruppe

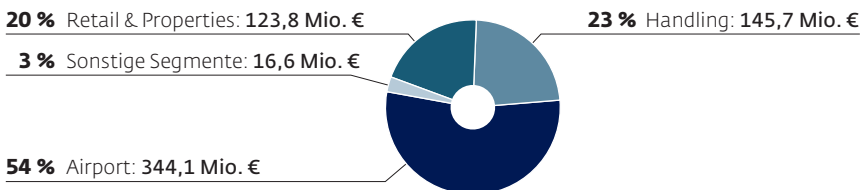
Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) gewährleistet mit ihrem diversifizierten Leistungsportfolio den reibungslosen Betrieb des Flughafen Wien. Das Unternehmen wurde im Jahr 1992 teilprivatisiert, die Aktien sind seitdem an der Wiener Börse gelistet. Größte Aktionäre sind Airports Group Europe S.à r.l. mit 29,9 %, gefolgt von der Stadt Wien (über Wien Holding GmbH) und Land Niederösterreich (über die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH) mit je 20,0 % sowie die Flughafen Wien Mitarbeiterstiftung mit 10,0 %. Die restlichen 20,1 % der Aktien befinden sich im Streubesitz (siehe Grafik). Damit ist die FWAG einer der wenigen börsennotierten Airports Europas.

Aktionärsstruktur per 31. 12. 2014



Als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber leitet die FWAG den operativen Flughafenbetrieb. Zudem fungiert sie als umfassende Infrastrukturanbieterin. Das Unternehmen und seine Tochter- und Enkelgesellschaften steuern nahezu alle Aktivitäten am Standort Flughafen Wien. Von der Weiterentwicklung und Instandhaltung der Infrastruktur, der Bodenabfertigung, der Passagierabfertigung, den Sicherheitsdienstleistungen über vielfältige Tätigkeiten rund um Retail, Gastronomie und Parkraumbewirtschaftung bis hin zur Immobilienvermarktung wird beinahe der gesamte Wertschöpfungsprozess am Standort durch die Flughafen-Wien-Gruppe abgedeckt. Die Geschäftstätigkeit der Flughafen-Wien-Gruppe ist in die vier Segmente Airport, Handling, Retail & Properties und den Bereich Sonstige Segmente aufgeteilt. Eine detaillierte Beschreibung der Geschäftsentwicklung der Segmente findet sich im Lagebericht auf Seite 84.

Umsatzverteilung FWAG



› Segment Airport

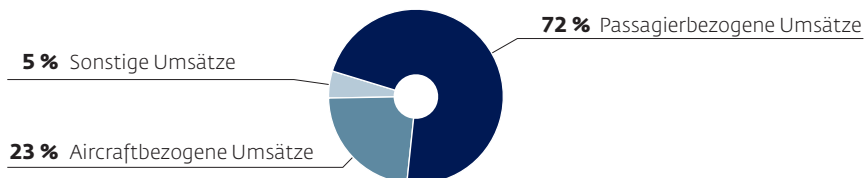
Das Segment Airport ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck verantwortlich (die Durchführung der Kontrollen erfolgt durch die 100%-Tochter VIAS). Ein weiteres Aufgabengebiet ist die Akquisition neuer Airlines im Point-to-Point-Verkehr sowie im Transferverkehr und damit verbunden die Erweiterung des Destinationsangebots sowie die Erhöhung der Flugfrequenzen. Eine attraktive Entgelte- und Incentive-Gestaltung für die Fluglinien unterstützt diese Bemühungen. Zu den Tätigkeiten des Segments Airport zählen:

- › Flugplatzbetrieb
- › Zutrittskontrollen
- › Betrieb und Betreuung aller Bewegungsflächen
- › Betrieb und Betreuung der Terminals sowie der Anlagen und der Einrichtungen zur Flugzeugabfertigung
- › Vermietung von Einrichtungen an Fluglinien
- › Betreuung bestehender sowie Akquisition neuer Airlines
- › Entgelte- und Incentive-Gestaltung
- › Behebung von Notfällen und Störungen
- › Feuerwehr
- › Ambulanz
- › Winterdienst (Vorfeld und Pisten)
- › Betrieb des Standortes Vöslau
- › Umweltmanagement & Umlandkoordination

2014 wurden am Flughafen Wien rund 22,5 Millionen Passagiere abgefertigt, ein Plus gegenüber dem Vorjahr von 2,2 %. Ein Rückgang bei den Transferpassagieren konnte dabei durch den starken Zuwachs bei Lokalpassagieren deutlich überkompensiert werden. Die Flugbewegungen stagnierten bei rund 231.000 (detaillierte Verkehrsergebnisse siehe Seite 29).

Das Segment Airport trug im Jahr 2014 mit einem Umsatz von € 344,1 Mio. zu 54,6 % zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Lagebericht auf Seite 84 detailliert beschrieben.

Umsatz Airport



› Segment Handling

Das Segment Handling erbringt als Ground- und Fracht-Handling-Agent Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und von Passagieren des Linien-, Charter- und General-Aviation-Verkehrs. Zum Segment Handling zählt neben dem Ramp-, Cargo- und Passagier-Handling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen. Dazu zählen etwa die Kontrollen von Personen und Handgepäck, aber auch die vorgeschriebenen Checks beim Wechsel von Landside/Airside sowie die Kontrollen des eingepackten Gepäcks. Ins Segment Handling fallen auch die Tätigkeiten in Zusammenhang mit der General Aviation, welche Flüge der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs umfasst. In ihr enthalten sind sowohl private als auch gewerbliche Flüge, wie zum Beispiel von Bedarfsfluggesellschaften, Privatpersonen, Firmenjets oder von Rettungsfluggesellschaften. Zu den Tätigkeiten des Segments Handling zählen:

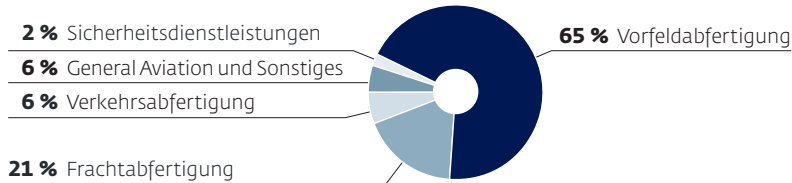
- › Be- und Entladen der Luftfahrzeuge
- › Frachtabfertigung
- › Passagierabfertigung
- › Passagier- bzw. Crewtransport
- › Cateringtransport
- › Kabinenreinigung
- › Sanitärservice
- › Push-back und Schleppen von Luftfahrzeugen
- › Enteisierung der Luftfahrzeuge
- › Abfertigung von Gepäck und Post
- › Erstellung von Flugzeugdokumenten inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen
- › Abfertigung von Luftfracht und Trucking
- › Sicherheitsdienstleistungen (auch für den Bereich Airport)
- › Führung des Import- und Exportlagers
- › Betrieb des VIP - und Business-Centers und der Lounges

Das Segment Handling trägt den Trends der Luftfahrtbranche und dem anhaltenden Preisdruck Rechnung und reagiert flexibel auf die Anforderungen von Airlines, wie den Wunsch nach kürzeren Bodenzeiten oder nach reduzierten Leistungspaketen. Durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten, hoher Pünktlichkeit und maßgeschneiderter Angebote kann sich der Geschäftsbereich Ground-Handling im Wettbewerb gut behaupten. So konnte das Handling im Berichtsjahr trotz des Mitbewerbers Celebi Ground Handling Austria GmbH einen weiterhin sehr hohen Marktanteil von 87,7% (2013: 88,5%) erzielen.

Das von der FWAG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 256.762 Tonnen (Marktanteil: 92,5%), was einem Plus von 7,5% gegenüber 2013 entspricht. Die gesamte am Flughafen umgeschlagene Frachtmenge betrug 2014 277.532 Tonnen, was einem Zuwachs von 8,3% entspricht. Die detaillierten Frachtergebnisse sind im Abschnitt „Verkehrsergebnis 2014“ auf Seite 32 beschrieben.

Das Segment trug mit einem Umsatz von € 145,7 Mio. im Jahr 2014 zu 23,1% zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Lagebericht auf Seite 84 detailliert beschrieben.

Umsatz Handling



› Segment Retail & Properties

Neben den flughafentypischen Aktivitäten der Segmente Airport und Handling gewinnen andere Umsatzquellen für den Flughafen Wien immer mehr an Bedeutung. Vor allem die Potenziale als Immobilienentwickler – Stichwort Airport-City – stehen dabei im Mittelpunkt. Zusätzlich zur klassischen Rolle als Passagier wird der Fluggast immer mehr auch in seiner Rolle als Retail-, Dienstleistungs- und Gastronomiekunde adressiert. Passagiere, Parkkunden, Hotelgäste, Konferenzteilnehmer, Mitarbeiter und Abholende als „Meeters & Greeters“ sind im Segment Retail & Properties wichtige Zielgruppen. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern neben Shopping und Gastronomie auch Werbeerlöse, das Parken sowie die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen. Zu den Tätigkeiten des Segments Retail & Properties zählen:

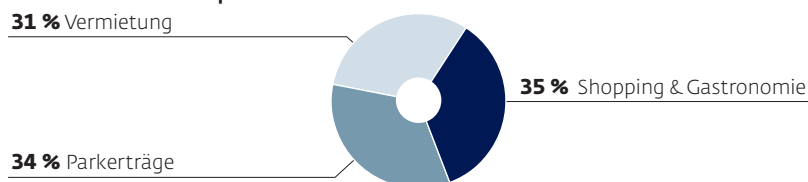
- › Shopping und Gastronomie
- › Werbeflächenvermarktung
- › Immobilienentwicklung und Immobilienvermarktung
- › Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen
- › Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsanbindung

Das Hauptaugenmerk im Retail-Bereich lag 2014 in der Realisierung neuer, attraktiver Angebote im Pier West sowie in der Plaza (siehe auch „Unternehmensstrategie“ Seite 22)

Mit mehr als 30 Millionen jährlichen Passagieren und Besuchern ist der Flughafen Wien einer der bestfrequentierten Standorte für Werbung und Kommunikation. Die neue Internet-Plattform www.airport-media.at bündelt dieses mehrdimensionale und technologisch auf höchstem Niveau stehende Kommunikations- und Medienangebot am Flughafen Wien. Nach einer bemerkenswerten Steigerung von 28 % im Jahr 2013 konnten die Werbeerlöse auch für das Jahr 2014 auf diesem hohen Niveau stabil gehalten werden.

Das Segment trug mit einem Umsatz von € 123,8 Mio. im Jahr 2014 zu 19,6 % zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Lagebericht auf Seite 84 detailliert beschrieben.

Umsatz Retail & Properties



› Segment Sonstige Segmente

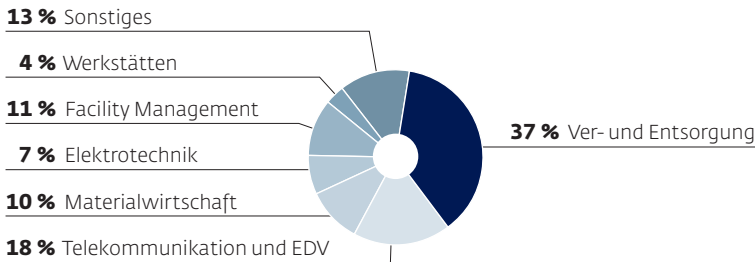
Das Segment Sonstige Segmente umfasst verschiedene Dienstleistungen, die sowohl für andere Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe als auch für externe Kunden erbracht werden. Zu den Tätigkeiten des Segments Sonstige Segmente zählen:

- › Erbringung technischer Dienstleistungen und Reparaturen
- › Wartung von Infrastruktureinrichtungen
- › Leistungen im Bereich der Ver- und Entsorgung
- › Leistungen im Bereich der Telekommunikation sowie der Informatik
- › Technische Dienstleistungen im Bereich Elektromechanik sowie Haustechnik
- › Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen
- › Baumanagement
- › Beratungsleistungen
- › Ausländische Tochtergesellschaften
- › Besucherzentrum VISITAIR

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

Im Geschäftsjahr 2014 erzielte das Segment Sonstige Segmente Umsatzerlöse in der Höhe von € 16,6 Mio., was einem Anteil von 2,6 % am Konzernumsatz entspricht. Die Beiträge des Segments zum Ergebnis finden Sie im Lagebericht auf Seite 84 detailliert beschrieben.

Umsatz Sonstige Segmente



› Steigende Ergebnisse der Auslandsbeteiligungen

Die FWAG ist an zwei internationalen Flughäfen beteiligt:

- › Die Flughafen-Wien-Gruppe hält am Flughafen Malta durchgerechnet einen Anteil von rd. 33 % der Aktien. 40 % der Aktien besitzt eine Konsortialgesellschaft, an der der Konzern einen Anteil von 57,1 % hält, 10,1 % besitzt die FWAG direkt über Tochterfirmen. Weitere 20 % hält die maltesische Regierung, die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet. Der Flughafen Malta hat im Berichtsjahr erneut einen Passagierrekord mit rund 4,29 Mio. Reisenden erzielt. Das entspricht einem Plus von 6,4 % gegenüber 2013, was sich auch im Ergebnisbeitrag niederschlägt: Mit € 4,7 Mio. (2013: € 5,0 Mio.) leistet diese Beteiligung einen wesentlichen Beitrag zum Finanzergebnis der FWAG.
- › Am Flughafen Košice ist die FWAG indirekt über eine Holding mit 66 % beteiligt. 2014 verzeichnete der Flughafen Košice insbesondere durch die Betriebsaufnahme einer neuen Fluglinie ein deutliches Passagierwachstum von 50,4 % auf 356.750 Passagiere. 2014 konnte ein Beteiligungsergebnis in Höhe von € 1,0 Mio. erzielt werden (2013: € 0,5 Mio.).

Bis Juli 2014 hielt die FWAG 25,15 % an der Flughafen Friedrichshafen GmbH. Die Beteiligung wurde bereits im 2. Quartal 2011 zur Gänze wertberichtigt. Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ihren gesamten Anteil an der Flughafen Friedrichshafen GmbH zu gleichen Teilen an die Stadt Friedrichshafen und den Landkreis Bodensee übertragen. Der Kaufpreis betrug € 2,3 Mio.



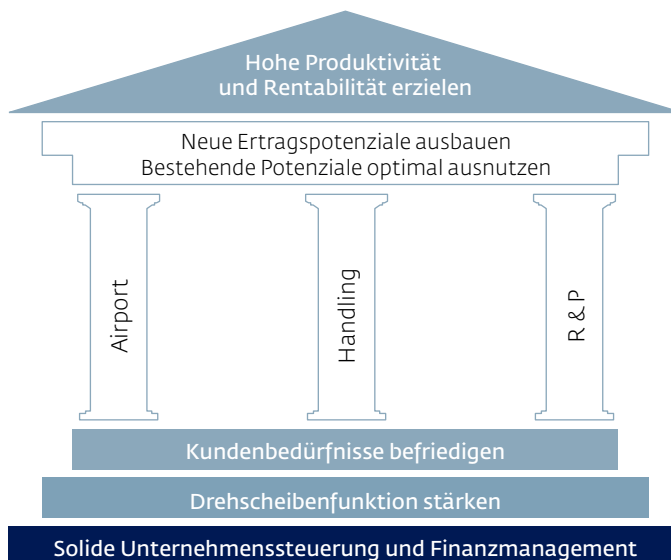
Unternehmensstrategie

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) ist Komplettbetreiber des Flughafen Wien-Schwechat. Sie verfolgt eine offensive Wachstumsstrategie am Standort und schafft die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit ihren Partnern die vielfältigen Chancen und Potenziale im Luftverkehr zu nutzen und damit ihr oberstes Ziel, die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts, konsequent zu verfolgen.

Die FWAG hat daher das Bestreben, ihre Position im wachsenden internationalen Luftverkehr in den kommenden Jahren strategisch zu stärken und damit ein über dem europäischen Durchschnitt liegendes Passagierwachstum zu erzielen. Im Bereich Retail & Properties gibt es zudem noch beträchtliches Wachstumspotenzial.

Im Fokus der FWAG-Unternehmensstrategie stehen vier primäre Stoßrichtungen, die auf die nachhaltige Erhöhung des Unternehmenswerts abzielen und die auf den folgenden Seiten näher beschrieben werden (siehe auch Grafik):

- › 1. Drehscheibe stärken sowie Kundenbedürfnisse besser befriedigen
- › 2. Neue Ertragspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale nutzen
- › 3. Hohe Produktivität und Rentabilität sichern
- › 4. Finanzierbarkeit neuer Investitionen sicherstellen



1. Drehscheibe stärken sowie Kundenbedürfnisse besser befriedigen

› Kundenzufriedenheit weiter steigern

Bei vielen sowohl in Bezug auf die Passagiere als auch auf die Airlines kundenrelevanten Qualitätsmerkmalen und Serviceleistungen – z. B. Pünktlichkeit, Umsteigezuverlässigkeit oder Flugzeugabfertigung – nimmt der Flughafen Wien schon heute eine europaweit führende Position ein. Diese Ausrichtung soll in Zukunft weiter gestärkt werden und bei der Kundenzufriedenheit soll ein im internationalen Vergleich überdurchschnittliches Rating erreicht werden. Gezielte bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung des Passagierkomforts und der Aufenthaltsqualität in den Terminals stehen dabei im Vordergrund.

› Schaffung bester Rahmenbedingungen für den Umsteigeverkehr und Langstrecke

Das Incentive-Programm für die Entgelte der Flughafen Wien AG – insbesondere das Transfer-Incentive – ist auf die Unterstützung der Stärkung der Drehscheibenfunktion ausgerichtet. Generell versucht die Flughafen Wien AG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentive-Modellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko der Airlines entgegenzuwirken bzw. Risiko mitzutragen. Die Aufgabe des Aviation Marketing ist es, sich besonders um die für den Transferverkehr strategisch bedeutsamen Destinationen im interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Flugverkehr zu bemühen. Hier liegt einer der Schwerpunkte auch auf dem Ausbau des Langstreckenanteils, der in Wien im Vergleich zu anderen Airports ähnlicher Größe noch relativ gering ist. Die gute Zusammenarbeit mit den Hauptkunden Austrian Airlines sowie NIKI setzte sich auch 2014 durch eine optimierte Abstimmung von Kernprozessen zur Generierung von Leistungs- und Kostenvorteilen für beide Seiten fort. Weiters wird kontinuierlich die Transferqualität des Flughafens durch die Schaffung notwendiger räumlicher Voraussetzungen für kurze Umsteigewege und -zeiten optimiert. Der Geschäftsbereich Handling trägt dabei durch seine hohe Prozess- und Dienstleistungsqualität in der Abfertigung maßgeblich zur Wettbewerbsstärke des Standortes bei. Durch Service Level Agreements mit den Airlines, ein laufendes Qualitätsmonitoring und das proaktive Aufgreifen von Kundenanliegen wird das hohe Qualitätsniveau langfristig abgesichert und ausgebaut.

2. Neue Erfolgspotenziale aufbauen und bestehende Potenziale optimal nutzen

› Airport

Der weltweite Luftverkehr bleibt ein Wachstumsmarkt. In den kommenden 20 Jahren wird eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens erwartet. Durch den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und der Kapazitäten wird sichergestellt, dass die Airlines diese Wachstumspotenziale optimal realisieren können. Das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) befindet sich bereits in einem fortgeschrittenen behördlichen Genehmigungs-

stadium und hat zum Ziel, den Airlines eine langfristige Wachstumsperspektive am Standort bieten zu können. Aufgrund der zu erwartenden mittelfristigen Kapazitätsengpässe an zahlreichen anderen europäischen Hub-Flughäfen ist das Projekt 3. Piste für die Flughafen Wien AG und ihre zukünftige Rolle im europäischen Luftverkehr von großer Bedeutung. Bis zu einer möglichen Realisierung dieses Vorhabens wird in enger Kooperation mit den Systempartnern daran gearbeitet, die Kapazitäten des bestehenden 2-Pisten-Systems zu optimieren.

› Retail & Properties

Im Bereich Shopping & Gastronomie gibt es weiterhin beträchtliche Wachstumspotenziale. Langfristig strebt die Flughafen Wien AG im Rahmen der oben angesprochenen Terminalentwicklung die Schaffung zusätzlicher Flächen für den Bereich Shopping & Gastro sowie die weitere Optimierung des Passagierflusses an. Dadurch werden zusätzliche Ertragspotenziale realisiert.

Im Immobilienbereich wird eine balancierte Entwicklungsstrategie in Richtung „Airport City Vienna“ verfolgt. Die Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut. Dazu zählen insbesondere die Bereiche Hotellerie, Meeting & Conferencing, Offices und Frachtimmobilien. Je nach Projekt wird sich die FWAG dabei in unterschiedlicher Tiefe in der Wertschöpfungskette engagieren.

Im Bereich der Werbung wird das Portfolio an Werbeformen und -formaten unter einer eigenen Dachmarke – „Vienna Airport-MEDIA“ (www.airport-media.at) – gebündelt angeboten, wodurch die FWAG die Premium-Positionierung ihrer Produkte entlang der Dimensionen Innovation, Exklusivität und Qualität unterstützt. Hinsichtlich der Werberlöse werden Zuwachsraten angestrebt, die deutlich über dem Passagierwachstum liegen.

› Handling

Der Geschäftsbereich Handling ist klarer Marktführer sowohl im Bereich der Flugzeugabfertigung als auch bei der Frachtabfertigung. Der durchschnittliche Marktanteil im Handling betrug 2014 87,7%. Aufgrund der Veränderungen im Flottenmix der Airlines (Trend in Richtung größerer Fluggeräte) und steigender Auslastung der Flugzeuge wird in den nächsten Jahren nur ein moderates Wachstum bei den Bewegungen erwartet. Langfristig möchte die Flughafen Wien AG die führende Position absichern, um das vorhandene Marktpotenzial bestmöglich ausschöpfen zu können. Die Stärkung der Qualitätsführerschaft, der weitere Ausbau der Wertschöpfung sowie die kontinuierliche Verbesserung der Prozess- und Kosteneffizienz stellen weiterhin die zentralen strategischen Stoßrichtungen für den Bereich Handling dar.

3. Hohe Produktivität und Rentabilität erzielen

Die Umsetzung der geplanten offensiven Wachstumsstrategie erfordert die entsprechende Positionierung der Segmente, was mit Investitionen einhergeht. Diese können nur dann getätigt werden, wenn es gelingt, die Ertragskraft weiter zu stärken und damit >

die Eigenfinanzierungskraft zu verbessern. Die Flughafen-Wien-Gruppe hat daher zahlreiche strategische Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität, zur Verschlan- kung der Prozesse und zur nachhaltigen Verbesserung der Kosteneffizienz eingeleitet bzw. umgesetzt. Damit werden die notwendigen Grundlagen geschaffen, um im Vergleich mit den von der Lufthansa Gruppe genutzten Primär-Hubs (Frankfurt, München, Zürich) auch weiterhin äußerst wettbewerbsfähige Tarife bzw. Services anbieten zu können.

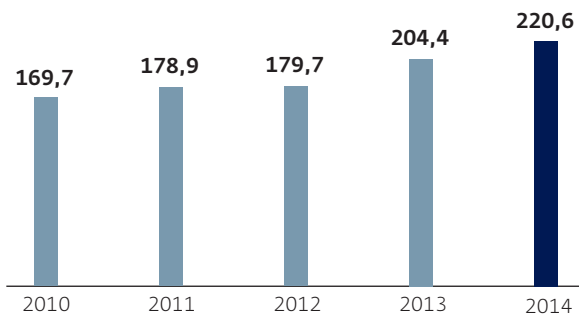
An diesem Optimierungsprogramm sind alle Bereiche und Segmente beteiligt. Eine Vielzahl von Maßnahmen, die positive Effekte hinsichtlich Zeit, Kosten und Qualität bringen, konnte in den vergangenen Monaten bereits erfolgreich eingeleitet bzw. umgesetzt werden.

Die Produktivität der Mitarbeiter – gemessen anhand der Beschäftigtenzahl in Relati- on zu den Verkehrseinheiten (Passagiere und Fracht) – konnte auch im Jahr 2014 wieder gesteigert werden. Dies ist durch laufende Bemühungen zur Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation des Unternehmens gelungen.

4. Finanzierbarkeit neuer Investitionen sicherstellen

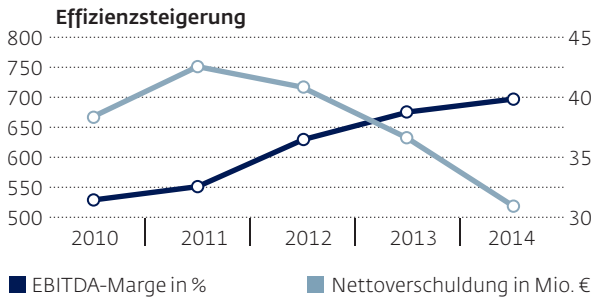
Das Finanzmanagement der Flughafen-Wien-Gruppe verfolgt als strategische Ziele die Sicherstellung der Liquidität, die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken und die Erhöhung der Rentabilität. Damit einher geht das Streben nach einer hohen Bonität, um die Finanzierungskosten möglichst gering zu halten. Die Finanzierung der kapitalinten- siven Infrastrukturinvestitionen wird überwiegend über den operativen Cashflow oder über Fremdfinanzierungen auf Basis einer soliden Eigenkapitalausstattung gewährleis- tet. Im Jahr 2014 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen operativen Cashflow in Höhe von € 220,6 Mio.

Operativer Cashflow – Angaben in € Mio.



Die ergriffenen unternehmensweiten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kosten- kontrolle verbessern die Ertragslage nachhaltig, erhöhen die EBITDA-Marge und stärken die Innenfinanzierungskraft des Unternehmens. Durch Produktivitätssteigerungen im Personalbereich, Einsparungen bei sonstigen operativen Aufwendungen und Kürzungen bei den Investitionen konnte die Nettoverschuldung deutlich reduziert werden. Zum Jah- resende 2014 betrug sie € 506,2 Mio. (2013: € 633,4 Mio.). Damit verbesserte sich das Gea- ring auf 53,1 % (2013: 69,9 %). Das Eigenkapital erreichte € 952,5 Mio. (2013: € 905,9 Mio.).

Das Unternehmen verfügt daher über eine hohe Bonität. Gemeinsam mit der steigenden Ertragskraft und den guten Wachstumsaussichten ergäbe das im Quervergleich Ratings von A- oder BBB+.



Der Umgang mit finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditäts- oder Zinsrisiken ist konzernweit durch Treasury-Richtlinien geregelt und obliegt der Treasury-Abteilung gemeinsam mit den einzelnen Konzernbereichen.

Strategische Rahmenbedingungen Standort und wirtschaftliche Entwicklung

Die geopolitische Lage nach der Ostöffnung und das dadurch erweiterte Einzugsgebiet begünstigen die Wachstumschancen des Flughafens Wien. Laut Prognosen wird die Wirtschaft in den angrenzenden Ländern Osteuropas in den kommenden Jahren überdurchschnittlich stark expandieren. Dadurch ist das Potenzial gegeben, die Passagierzahlen langfristig über dem europäischen Durchschnitt zu steigern. Der Flughafen Wien kann einerseits von der stärkeren wirtschaftlichen Entwicklung der CEE-Region und andererseits vom vorhandenen Aufholpotenzial bei Flugreisen pro Person und Jahr profitieren.

› BIP-Wachstum

	2013	2014e	2015e
Österreich	0,2	0,7	1,2
Deutschland	0,1	1,3	1,1
Slowakei	1,4	2,4	2,5
Tschechien	-0,7	2,5	2,7
Ungarn	1,5	3,2	2,5
Eurozone	-0,5	0,8	1,1

Quelle: Eurostat, Statistik Austria, Wirtschaftskammer Österreich

Auch das Image Wiens als Kongress- und Tourismus-Destination sowie als Sitz zahlreicher internationaler Organisationen ist ein strategischer Vorteil, ebenso wie die Tatsache, dass zahlreiche internationale Konzerne ihre Headquarter für den CEE-Raum in >

Wien angesiedelt haben. 2014 wählte Mercer Wien zum fünften Mal in Folge zur Stadt mit der höchsten Lebensqualität. Des Weiteren ist Wien 2014 zum achten Mal in Folge in den Top 3 der Städte mit den meisten Kongressen zu finden (Quelle: ICCA). Die Rekorde der Nächtigungszahlen der letzten Jahre unterstreichen das Potenzial von Wien als Tourismus- und Business-Destination.

Für 2015 erwartet der Flughafen Wien ein Passagierwachstum von 0 % bis 2 %. Bei den Flugbewegungen wird mit einem leichten Plus von 0 % bis 1 % gerechnet. In Langfristprognosen von 2013 bis 2020 wird für den Flughafen Wien ein durchschnittliches Passagierwachstum von 3,3 % jährlich vorhergesagt. Somit werden um das Jahr 2020 rund 28 Mio. Passagiere am Vienna Airport erwartet.

Entgelte- und Incentive-Politik

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2014 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltesystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2014 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgeltes gilt das höchstzulässige Abfluggewicht MTOW der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff.

Dadurch ergaben sich folgende Änderungen per 1. Jänner 2014:

› Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:	+1,87 %
› Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside:	+0,55 %
› Infrastrukturentgelt Betankung:	+1,83 %

Das Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ (PRM-Entgelt), also jenes für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität, blieb mit € 0,34 pro abfliegenden Passagier unverändert. Auch das Sicherheitsentgelt bleibt weiterhin einheitlich für alle abfliegenden Passagiere (lokal und Transfer) bei € 7,70.

Das ab 1. Jänner 2013 auf € 12,50 pro abfliegenden Transferpassagier angehobene Transfer-Incentive blieb auch im Jahr 2014 in dieser Höhe unverändert. Dieses Transfer-Incentive-Programm, das die Rolle des Flughafen Wien als Umsteige-Flughafen unterstützen soll, sieht zudem eine weitere Staffelung unter gewissen Wachstumsbedingungen vor.

Die Flughafen Wien AG hat im Jahr 2014 auch andere Incentive-Programme fortgesetzt,

mit denen Anreize für neue Destinationen sowie Verdichtungen der Frequenzen geschaffen werden. Dadurch soll die Rolle des Flughafens Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig gefördert werden. Ziel der mit 1. Jänner 2014 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung der erfolgreichen Incentive-Programme war es, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentral-europäischen Destinationen auszubauen.

Die Verkehrsentwicklung 2014 im Detail

Ein starker Flughafen braucht starke Home-Carrier. Für die Fluglinien Austrian Airlines und NIKI ist der Flughafen Wien Heimatflughafen. Im Ranking der Airlines gemessen am Passagieranteil führt die Austrian Airlines mit 47,7 % vor NIKI mit 11,0 %, airberlin mit 6,2 % und Lufthansa mit 4,8 %. In diesem Ranking verzeichneten Germanwings, Air China und Ethiopian Airlines die stärksten Zuwächse beim Passagieraufkommen. Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) stieg von 74,8 % im Jahr 2013 auf 75,0 %.

2014 wurde der Flughafen Wien von 70 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 172 Destinationen in 71 Ländern bedienten.

› Passagieraufkommen nach Airlines

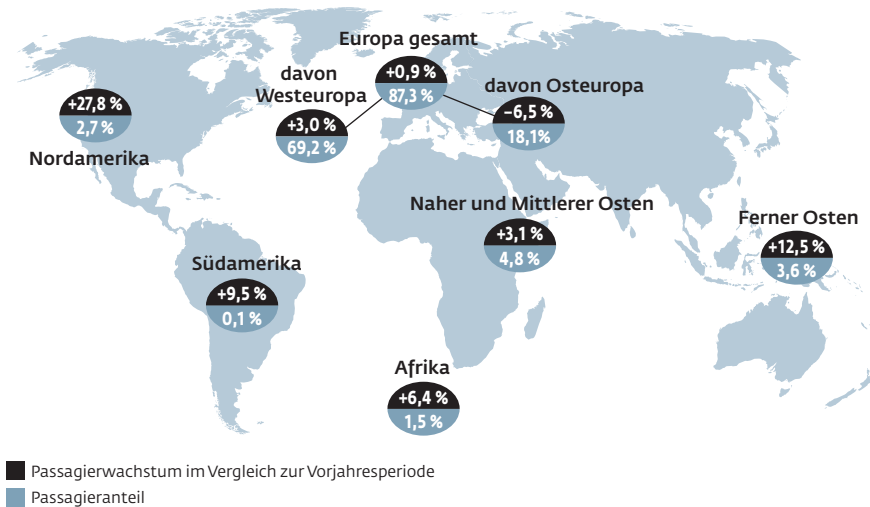
Fluglinie	2014	Veränderung in %	2013	Anteil in %	
				2014	2013
1. Austrian Airlines	10.718.908	-0,7	10.797.360	47,7	49,1
2. NIKI	2.482.938	2,7	2.417.552	11,0	11,0
3. airberlin	1.401.533	4	1.347.937	6,2	6,1
4. Lufthansa	1.068.390	-12,4	1.220.204	4,8	5,5
5. Germanwings	712.841	20,1	593.451	3,2	2,7
6. Turkish Airlines	496.935	0,2	496.018	2,2	2,3
7. British Airways	402.907	0,7	400.065	1,8	1,8
8. SWISS	378.922	4,1	364.146	1,7	1,7
9. Emirates	366.337	5	348.841	1,6	1,6
10. KLM Royal Dutch Airlines	307.453	8,9	282.447	1,4	1,3
Sonstige	4.145.994	11,1	3.731.905	18,4	16,9
Passagiere	22.483.158	2,2	21.999.926	100,0	100,0

› Passagierentwicklung und Passagieranteil nach Regionen

Bei der Entwicklung der Passagiere nach Regionen zeigt sich ein überdurchschnittliches Wachstum zu den Destinationen in Nordamerika bedingt durch die Neuaufnahme von Newark durch Austrian Airlines sowie die positive Entwicklung von Chicago. Auch das Passagieraufkommen nach Westeuropa und in den Fernen Osten hat sich positiv entwickelt. Auf osteuropäische Destinationen wirkte die Krisensituation in Russland und der Ukraine belastend. Hier ging das Verkehrsaufkommen entsprechend zurück.

Abfliegende Passagiere

Passagierwachstum und Passagieranteil nach Regionen



› Destinationsangebot

Der Flughafen Wien positioniert sich als der wichtigste Transfer-Hub für Flüge von und nach Osteuropa und bietet auch die meisten Destinationen in diese Region an. Über das ganze Jahr betrachtet wurden 41 Destinationen in der CEE-Region angefliegen. Für den Vergleich mit anderen Flughäfen wurde eine Musterwoche herangezogen.

› Anzahl der Osteuropadestinationen

	2014	2013	2012
Wien (VIE)	35	37	38
München (MUC)	32	31	35
Frankfurt (FRA)	34	31	34
Prag (PRG)	24	22	23
Zürich (ZRH)	19	18	19
Budapest (BUD)	12	12	10

Quelle: OAG MAX Historical, jeweils KW 46

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

Destination	2014	Veränderung in %	2013
1. Moskau	329.513	-10,9	369.692
2. Bukarest	201.929	-4,0	210.290
3. Sofia	162.265	-5,3	171.390
4. Warschau	103.345	+0,3	103.007
5. Belgrad	90.289	-13,7	104.627
6. Zagreb	78.636	+4,2	75.431
7. Prag	78.329	-0,4	78.610
8. Tirana	73.316	+0,4	72.991
9. Kiew	72.939	-21,4	92.810
10. St. Petersburg	60.928	-11,6	68.941
Sonstige	774.177	-5,3	817.767
Abfliegende Passagiere	2.025.666	-6,5	2.165.556

› Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens – Langstrecke

Destination	2014	Veränderung in %	2013
1. Bangkok	115.726	+1,6	113.864
2. New York und Newark	110.467	+26,2	87.523
3. Tokio	73.715	+1,2	72.874
4. Washington	72.355	+16,9	61.900
5. Delhi	58.617	+26,6	46.300
6. Toronto	57.981	+12,4	51.603
7. Chicago	57.827	+78,4	32.411
8. Peking	56.944	+29,9	43.820
9. Taipei	54.425	+12,5	48.376
10. Seoul	25.359	+60,1	15.835
Sonstige	45.061	+28,7	35.013
Abfliegende Passagiere	728.477	+19,5	609.519

› **Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten**

Destination	2014	Veränderung in %	2013
1. Dubai	232.128	+4,2	222.722
2. Tel Aviv	157.155	-4,9	165.328
3. Doha	48.069	+14,1	42.114
4. Amman	46.194	+12,1	41.203
5. Teheran	27.612	+215,9	8.742
Sonstige	27.765	-34,8	42.582
Abfliegende Passagiere	538.923	+3,1	522.691

Frachtaufkommen am Flughafen Wien

Die positive Entwicklung ab der zweiten Jahreshälfte 2013 setzte sich auch im Jahr 2014 fort. Das Frachtaufkommen (inkl. Trucking) am Flughafen Wien stieg in der Gesamtbetrachtung des Jahres 2014 gegenüber dem Vorjahr um 8,3 % auf 277.532 Tonnen. Die Aufteilung der Frachtsegmente blieb im Vergleich zu 2013 nahezu unverändert. So entfallen auf das Segment der Nur-Frachter 35 %, auf das Segment der Beiladefracht 35 % sowie auf das Segment Trucking 30 % der Frachtmenge. Die positive Entwicklung der Luftfracht wurde vor allem von Zuwachs in den Fernen Osten und nach Nordamerika getragen.

› **Cargo-Entwicklung 2014 vs. 2013**

Destination	2014	Veränderung in %	2013
Cargo An + Ab	277.532	+8,3	256.194
An	156.368	+14,9	136.128
Ab	121.165	+0,9	120.065
Luftfracht An + Ab	197.761	+10,6	178.857
An	115.812	+16,0	99.805
Ab	81.949	+3,7	79.052
Trucking An + Ab	79.771	+3,1	77.336
An	40.556	+11,7	36.323
Ab	39.215	-4,4	41.013

Strategische Umsetzungen in den Segmenten

› Serviceoffensive und Barrierefreiheit

Im Berichtsjahr wurde eine umfassende Serviceoffensive gestartet, um den Fokus auf die Verbesserung der Serviceleistungen des Unternehmens zu richten. Im Rahmen des Projekts wurden mehr als 120 Einzelmaßnahmen und Projekte abgeschlossen. So ist es gelungen, die Zufriedenheit der Passagiere laut der globalen „Airport Service Quality“(ASQ)-Erhebung deutlich zu steigern. Der Flughafen Wien erzielte im Zuge des ASQ-Reports einen Zufriedenheitswert der Passagiere, der über dem Durchschnitt der relevanten Peer Group liegt.

Besondere Bedeutung kam dabei der Barrierefreiheit zu. Erkenntnisse aus Passagierbefragungen und intensive Gespräche mit Behindertenverbänden führten zu einer Optimierung der Passagierwege. In verschiedenen Arbeitsgruppen wurden bis heute zahlreiche Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet, von denen bereits mehr als drei Viertel umgesetzt wurden, darunter die neu gestaltete, barrierefreie Verbindung zwischen den Terminalbereichen 2 und 3 sowie die Verbesserung des visuellen Leitsystems in den Terminals. Letzteres vereinfacht durch seine klare Struktur die Passagierorientierung.

Eine besondere Attraktion für Kinder wurde im März 2014 eröffnet. Das „Family Fun Gate“ ist ein eigens eingerichteter Bereich im Terminal 3, in dem die jüngsten Passagiere die Wartezeit bis zum Abflug mit Herumtollen auf dem Klettergerüst, zwei Rutschen, einer Kletterwand und vielem mehr vertreiben können. Der Eintritt ist kostenlos, der Erlebnisbereich ist rund um die Uhr geöffnet.

Der Flughafen bietet zudem auch die Vienna Airport App gratis zum Herunterladen an: Mit der Vienna Airport App erhält man alle Informationen und Updates rund um den angepeilten Abflug bzw. die gewünschte Ankunft auf das Handy gesendet. Damit ist man stets über den aktuellen Status informiert, was eine stressfreie Abreise respektive ein entspanntes Abholen erleichtert.

› Modernisierung Pier West und Plaza

Die Revitalisierung des Terminalbereichs Pier West war 2014 eines der wichtigsten Projekte im Rahmen der Qualitätsstrategie der Flughafen Wien AG. Das Ergebnis ist ein weitläufiger, durchgängiger Gate-Bereich, ein hochwertiges Gastronomieangebot und insgesamt eine hellere, angenehmere Atmosphäre im Terminal. Insgesamt wurden auf einer Terminalfläche von über 9.500 m² Boden, Wände, Decke, Beleuchtung und Möblierung neu gestaltet.

Für zusätzlichen Komfort sorgen mit Strom- und USB-Anschlüssen ausgestattete Sitzbänke, an denen Handys und Laptops aufgeladen werden können, und die Möglichkeit der unbeschränkten kostenlosen WLAN-Nutzung im gesamten Terminalbereich. Großes Augenmerk wurde auf ein hochwertiges Gastronomieangebot gelegt: Auf rund 800 m² wurde von DO & CO ein komplett neuer Gastrobereich eingerichtet. Das kulinarische Angebot reicht damit von traditioneller Kaffeehauskultur über klassische Wiener Küche bis hin zu hochwertigen Gerichten aus der US-Kulinarik.

Das Einkaufsangebot bei den Gates selbst wurde ebenfalls erweitert: Reisende finden eine große Auswahl an Süßigkeiten, traditionellen Spezialitäten und eine Verkaufsecke >

der Kultmarke PEZ. Ein großer Welcome Fashion-Shop bietet unter anderen Marken wie Flugzeug, Capo, Codello und Vilebrequin. Abgerundet wird das Shopping-Angebot mit dem Souvenirshop Senses of Austria.

Auch der Plaza-Bereich wurde erneuert. Hier findet sich beispielsweise Österreichs einziger Victoria's Secret Shop sowie eine Pop-up-Shop-Fläche zur Präsentation unterschiedlicher Marken. Zudem wurde der Duty-free-Hauptshop erweitert und attraktiviert sowie das Gastronomieangebot für die Passagiere verbessert. Im Terminal 3 konnte das Retail-Angebot im Berichtsjahr um bekannte internationale Marken wie Picard, Philipp Plein und Ermenegildo Zegna erweitert werden.

Zusätzlich wurde ein neues Informations- und Managementsystem zur Messung und Verbesserung der Performance einzelner Shops implementiert, welches die Ausschöpfung der vorhandenen Kaufkraftpotenziale am Standort in den kommenden Jahren optimal unterstützen wird. Insgesamt stehen den Reisenden am Flughafen Wien nunmehr über 30 Gastronomiebetriebe und mehr als 70 Shopping-Outlets zur Verfügung.

› **CDM umgesetzt – Beitrag zu umweltschonendem Flugbetrieb**

2014 wurde von der Flughafen Wien AG, der Austro Control sowie den am Standort Wien tätigen Fluglinien und Handling-Unternehmen mit der Umsetzung von Airport Collaborative Decision Making (CDM) begonnen. Bei diesem Programm wird die Abfertigung eines Flugzeugs – von der Flugplanung über die Landung bis hin zum Start zum Weiterflug – zwischen allen beteiligten Partnern wie den Flughäfen, der Flugsicherung, den Airlines und den Handling Agents vereinheitlicht und aufeinander abgestimmt. Informationen, die für eine rasche Bodenabfertigung notwendig sind, werden standardisiert zwischen allen Projektpartnern ausgetauscht. Damit können Kosten gesenkt, die Pünktlichkeit erhöht und der Treibstoffverbrauch am Boden reduziert werden. Durch die Optimierung der Abläufe profitieren Passagiere von einer noch pünktlicheren Abwicklung des Flugverkehrs. Die erfolgreiche Umsetzung von CDM trägt damit nicht nur wesentlich zu einer umweltschonenden Abwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Wien bei, sondern steigert auch die Servicequalität und Kundenzufriedenheit im Bereich Handling.

› **Fernbahnhof eröffnet**

Ende 2014 wurde der gemeinsam mit den ÖBB errichtete Fernbahnhof am Flughafen Wien eröffnet. Für Fluggäste aus den westlichen Ballungszentren Salzburg, Linz und St. Pölten bedeutet das eine wesentlich bequemere und erheblich kürzere Anreise zum Flughafen Wien, da ein Umsteigen in der Bundeshauptstadt nicht mehr nötig ist. Damit verkürzt sich die Fahrzeit Linz–Wien/Flughafen auf ca. 1:40 Stunden, die Fahrzeit Salzburg–Wien/Flughafen auf ca. 2:45 Stunden. Damit erweitert sich die Catchment Area Richtung Westen. Unterstützt von entsprechenden werblichen Maßnahmen werden nun verstärkt Passagiere in Salzburg und Oberösterreich angesprochen, für die bisher der Flughafen München zeitlich näher lag.

› **Projekt 3. Piste wird mit Nachdruck vorangetrieben**

Bei Realisierung des erwarteten Wachstums ist aus heutiger Sicht nach 2020 mit dem Erreichen der Kapazitätsgrenze zu rechnen. Um bedarfsgerecht reagieren zu können, wurde im März 2007 bei der Niederösterreichischen Landesregierung ein Antrag zur Verwirklichung des Projekts Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) eingereicht. Der positive erstinstanzliche Bescheid wurde der FWAG im Juli 2012 zugestellt. Die Verhandlung in Bezug auf die eingebrachten Berufungen gegen den vorliegenden Bescheid beim Bundesverwaltungsgericht fand Anfang 2015 statt. Allerdings ist damit zu rechnen, dass auch die Höchstgerichte mit der Angelegenheit befasst werden. Der zweitinstanzliche Bescheid wird für 2015 erwartet. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids beziehungsweise dem Abschluss allfälliger höchstgerichtlicher Verfahren wird die Flughafen Wien AG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung sowie einer aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen.

› **Qualität im Handling weiter verbessert**

Das Handling konnte 2014 seine bereits sehr hohe Verlässlichkeit und Qualität nochmals steigern: Es wurde über das Gesamtjahr eine herausragende Pünktlichkeitsrate von 99,15% (2013: 98,97 %) erreicht. Damit liegt die Flughafen Wien AG im Vergleich mit anderen europäischen Hubflughäfen im absoluten Spitzenfeld. Dies spiegelt sich auch in der Top-Platzierung von Austrian Airlines, dem größten Home-Carrier am Flughafen Wien, als drittpünktlichste Airline weltweit. Die Anzahl von Gepäckstücken, die durch Fehler im Handling zurückblieben sind, konnte 2014 auf den geringsten Stand seit Anfang der Aufzeichnungen gedrückt werden.

Durch konsequenten Fokus auf Kundenorientierung und Professionalität konnte die FWAG auch im Bereich Fracht mit den großen Mitbewerbern München und Frankfurt qualitätsmäßig ausgezeichnet mithalten. Lufthansa Cargo kürte Wien zu „Europas schnellstem Cargo Hub“. Das ist nicht zuletzt der permanenten Weiterqualifizierung der Mitarbeiter geschuldet. Im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Gefahrgutschulungen wurden über 800 interne Teilnehmer geschult beziehungsweise (re-)zertifiziert.

Das bereits seit 2013 bestehende sogenannte Remote-Loadsheet-Angebot konnte 2014 erweitert werden. Das bedeutet, dass für eine stetig wachsende Anzahl von Austrian-Airlines-Außenstationen das Loadsheet – der Beladeplan für ein Flugzeug – bereits hier in Wien erstellt wird. Diese Erlösquelle soll auch 2015 weiter ausgebaut werden.

› **Einstieg ins Passagier-Handling**

Im Sinne der Erweiterung der Erlöspotenziale wurde per 1. April 2014 die Tätigkeit des Passagier-Handlings – eine der letzten noch nicht durch das Flughafen-Wien-Handling erbrachten Handling-Leistungen – erfolgreich in die Angebotspalette aufgenommen. Seither konnten viele Airlines – von Low-Cost-Carriern (z. B. easyJet oder Jet2.com) über Business-Airlines (z. B. People's Viennaline) bis hin zu Linienfluggesellschaften (wie Qatar Airways, Transaero Airlines oder Rossiya Airlines) – als Kunden gewonnen werden. Anfang 2015 wurde der Flughafen Wien beauftragt, auch den zweiten Wiener Home-Carrier NIKI/airberlin im Bereich des Passagier-Handlings abzufertigen.

>

› **Online-Parken erfolgreich eingeführt**

Seit September 2014 können Parkplätze über parking.viennaairport.com direkt ausgewählt und vorab gebucht werden. Bei Eingabe des gewünschten Aufenthaltszeitraumes werden alle Parkmöglichkeiten und deren entsprechende Tarife direkt aufgelistet. Damit erhalten Reisende einen guten Überblick über die verfügbaren Parkplätze vor Ort, ihre Lage zum Terminalgebäude und die anfallenden Kosten. Das neue Service wird vor allem von Business-Kunden bereits sehr gut angenommen. Der besonders ausgelastete Kurzparkplatz K3 konnte durch bauliche Optimierungen um 38 Stellplätze vergrößert werden.

› **Aviation Marketing**

Eine wichtige Rolle bei der Akquisition neuer Airlines spielen die Analyse des Marktes sowie der regelmäßige Kundenkontakt. Laufend werden das Marktpotenzial sowie aktuelle Entwicklungen bei Fluglinien, rechtliche Rahmenbedingungen (Verkehrsrechte) und der bestehende Wettbewerb analysiert. Es werden intensive Bemühungen zur Neuaquisition von Airlines unternommen, etwa durch die Pflege des Kundenkontakts im Rahmen regelmäßiger Gespräche sowie durch Präsentationen auf Konferenzen und Messen. Neue Airlines werden beim Eintritt in den Markt begleitet und kommunikativ unterstützt (z. B. Erstflugveranstaltungen, Roadshows etc.). Regelmäßige Passagierstrukturanalysen, internationale Qualitätsanalysen (wie zum Beispiel ASQ, SkyTrax), intensive Marktforschung und Kundengespräche ermöglichen es der Flughafen Wien AG, auf geänderte Erfordernisse zu reagieren.

› **Airport-City wird vorangetrieben**

Das Konzept, den Flughafen Wien zur Airport-City auszubauen, wird weiter vorangetrieben. Die Ansiedlung eines neuen Hotels im Preissegment „Budget“ sowie die Erweiterung der verfügbaren Flächen im bestehenden Air Cargo Center befinden sich bereits in einer konkreten Planungs- bzw. Umsetzungsphase. Die Ausschreibung des neuen Hotels wurde 2014 erfolgreich durchgeführt. Die Vergabe erfolgte an die Hotelkette Marriott, die hier das erste Haus der Moxy-Kette in Österreich errichten wird.

Darüber hinaus konnten durch den Verkauf eines Teils der Flughafen-Wien-Konzern-Betriebsflächen nahe der Stadtgemeinde Fischamend zwei neue Betriebsansiedlungen am Standort realisiert werden. Bei den Büroimmobilien wird kurzfristig das Ziel verfolgt, das bestehende Portfolio zu optimieren und den Ergebnisbeitrag durch eine weitere Erhöhung des Auslastungsgrads und die Reduktion von Betriebskosten zu verbessern.

› **Erfolgreiche Restrukturierungen und Reorganisationen**

2014 wurden der Servicebereich Technische Dienste und die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH im Zuge eines Restrukturierungsprojekts zur gemeinsamen Gesellschaft Vienna Airport Technik GmbH zusammengeführt, was Synergien ermöglichte. Diese hat zu Beginn des Jahres 2015 ihren Betrieb aufgenommen.

Das im Geschäftsjahr 2014 im Servicebereich Informationsdienste eingeleitete Strategie- und Reorganisationsprojekt befindet sich bereits in einer fortgeschrittenen Implementierungsphase. Inhalte dieses Projekts sind eine umfangreiche Optimierung der IKT-Prozesse (Informations- und Kommunikationstechnologie) sowie die Neustruk-

turierung und Verschlanung der Aufbauorganisation. Damit soll die Positionierung des Servicebereichs als effizienter, professioneller und serviceorientierter IKT-Dienstleister sowie „Business Partner“ am Standort Flughafen Wien weiter gestärkt werden.

› **Planungen und Projekte 2015**

Für 2015 sind Bauarbeiten auf der Piste 11/29 sowie zahlreiche Maßnahmen im Terminal wie etwa die Erweiterung des Lounge-Angebots geplant. Darüber hinaus wird bereits an der Konzeption der Modernisierung des Terminal 2 – eines der ältesten Bauteile des Flughafens – gearbeitet. Dieses Vorhaben ist Teil einer langfristig angelegten Terminalentwicklung, die darauf abzielt, die verfügbaren Flächen und Kapazitäten zu erweitern und die bestehende Terminalkonfiguration zu optimieren.



Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Verantwortungsvolle Unternehmensführung umfasst nicht nur wirtschaftliche Aspekte, sondern auch den sorgsamsten Umgang mit Umwelt und Gesellschaft. Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) hat über den Flugbetrieb hinaus eine besondere gesellschaftliche Rolle und Verantwortung gegenüber Stakeholdern und Interessengruppen. Das gilt nicht nur für die ca. 22,5 Millionen Passagiere, die von weiteren rund zehn Millionen Menschen begleitet oder abgeholt werden, sondern vor allem für alle Anrainer und Mitarbeiter.

In der Nachbarschaft leben viele Menschen mit den vorteilhaften und belastenden Auswirkungen des Flugbetriebs. Der Standort zählt zu den größten Arbeitgebern Österreichs. Von den rund 20.000 am Standort Flughafen Beschäftigten kommt etwa ein Drittel aus der näheren Umgebung, der überwiegende Rest aus einem Umkreis von rund 50 km.

Auch angebotsseitig ist der Flughafen ein wesentlicher Jobmotor für Wirtschaft und Tourismus. Vor allem die mehr als 300 Headquarters, die in Ostösterreich als Zwischenholdings für Geschäfte in Osteuropa angesiedelt sind, brauchen leistungsfähige Tagesrandverbindungen nach Osteuropa und eine gute Anbindung an die internationale Wirtschaft.

Gute Nachbarschaft und ein intensiver Dialog mit allen Stakeholdern haben für den Flughafen Wien oberste Priorität in seiner Nachhaltigkeitsstrategie. Dazu zählen etwa der schonende Umgang mit der Umwelt, die Reduktion des Ressourcenverbrauchs und die nachhaltige Sicherung der Lebensqualität in der Region, trotz des langfristig steigenden Passagieraufkommens. Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich im Rahmen ihrer Corporate-Social-Responsibility(CSR)-Strategie zu einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts bei gleichzeitiger Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Daher setzt das Unternehmen eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen durch den Flugverkehr.

› CSR als wichtiger Erfolgsfaktor für die unternehmerische Zukunft

Als Dienstleistungsunternehmen für eine ganze Wirtschafts- und Tourismusregion ist die hohe Akzeptanz der Kunden, der Mitarbeiter und der Bevölkerung in der näheren Umgebung für den Flughafen Wien von größter Bedeutung. Ausufernde Konflikte rund um Flughafen-Infrastrukturprojekte in anderen Ländern zeigen klar, wie wichtig die gesellschaftliche Akzeptanz für eine nachhaltig erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens und des gesamten Standortes ist. Daher konzentriert sich die FWAG auch weiterhin intensiv auf die Umsetzung und Weiterentwicklung ihrer CSR-Aktivitäten.

› Sponsoring und Spenden

In Hinblick auf die große Zahl von betroffenen Menschen und Stakeholdern und die Eingriffe in Umwelt und Lebensqualität, die durch den Flugbetrieb und seine Begleiterscheinungen ausgelöst werden, hat die FWAG eine besondere Verpflichtung, auch ihrerseits durch Sponsoringaktivitäten und Spenden einen positiven Beitrag für die Gesellschaft zu leisten. Daher fördert die FWAG Veranstaltungen und andere Aktivitäten mit gesellschaftlichen, sportlichen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, umweltbezogenen und anderen vergleichbaren Inhalten. Entscheidungsprozess und Zuständigkeiten sind in einer vom Vorstand beschlossenen und dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gebrachten Sponsoringrichtlinie detailliert festgelegt, um die Einhaltung der entsprechenden gesetzlichen Normen lückenlos sicherzustellen. Darüber hinaus werden die >

Sponsoring- und Spendenaktivitäten von einem gerichtlich beeideten Sachverständigen detailliert auf Zweckmäßigkeit und Angemessenheit der Gegenleistungen geprüft.

Als Unternehmen mit einer bedeutenden Beteiligung der öffentlichen Hand unterliegt die FWAG dem Medientransparenzgesetz und den entsprechenden Bestimmungen des Antikorruptionsgesetzes. Spenden dürfen nicht an politische Parteien und nahestehende Organisationen (§ 2 Z 1–3 ParteienG 2012), parlamentarische Klubs gemäß § 1 des Klubfinanzierungsgesetzes 1985, Rechtsträger nach § 1 des Publizistikförderungsgesetzes 1984, Behörden und ihre Rechtsträger erfolgen.

› Stakeholder-Kommunikation und Dialogforum

Die Flughafen Wien AG hat bereits im Jahr 1989 einen Nachbarschaftsbeirat für den Dialog und Austausch mit den Anrainergemeinden gegründet. Bis zu viermal jährlich tagt dieses Gremium, das sich aus dem Vorstand der FWAG sowie den amtierenden Bürgermeistern von Schwechat, Fischamend, Kleinneusiedl, Enzersdorf a. d. Fischa, Schwadorf, Großenzersdorf und Rauchenwarth, Zwölfaxing und Himberg sowie den Bezirksvorstehern der Wiener Bezirke Donaustadt und Simmering zusammensetzt.

In der Planung für die 3. Piste hat die Flughafen Wien AG den vor Jahren eingeschlagenen Weg eines hohen Einsatzes für den Umweltschutz und eines ernsthaften, ehrlichen Dialogs mit den Menschen in der Region konsequent fortgesetzt. Das erklärte Ziel ist, gemeinsam möglichst umweltschonende, mehrheitlich anerkannte Lösungen für die Menschen, die Umwelt und die Wirtschaft zu erarbeiten.

Die Flughafen Wien AG ist stolz auf das bis jetzt Erreichte: Von 2000 bis 2005 fand das umfangreichste in Europa jemals durchgeführte Mediationsverfahren statt. Rund 50 Verfahrensparteien (Bürgerinitiativen, Anrainergemeinden, Austrian Airlines, die Flugsicherung Austro Control etc.) haben in die Suche nach einvernehmlichen Lösungen tausende Stunden gemeinsamer Arbeit investiert. Abgeschlossen wurde dieser Prozess mit dem zivilrechtlich verbindlichen Mediationsvertrag, der Einrichtung des Dialogforums als Kommunikationsplattform und der Gründung des Umweltfonds. Die Flughafen Wien AG hat dabei freiwillige Verpflichtungen übernommen, die – im Interesse der Menschen, welche im Nahbereich des Flughafens leben – weit über das gesetzlich vorgeschriebene Ausmaß hinausgehen.

Es sind nunmehr Austro Control und Austrian Airlines, alle Gemeinden des erweiterten Umlands des Flughafens, Bürgerinitiativen aus diesen Regionen, die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, die Umweltschutzverbände Wien und Niederösterreich sowie Gemeinden aus den Regionen Gänserndorf, Bruck a. d. Leitha, Baden, Mödling, Wien-Umgebung sowie Wiener Bezirke in die Kommunikation und den Dialog eingebunden.

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien hat die Aufgabe, jene Themen zu behandeln, die auf Basis der Mediationsverträge umzusetzen sind.

Dieser überprüft jährlich den Erfolg der für den Flugverkehr vereinbarten Maßnahmen und dokumentiert die Ergebnisse in einem Evaluierungsbericht. Dieser wird auch auf der Website www.dialogforum.at veröffentlicht. Schwerpunkte bilden dabei die Entwicklung der Lärmzonen, die Einhaltung der für den Flugverkehr vereinbarten Korridore, Verteilungsquoten und Nachtflugregelungen sowie der Erfolg des Lärmgebührenmodells. Die Weiterentwicklung von Möglichkeiten zur Reduktion der Flugverkehrsbelastung ist ein weiterer wichtiger Fokus, um die Lebensqualität der Betroffenen zu verbessern. Die

gemeinsame Arbeit aller Betroffenen im Dialogforum ist auch international anerkannt und dient vielen Airports als Vorbild für die eigene Umlandarbeit.

Im Sommer 2012 wurde von der verfahrensführenden Behörde, der Niederösterreichischen Landesregierung, ein erstinstanzlicher positiver UVP-Bescheid für die Errichtung der 3. Piste erteilt, gegen die 23 Einsprüche erhoben wurden. Anfang 2015 fand die mündliche Berufungsverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht statt. Die Entscheidung in zweiter Instanz wird im Laufe des Jahres 2015 erwartet.

› Ein Blick hinter die Kulissen: das Besucherzentrum am Flughafen Wien

Ebenfalls ein Ergebnis des Mediationsvertrags ist der Betrieb des Besucherzentrums am Flughafen Wien. Rund 60.000 Menschen besuchen pro Jahr die Ausstellung, die über den Flughafen informiert. Großer Beliebtheit erfreuen sich die Rundfahrten über das Vorfeld, bei denen die Gäste die Betriebsamkeit am Airport live und aus nächster Nähe erleben können, sowie die Besucherterrasse. Mit 250 Meter Länge und circa 1.350 m² Fläche direkt auf dem Dach des Terminal 3 gelegen, eröffnet sich den Gästen ein ungehinderter Ausblick auf das Flughafenvorfeld, auf Starts und Landungen sowie den regen Flughafenbetrieb. Schautafeln informieren über flughafenspezifische Berufe, Details zu den häufigsten Flugzeugtypen und allgemeine Daten zur Fliegerei. Nähere Informationen unter:

www.viennaairport.com/passagiere/flughafen/visitair_center_-_das_besucherzentrum

› vie-umwelt.at

Die Online-Plattform „Umwelt und Luftfahrt“ www.vie-umwelt.at ist ein wichtiger Baustein in der Kommunikation mit der vom Flugverkehr betroffenen Bevölkerung. Im Besonderen sind die aktuellen Messwerte der 15 fixen Messstellen sowie der drei mobilen Fluglärmmessungen abrufbar. Der Messplan für das jeweils laufende Jahr gibt Aufschluss darüber, wo und wie lange die mobilen Messeinrichtungen zum Einsatz kommen. Zusätzlich wird über aktuelle Vorkommnisse, die den normalen Flugbetrieb beeinträchtigen können (wie z. B. Pistensperren), informiert. Als zusätzliches Service wurde ein RSS-Feed in die Homepage integriert – dieses Tool bietet Interessierten ein sofortiges Update über neueste Meldungen.

› Fluglärmmanagement Nachtflugbewegungen 2014

Der Anteil der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr erhöhte sich im Berichtsjahr von 7,4 % auf 8,1 %. Das entspricht einem Absolutwert von 55 (2013: 50) Starts und Landungen 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 des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auch gelungen ist. Für das Jahr 2014 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 305 unterschritten.

In der gesamten Laufzeit dieser Regelung von 2007 bis 2014 wurde der kumulierte Zielwert von 39.300 Bewegungen um 993 Bewegungen bzw. ca. 2,5 % unterschritten.

>

Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro anno ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der dritten Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, entnommen werden.

Flugspuren.at

Mit der Darstellung der Flugspuren im Internet werden die im Dialogforum diskutierten und umgesetzten Maßnahmen auch für die Bevölkerung nachvollziehbar und transparent. Die Website www.flugspuren.at wird von der Flughafen Wien AG gemeinsam mit Austro Control betreut.

Es sind Informationen über die Flugbewegungen getrennt nach Starts und Landungen abrufbar. Für jeden einzelnen Flug sind die Flughöhe, der Zeitpunkt sowie die Antriebsart (Propeller oder Jet) ersichtlich. Der verfügbare Zeitraum konnte 2013 aufgrund verbesserter Speicherkapazitäten auf 32 Tage (zuvor 14 Tage) ausgedehnt werden, um auch die Möglichkeit der Darstellung weiter zurückliegender Bewegungsabläufe zu schaffen.

Einzigartig in Europa ist die zusätzliche Angabe der Anzahl von Flugbewegungen innerhalb eines wählbaren Zeitraumes auf einer bestimmten An- oder Abflugstrecke. Aus Datenschutzgründen sind die Informationen zeitversetzt einsehbar, jedoch konnte die Zeitversetzung seit 2013 auf sechs Stunden (zuvor 24 Stunden) reduziert werden.

Im Jahr 2014 wurden insgesamt 13.718 Besucher (2013: 12.727) registriert, die diese Website 25.118-mal (2013: 22.630-mal) aufgerufen haben. Pro Tag entspricht das rund 69 Zugriffen (2013: 62).

Lärmschutz

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafen Wien hat den Schutz der Gesundheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen, die nahe am Flughafen leben, zum Ziel.

Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB (A) am Tag und über 45 dB (A) in der Nacht übernimmt der Flughafen 50 % bis 100 % der Kosten u. a. für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lärmschutztüren. Bis Ende 2014 wurde für 6.235 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.878 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt.

Weiters verpflichtete sich die Flughafen Wien AG, Liegenschaften, die sich in einer Lärmzone mit einem Dauerschallpegel größer als 65 dB (A) am Tag bzw. 57 dB (A) in der Nacht befinden, zum Verkehrswert abzulösen. Diese Möglichkeit nahmen zwei der rund 60 von dieser Regelung umfassten Liegenschaftseigentümer in Anspruch.

Mit dem Lärmschutzprogramm unterschreitet die Flughafen Wien AG die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte deutlich. Nach der Bundes-Umgebungs-lärmschutzverordnung sind Schwellenwerte zur Ausarbeitung von Aktionsplänen beispielsweise in der Nacht erst ab einem Dauerschallpegel über 55 dB (A) vorgesehen, im Lärmschutzprogramm des Flughafens bereits ab 45 dB (A).

Für die Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmschutzprogramms wurden Mittel in der Höhe von € 51,5 Mio. bereitgestellt.

› CO₂-Emissionsbilanz und ACAS

Auch für das Jahr 2014 wurde eine CO₂-Emissionsbilanz erstellt. Das Ergebnis für den gesamten Standort inklusive Flugverkehr, Vorfeld, Abfertigung, Energieverbrauch und Zubringerverkehr zeigt eine Abnahme der Emissionen um 0,4 % auf rund 306.900 Tonnen CO₂. Darin inkludiert ist auch der Betrieb des neuen Terminal 3 für das gesamte Jahr. Von diesen Emissionen sind lediglich rund 12 % vom Flughafen direkt beeinflussbar. Bezieht man nun diese beeinflussbare CO₂-Emission auf die Verkehrseinheiten, so ergibt sich eine Verringerung der CO₂-Emissionen (kg/VE) gegenüber 2013 von rund 11 %. Mithilfe dieser CO₂-Emissionsbilanzen beteiligt sich die FWAG auch an dem vom ACI Europe geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System). In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2014 der erste Level der Zertifizierung (Ermittlung der CO₂-Emissionen am Standort) bestätigt. Der Level 2 (Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort) ist für das Jahr 2015 geplant. Nähere Informationen zu dem Programm finden sich unter www.airportcarbonaccreditation.org

› Nachhaltigkeitszertifizierung für Airport City Vienna

Im Dezember 2014 wurde die Airport City Vienna als erstes Gewerbegebiet in Österreich mit dem Quartierszertifikat für Gewerbegebiete durch ÖGNI (Österreichische Gesellschaft für nachhaltige Immobilienwirtschaft) ausgezeichnet. Der Standort, welcher u. a. über 70.000 m² Büro- und Conferencing-Flächen (Office Park 1–3 und Objekt 645) sowie Hotel- und Verkehrsangebote umfasst, wurde dabei nach verschiedenen Kriterien wie der ökologischen und ökonomischen Qualität sowie soziokulturellen und funktionalen Merkmalen bewertet. Mit diesem Zertifikat ist gewährleistet, dass eine nachhaltige Standortentwicklung der Airport City Vienna gemäß objektiv messbaren Kriterien erfolgt.

› Energieeffizienz-Programm

Das im Jahr 2013 implementierte Energieeffizienz-Programm wurde auch im Berichtsjahr intensiv weiterverfolgt. Ziel dieser Initiative ist es, einen in Bezug auf Energienutzung optimalen Betrieb des Flughafens sicherzustellen. So wurde im Jahr 2014 erneut ein beachtliches Maßnahmenpaket geschnürt, welches markante und nachhaltige Einsparungen mit sich bringt:

- › Im Bereich der Gebäudekühlung im Terminal 3 konnten durch Optimierungen 2.500 MWh gespart werden, was etwa 13 % des jährlichen Kühlbedarfs entspricht.
- › Im Bereich der Beleuchtungs- und Lüftungsanlagen konnte der Strombedarf um 1.900 MWh reduziert werden.
- › Weiters konnten durch die Umsetzung von Maßnahmen wie beispielsweise dem Einbau von Umluftklappen im Terminal 3 oder der Implementierung einer nutzungsabhängigen Beleuchtung in den festen Fluggastbrücken weitere Einsparungen im Ausmaß von 815 MWh Strom, 1.300 MWh Kälte und 1.300 MWh Wärme realisiert werden. Ein Teil dieser Maßnahmen wird erst 2015 voll wirksam.

Auch im Jahr 2015 wird der Fokus auf der Optimierung der unterschiedlichen haus- und elektrotechnischen Anlagen liegen.

>

› Fit für EMAS und ISO 14001

Erste Vorbereitungen für eine Implementierung des Umweltmanagementsystems „Eco-Management and Audit Scheme“ EMAS (inklusive ISO 14001) wurden in spezifischen Workshops getroffen. So sind bereits jetzt die meisten für ein Umweltmanagementsystem nötigen Voraussetzungen geschaffen worden.

Das Umweltmanagementsystem EMAS erfüllt vollinhaltlich die Anforderungen des im Jänner 2015 in Kraft getretenen Energieeffizienzgesetzes. Es garantiert eine ökologische Beschaffung und bringt Vereinfachungen in der betrieblichen Verwaltung. So können Synergieeffekte bestmöglich genutzt werden. Durch den Projektstart zur Einführung von EMAS im Jahr 2014 wird die Sicherstellung der Rechtskonformität im Umweltbereich – nach der geplanten positiven externen Zertifizierung im Oktober 2015 – gewährleistet.

› Mobilität

Projekt Regionales Mobilitätskonzept für die Flughafenregion

Das Projekt „Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Flughafenregion“ ist eine Initiative des Nachbarschaftsbeirats. Im Sommer 2013 wurde im Auftrag der EU-Leader-Region „Römerland Carnuntum“ am Flughafen eine Mobilitätsbefragung durchgeführt, an der 2.300 Mitarbeiter aus 15 Unternehmen am Standort Flughafen teilgenommen haben. Parallel dazu hat in 27 Gemeinden dieser Region eine Befragung von 8.000 Haushalten zum Mobilitätsverhalten stattgefunden. Auf Basis dieser Daten können nun dem Bedarf angepasste Busverbindungen geplant werden. Aufgrund der zunehmenden Verflechtung von Wien mit dem Umland wurde mit allen maßgeblichen Stakeholdern ein Mobilitätskonzept für den Korridor „Schwechat-Wien-Flughafenregion“ erarbeitet. Die relevanten Bezirke in Wien, die Gemeinden in Niederösterreich sowie Vertreter des Flughafen Wien und Experten aus dem Bereich der Verkehrsplanung stimmen sich dahingehend eng miteinander ab. Die gemeinsam festgelegten Maßnahmen sollen in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden.

Online-Fahrgemeinschaftsplattform für Flughafen-Beschäftigte

Die Flughafen Wien AG initiierte in einem Kooperationsprojekt mit Austrian Airlines die Umsetzung einer Fahrgemeinschaftsplattform für Mitarbeiter. Die Bildung von Fahrgemeinschaften unter Mitarbeitern mit ähnlichem Arbeitsweg wird dadurch erleichtert und forciert. Um ein Vertrauensnetzwerk aufzubauen, wird die Plattform ausschließlich Mitarbeitern am Flughafen Wien zur Verfügung gestellt. In einem ersten Schritt ist sie den rund 10.000 Mitarbeitern der beiden Unternehmen zugänglich. Das beim „Klima:aktiv mobil“-Fonds zur Förderung eingereichte Projekt soll in weiterer Folge Mitarbeiter des gesamten Standortes Flughafen Wien umfassen. Der errechnete Umwelteffekt durch den reduzierten Individualverkehr und Treibstoffverbrauch beträgt rund 600 Tonnen CO₂ pro Jahr. Die Plattform wurde im Frühjahr 2015 gestartet.

› Ökologisches Verhalten am Arbeitsplatz

Der Schwerpunkt der Mitarbeiterbewusstseinskampagne „Öko-LOGISCH!“ lag im Jahr 2014 auf dem Themenbereich umweltfreundliche Mobilität. So wurde an der Konzeptionierung von Spritspar-Trainings für Dienstwagennutzer und Pendler gearbeitet, die im Jahr 2015 im Zuge des Weiterbildungsprogramms angeboten werden. Seit Inbetriebnahme der Flughafen-Radroute im Jahr 2013 erfreut sich das Rad für die Fahrt von und zur Arbeit immer größerer Beliebtheit. Um das weiter zu fördern, werden im Rahmen einer Kooperation kostenlose Leihräder zur Verfügung gestellt.

› Sicherheitsmanagement

Am Flughafen Wien hat der sichere und reibungslose Flugbetrieb höchste Priorität. Diesbezügliche sicherheitstechnische Aufgaben werden von der Flugplatzbetriebs- und Einsatzleitung wahrgenommen. Mit dem am Flughafen Wien implementierten Safety-Management-System werden Maßnahmen zur Steigerung der flugplatzbetrieblichen Sicherheit vernetzt. Durch proaktives Gefahrenmanagement werden mögliche Bedrohungssituationen schon vorab identifiziert. Dadurch können frühzeitig entsprechende Gegenmaßnahmen gesetzt werden. Unfälle – und die damit verbundenen Kosten – werden spürbar reduziert. Sowohl die Anzahl der Unfälle mit Kfz- und Sachbeschädigung als auch jene mit Luftfahrzeugbeschädigung lag im Geschäftsjahr 2014 trotz der weit höheren Passagierzahlen auf dem niedrigsten Wert der letzten zehn Jahre.

Seit 2010 ist der Flughafen Wien nach den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zertifiziert. Durch externe Kontrollen unterzieht sich der Flughafen einer genauen regelmäßigen Prüfung, die letztendlich zu einer steten Verbesserung der Sicherheitsstandards führt. Im Geschäftsjahr 2014 erfolgten zwei Audits durch das BMVIT.

Die Zentralisierung der Sicherheitskontrolle und die damit einhergehende Effizienzsteigerung wurden im Jahr 2014 weitergeführt und die Personalproduktivität deutlich verbessert. Die Wartezeit bei der zentralen Sicherheitskontrolle liegt für 93 % der Passagiere zwischen null und drei Minuten und wird nun für die Passagiere im Terminal öffentlich angezeigt. Im Jänner 2014 wurde die neue Regelung hinsichtlich der Flüssigkeitenkontrolle umgesetzt und es wurde Transferpassagieren ermöglicht, dass die Duty-free-Einkäufe aus Drittstaaten beim Umsteigen am Flughafen Wien im Handgepäck nach technischer Kontrolle mitgenommen werden dürfen. Es wurden alle behördlichen Auflagen durch Audits, Inspektionen und Tests sowohl durch die nationalen als auch durch die internationalen Behörden geprüft und als erfüllt befunden.



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

› Strategie und Management

Der Standort Flughafen Wien ist einer der größten Arbeitgeber Ostösterreichs. Im Jahr 2014 waren es durchschnittlich rund 20.000 Beschäftigte in etwa 230 Betrieben, die sich um Pünktlichkeit, Komfort und Sicherheit kümmerten. Laut volkswirtschaftlichen Branchenstudien sind weitere rund 52.500 Arbeitsplätze indirekt mit dem Flughafen Wien verbunden.

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt 2014 4.306 Mitarbeiter. Hinzu kommen weitere rund 300 Mitarbeiter in nicht voll konsolidierten Tochtergesellschaften.

Im Herbst des Berichtsjahres wurde der Status quo der Mitarbeiterzufriedenheit und -motivation in einer anonymen Mitarbeiterbefragung erhoben. Die Umfrage wurde von einem externen Meinungsforschungsinstitut durchgeführt. Über 1.700 Fragebögen wurden abgegeben, was einer ungewöhnlich hohen Teilnahmequote von 40 % entspricht. Die Ergebnisse geben wertvolle Hinweise darauf, was bereits gut läuft, aber auch darauf, wo sich das Unternehmen noch verbessern muss. Die Entwicklung und Umsetzung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen in Richtung Mitarbeiterorientierung ist ein Schwerpunkt im Jahr 2015.

› Aus- und Weiterbildung

Eine wichtige Aufgabe der Abteilung Human Resources (HR) ist es, spezialisierte Mitarbeiter zu finden und sie in passenden Positionen zu beschäftigen, bestehende Potenziale zu fördern und neue Fähigkeiten zu entwickeln. Deshalb ist das Thema Personalentwicklung ein wesentlicher Teil der HR-Strategie. Mitarbeiter müssen über die notwendigen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügen, um den Herausforderungen der Zukunft gewachsen zu sein.

„Willkommen an Bord“ heißt es jeden Monat für die neuen Mitarbeiter. Im Rahmen einer halbtägigen Veranstaltung stellen Vorstände und Führungskräfte den neuen Kollegen das Unternehmen vor. Eine gute Möglichkeit, sich flughafenspezifisches Wissen anzueignen, bietet die Veranstaltung „Airport Know-how“. Bei diesem von Mitarbeitern für Mitarbeiter organisierten Event werden besonders interessante Bereiche und Arbeitsplätze am Flughafen Wien vorgestellt.

Im jährlich stattfindenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf des Mitarbeiters besprochen und festgehalten. Nicht nur die fachliche Weiterbildung nimmt einen großen Stellenwert ein, auch persönlichkeitsbildende Maßnahmen sind ein wichtiger Schwerpunkt. Zahlreiche Seminare und Workshops zu Themen wie Führung, Sprachen, EDV sowie Gesundheit und Unfallprävention stehen Mitarbeitern offen und werden im jährlichen Aus- und Weiterbildungskatalog zusammengefasst.

Einen wertvollen Beitrag zum Wissensaustausch auch über die Landesgrenzen hinaus leistet das Airport-Management-Training-Programm (AMTP). Bereits die siebte Gruppe mit Flughafenmitarbeitern aus Košice, Malta und Wien absolviert derzeit das einjährige Programm. In sechs Modulen haben die Teilnehmer die Möglichkeit, ihr fachliches Know-how und ihr akademisches Wissen zu vertiefen und außerdem die Beziehungen innerhalb der Unternehmensgruppe zu stärken und zu erweitern.

>

In der Führungskräfteausbildung wird ein Schwerpunkt auf die individuelle Weiterentwicklung der Mitarbeiter gelegt. Auf Basis einer umfassenden Grundlagenausbildung wird das Einzelcoaching der Führungskräfte forciert. Ziel ist es, nicht nur fachlich top ausgebildete Mitarbeiter zu beschäftigen, sondern auch hoch reflektierte Persönlichkeiten an der Spitze zu haben, die ihr eigenes Führungsverhalten kennen und zielgruppenspezifisch einsetzen können.

Die Lehrlingsausbildung nimmt in der Flughafen Wien AG eine wesentliche Rolle ein. Auf Basis der theoretischen Ausbildung in der Berufsschule und des praktischen Einsatzes im Unternehmen werden die Lehrlinge durch zahlreiche Seminare zusätzlich gefördert. Englischkurse, EDV-Schulungen, Gruppen- und Einzelcoaching sind wertvolle Bestandteile der Ausbildung. Zur Erweiterung der sozialen Kompetenz fand 2014 wieder ein einwöchiges Lehrlingsseminar zu den Themen „Suchtprävention und Erlebnispädagogik“ statt. Im Rahmen des dreiwöchigen „Leonardo da Vinci“-Austausches mit dem Flughafen München wird den Lehrlingen die Möglichkeit geboten, auch andere Betriebe kennenzulernen.

› Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte

Das Gehalt der Vorstandsmitglieder und der Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene beinhaltet eine erfolgsabhängige Gehaltskomponente. Die Höhe dieser variablen Vergütungen wird durch qualitative und quantitative Ziele bestimmt.

› Mitarbeiterstiftung

Bereits vor über zehn Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10 % der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2014 kam für das Geschäftsjahr 2013 ein Dividendenertrag von € 2,73 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter 34 % des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. Die Aufteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen. Für das Geschäftsjahr 2014 sollen € 3,465 Mio. ausbezahlt werden, was mehr als 40 % eines durchschnittlichen Bruttobezugs entspricht.

› Arbeitsstiftung

Die 1993 gegründete Arbeitsstiftung Steyr kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da das Unternehmen als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist es seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2014 traten zwölf Mitarbeiter der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2014 wurde somit insgesamt 68 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen der offenen Arbeitsstiftung Steyr ermöglicht.

› **Schwerpunkt Personalentwicklung**

Besondere Schwerpunkte im Bereich Personalentwicklung sind das Projekt „Ältere Arbeitnehmer“ und die Förderung von Frauen. Das Ziel, die Mitarbeiter länger im Unternehmen zu halten, ist nur dann praktisch machbar, wenn im Vorfeld umfangreiche Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen implementiert werden. Dies vor allem in Hinblick auf die hohe Belastung, der viele unserer Mitarbeiter permanent ausgesetzt sind.

› **Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse**

Für alle Mitarbeiter mit Eintritt vor November 2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung vom Unternehmen 2,5 % eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen bzw. Pensionsvorsorgen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

› **Freiwillige Sozialleistungen**

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten. Insgesamt hat die Flughafen Wien AG im Jahr 2014 über € 300.000 investiert. Zudem erhalten alle Mitarbeiter pro Arbeitstag einen Essenszuschuss von einem Euro pro Arbeitstag (gesamt 2014: € 523.000). Weiters gibt es Vergünstigungen für Freizeit- und Sportangebote.

› **Flexible Arbeitszeitmodelle**

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Zudem besteht in vielen Bereichen die Möglichkeit der Teilzeitarbeit. Im verkehrsabhängigen Bereich muss der einwandfreie Betrieb rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche sichergestellt sein. Hier kommen unterschiedliche Schichtmodelle zur Anwendung. Im Jahr 2014 wurden wieder Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle in Anspruch genommen.

› **Beruf und Familie**

Die Familienfreundlichkeit des Unternehmens ist für eine ausgewogene Work-Life-Balance von entscheidender Bedeutung. Den Kindern aller Mitarbeiter der am Standort ansässigen Unternehmen steht ein Kindergarten auf dem Gelände des Flughafen Wien zur Verfügung. Die großzügigen und flexiblen Öffnungszeiten ermöglichen auch Mitarbeitern im Schichtdienst eine verlässliche Betreuung ihrer Kinder. Der Kindergarten wurde bereits mehrmals für das hervorragende Angebot und die hohen pädagogischen Leistungen ausgezeichnet.

>

Um den Wiedereinstieg nach der Karenzzeit zu erleichtern, werden die Mitarbeiter auch während der Karenzzeit über aktuelle Ergebnisse im Unternehmen informiert. Auch immer mehr Männer übernehmen die Kinderbetreuung. So waren bei der Flughafen Wien AG im Jahr 2014 15 Männer in Karenz.

Seit 2012 gewährt der Flughafen Wien seinen Mitarbeitern einen sogenannten „Papamonat“. Der Mitarbeiter hat das Recht, innerhalb der ersten drei Lebensmonate seines im gemeinsamen Haushalt mit ihm und der Mutter lebenden Kindes für maximal 28 aufeinanderfolgende Kalendertage dienstfrei gestellt zu werden. Dies soll dem Vater ermöglichen, sich intensiv um die Betreuung seines Neugeborenen und der Mutter zu kümmern und die Beziehung zum Kind zu vertiefen. Während der Dauer des „Papamonats“ erhält der Mitarbeiter grundsätzlich 50 % seines monatlichen Bezugs vor Beginn des „Papamonats“. Der „Papamonat“ wird von den Mitarbeitern des Flughafen Wien immer mehr genutzt. Im Jahr 2014 haben insgesamt bereits 47 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen.

› **Frauenförderung**

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen Wien AG beläuft sich auf 11,6 %. Zurückzuführen ist diese relativ geringe Quote auf die speziellen Tätigkeiten am Flughafen Wien. Zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Nichtsdestoweniger ist es das Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil insgesamt – insbesondere auch in Führungspositionen – zu erhöhen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in Führungspositionen auf 19,23 %. Durch die jährliche Teilnahme der Flughafen Wien AG am „Wiener Töchertag“ wird auch Mädchen verstärkt Einblick in technische Berufe gegeben – die Zahl der weiblichen gewerblichen Lehrlinge betrug im Jahr 2014 im Jahresdurchschnitt vier. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat beträgt 30 %. 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 Karriereöglichkeiten geschaffen.

› **Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste**

Die Aufgabenerfüllung eines Dienstleistungsbetriebs ist u. a. auch von der Einstellung, der Unternehmenskultur und dem Einsatz der Mitarbeiter abhängig. Sichere und gesunde Arbeitsplätze sind eine Basis für Motivation und Engagement der Mitarbeiter und tragen somit zum Erfolg des Unternehmens bei. Die sichere Arbeitsdurchführung und die damit verbundenen störungs- sowie unfallfreien Betriebsabläufe sind Beiträge zu Wirtschaftlichkeit und Kundenzufriedenheit. Bei 13 Schulungsveranstaltungen wurden 214 neue Mitarbeiter zum Thema „Sicher arbeiten“ informiert und sensibilisiert.

Der Erfolg der laufenden Bemühungen zur Steigerung der Sicherheit an den Arbeitsplätzen zeigt sich in der weiteren Senkung der 1.000-Mitarbeiter-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle um 2,2 % auf 35,5 (siehe Tabelle). Auch Führungskräfte werden zu Themen aus dem Bereich Arbeitnehmerschutz, wie etwa ergonomischer Gestaltung von Arbeitsplätzen, Unfallprävention, Einsatzfähigkeit von Mitarbeitern mit Erkrankungen/Verletzungen, Ersthelferausbildung, psychischen Belastungen am Arbeitsplatz und Mutterschutz, ausführlich beraten.

Die laufende Durchführung von gesetzlich vorgeschriebenen Eignungs- und Folgeuntersuchungen stellte auch 2014 einen weiteren, wichtigen Grundpfeiler der betriebsärztlichen Leistung dar. So fanden Atemschutztauglichkeitsuntersuchungen der Flughafenfeuerwehr, Schweißrauchuntersuchungen von exponiertem Werkstättenpersonal und Lärmuntersuchungen für betroffene Mitarbeiter statt. Die im Jahr 2013 begonnene, abteilungsweise durchgeführte Evaluierung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz wurde auch im Berichtsjahr fortgeführt.

Wie schon in den vergangenen Jahren wurden Ersthelferkurse im Rahmen von vier, acht und 16 Stunden organisiert. Eine Kontrolle der Erste-Hilfe-Kästen im Betrieb fand im Zuge der Arbeitsplatzbegehungen statt.

Die speziellen medizinischen Leistungen wie Ergonomieberatungen (richtiges Sitzen, Heben und Tragen), Lungenfunktionsüberprüfungen, Sehtests, Blutdruckmessungen und sportmedizinische Leistungsdiagnostik wurden ganzjährig angeboten. Ebenso wurde die Möglichkeit der Durchführung einer individuellen Vorsorgeuntersuchung angeboten. Zeckenimpfaktionen und die kostenlose Grippeimpfung für Mitarbeiter ergänzten das Angebot der Präventivdienste.

Das reisemedizinische Service (Beratung und Impfungen), welches nicht nur Patienten und Kunden in der Flughafenambulanz, sondern über die Arbeitsmedizin auch allen Mitarbeitern zur Verfügung steht, wurde gerade vor Urlaubsreisen immer wieder genützt.

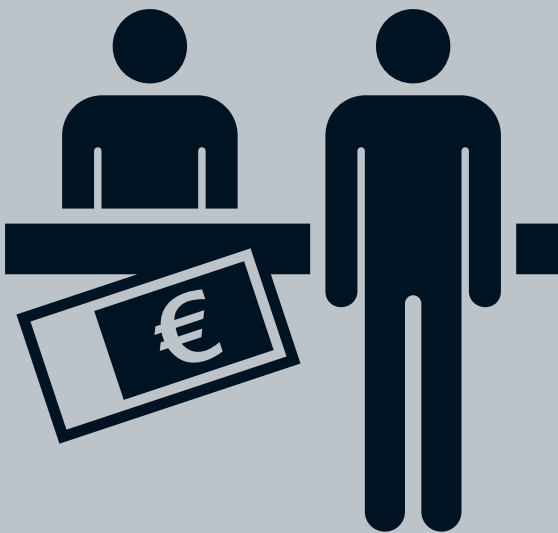
› Kennzahlen zu den meldepflichtigen Arbeitsunfällen¹

Die 1.000-Mitarbeiter-Quote bei den meldepflichtigen Arbeitsunfällen zeigt 2014 eine weitere Verbesserung. Im 5-Jahres-Vergleich ist sie um rund ein Drittel von 49,6 auf 35,5 zurückgegangen.

› Mitarbeiterkennzahlen¹

	2014	Veränd. in %	2013	2012	2011	2010
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	115	0	115	145	143	165
1.000-MA-Quote	35,5	-2,2	36,3	44,8	43,5	49,6

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG



Investor Relations

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

› Marktumfeld und Wiener Börse

Das Aktienjahr 2014 war von einer uneinheitlichen Konjunktorentwicklung, Unsicherheiten bezüglich der Politik der Notenbanken und einer Serie politischer Krisen geprägt. Mehrere wichtige Emerging Markets mussten ihre Wachstumserwartungen bereits in der ersten Jahreshälfte deutlich reduzieren, aufgrund des stark fallenden Ölpreises rutschten in der zweiten Jahreshälfte 2014 weitere Emerging Markets in eine Rezession. Die Wachstumsbeschleunigung in Europa blieb weitgehend aus. Die Ukraine-Krise und die damit einhergehenden Sanktionen gegen Russland drückten auf das Wachstumsklima in CEE.

Relativ robust war hingegen der Konjunkturverlauf in den USA. Dementsprechend zählen die US-Börsen zu den Gewinnern dieses Jahres. Der US-Börseindex Dow Jones Industrial (DJI) zeigte im Jahr 2014 eine starke Entwicklung und legte um 7,5 % zu. Prozentuell stärker als der Dow Jones Industrial stiegen im Jahr 2014 der breitere S&P 500 Index und der technologieorientierte Nasdaq Composite Index.

Weit weniger dynamisch entwickelte sich mit 1,2 % der Euro Stoxx 50. Die schwache Performance spiegelt die verhaltene europäische Konjunktur, die anhaltenden Strukturprobleme in großen europäischen Volkswirtschaften (Italien, Frankreich) und die nach wie vor bestehende Unsicherheit über die Stabilität der Währungsunion wider.

Der in Euro berechnete Osteuropaindex CECE gab 2014 wegen schwacher Konjunktur und der Ukraine-Krise deutlich – um 6,0 % – nach.

Die Wiener Börse ist zunächst gut in das Jahr 2014 gestartet, der Leitindex ATX konnte Mitte Jänner mit 2.729,07 Punkten den Jahreshöchststand erreichen. Die Sorge um die weltweite Konjunktorentwicklung und die Ukraine-Krise haben in der Folge zu einer volatilen, tendenziell leicht rückläufigen Kursentwicklung geführt. Die Kurse sanken bis Mitte Oktober auf ein Jahrestief von 2.032,13. Dank einer Gegenbewegung in den letzten zwei Monaten des Jahres 2014 konnte immerhin noch ein Ultimo stand von 2.160,08 Punkten erreicht werden. Insgesamt hat der ATX im Jahr 2014 – bei guten Umsatzwerten – um 15,2 % nachgegeben.

› Performance der Flughafen-Wien-Aktie

Nachdem die Flughafen-Wien-Aktie durch eine wesentlich verbesserte Liquidität ab März wieder in den Leitindex ATX aufgenommen wurde, verlief die Kursentwicklung auch im Vergleich zum ATX außergewöhnlich positiv. Zu Jahresende lag der Kurs mit € 76,82 um 25,9 % über jenem zum Jahresultimo 2013 von € 61,00. Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 1,65 pro Aktie errechnet sich auf Basis des Jahresschlusskurses eine Dividendenrendite von 2,15 % (2013: 2,13 %). Die Flughafen-Wien-Aktie erreichte am >

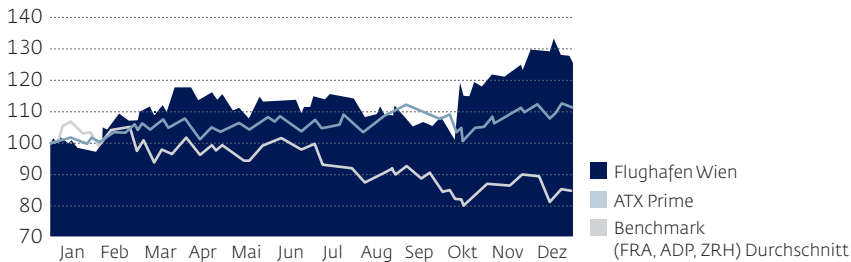
3. Februar 2014 ihren Jahrestiefststand von € 59,38, der Höchststand wurde am 18. Dezember 2014 mit € 81,50 markiert. Der Kursanstieg der FWAG-Aktie beschleunigte sich im vierten Quartal, als eine Tochtergesellschaft von IFM, ein australischer Investor, ankündigte, ein Übernahmeangebot für 29,9 % der Aktien der Flughafen Wien AG zu legen.

Der Börsenumsatz der Flughafen-Wien-Aktie konnte mehr als verdoppelt werden und stieg im Jahr 2014 um 139 % auf € 649,2 Mio. (2013: € 271,9 Mio.).

Die Gewichtung der Flughafen Wien AG im ATX betrug per Jahresende 2014 1,48 % (Gewichtung 2013, damals noch im ATX Prime: 1,42 %).

Kursentwicklung der Flughafen Wien Aktie 2014

indexiert (1.1.2014=100)



› Freiwilliges öffentliches Übernahmeangebot

Am 7. November 2014 veröffentlichte Airports Group Europe S.à r.l., eine indirekte Tochtergesellschaft von IFM Global Infrastructure Fund (Australien), ein freiwilliges öffentliches Angebot für den Erwerb einer Minderheitsbeteiligung von mindestens 20,0 % und höchstens 29,9 % des Grundkapitals an der Flughafen Wien AG. Dabei wurde für einen Anteil von mindestens 20,0 % und höchstens 29,9 % der Flughafen-Wien-Aktien ein Preis von € 80,00 geboten. Am 1. Dezember 2014 verbesserte Airports Group Europe S.à r.l. ihr Angebot auf € 82,00 je erworbene Aktie. Mit Wirkung 23. Dezember 2014 erwarb Airports Group Europe S.à r.l. schließlich 6.279.000 Stimmrechte bzw. Aktien entsprechend 29,9 % am Grundkapital der Flughafen Wien AG.

› Börsennotiz

Seit 1992 notieren die Aktien der FWAG 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. Die Flughafen-Wien-Aktie zählt zu den Basiswerten des ATX Prime und wurde am 5. März 2014 wieder in den Leitindex ATX aufgenommen.

Neben der Wiener Börse sind die Aktien der Flughafen Wien AG im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg gelistet. Seit Oktober 1994 werden sie auch außerbörslich in London über SEAQ International gehandelt. Ebenfalls 1994 wurde in den USA ein American-Depositary-Receipts(ADR)-Programm eingerichtet. Hierbei entspricht eine Aktie der Flughafen Wien AG vier ADRs.

› Aktionärsstruktur

Ordnungsgemäß werden Veränderungen der Aktionärsstruktur, sofern sie die im Börsengesetz normierten Schwellen übersteigen, veröffentlicht: Unterjährig meldeten Lazard Asset Management LLC, Franklin Resources Inc., Silchester International Investors LLP („Silchester LLP“), London, und Airports Group Europe S.à r.l. Anteilsänderungen.

Zum Jahresultimo lag Airports Group Europe S.à r.l., Luxemburg, über der 25%igen Anteilsschwelle, die Wien Holding GmbH und das Land Niederösterreich bei der 20%igen, die Mitarbeiterstiftung bei der 10%igen Anteilsschwelle. Alle anderen Aktionäre lagen zum Jahresultimo unter der 4%igen Meldeschwelle.

› Stimmrechte

In § 13 der Satzung der Flughafen Wien AG ist die Ausübung der Stimmrechte sowie der Wahlrechte derart geregelt, dass dem Prinzip „one share – one vote“ Rechnung getragen wird. Die Satzung ist auf der Website www.viennaairport.com/unternehmen/investor-relations/corporate-governance/satzung_der_flughafen_wien_ag abrufbar.

› Wertpapierkürzel

Reuters	VIEV.VI
Bloomberg	FLU: AV
Datastream	O:AV
ISIN	AT000 0911805
ÖKB-WKN	91180
ÖTOB	FLU
ADR	VIAAY

› Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2014	2013	2012
Grundkapital in € Mio.	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	21	21
Kurs per 31.12. in €	76,82	61,00	42,99
Jahreshöchstkurs in €	81,50	61,43	42,99
Jahrestiefstkurs in €	59,38	41,00	26,04
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	1.613,2	1.281,0	902,8
Gewinn je Aktie in €	3,93	3,49	3,42
KG ¹	19,5	17,5	12,6
KCFV ¹	7,3	6,3	5,0
Dividende ²	1,65	1,30	1,05
Dividendenrendite in % ^{1,2}	2,15	2,13	2,44
Payout-Ratio in % ²	42,0	37,3	30,5

1) Für das Kurs-Gewinn-Verhältnis, das Kurs-Cashflow-Verhältnis und die Dividendenrendite gilt der Kurs per Jahresende.

2) Dividende 2014: Vorschlag an die Hauptversammlung

› Hauptversammlung

Die 26. ordentliche Hauptversammlung der Flughafen Wien AG fand am 5. Mai 2014 im Multiversum in Schwechat statt. Insgesamt nahmen 377 Aktionäre mit 16.200.499 Stimmrechten (Präsenz bei der Abstimmung über den Tagesordnungspunkt 2) 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 2013 und über die Wahl des Abschlussprüfers und des Konzernabschlussprüfers für das Jahr 2014 auf der Tagesordnung. Nähere Informationen zur 26. ordentlichen Hauptversammlung der Flughafen Wien AG finden Sie im Internet unter:

www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/hauptversammlung/hauptversammlungen-archiv

› Finanzkalender 2015

27. Hauptversammlung	Mittwoch, 6. Mai 2015
Ex-Dividende-Tag	Montag, 11. Mai 2015
Dividendenzahltag	Mittwoch, 13. Mai 2015
1. Quartal 2015	Dienstag, 19. Mai 2015
Halbjahresergebnis 2015	Dienstag, 18. August 2015
3. Quartal 2015	Dienstag, 17. November 2015

Die geplanten Termine für die Veröffentlichung der monatlichen Verkehrsergebnisse finden sich auf der Website der Flughafen Wien AG unter dem Link:

www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/finanzkalender__terminkalender

› Transparente Kommunikation

Die aktive und klare Kapitalmarktkommunikation der Flughafen Wien AG ermöglicht allen Interessengruppen zeitgleich Zugang zu Informationen über aktuelle Entwicklungen des Unternehmens. Neben den Quartalsberichten werden monatliche Berichte zur Verkehrsentwicklung erstellt. Zudem erfolgen regelmäßig ausführliche Ergebnispräsentationen für Analysten und institutionelle Anleger.

Das Management präsentierte im Jahr 2014 die aktuellen Entwicklungen der FWAG im Rahmen von Investorenkonferenzen und Roadshows in Europa (London, Zürich, München, Frankfurt, Berlin) und den USA (New York, Boston, Chicago) sowie bei Konferenzen und Veranstaltungen in Österreich (Wien, Stegersbach, Zürs, Dornbirn).

Das wachsende Interesse der Investoren spiegelte sich in zahlreichen One-on-One-Gesprächen mit dem Management wider. Darüber hinaus war die Flughafen Wien AG auch 2014 auf der Gewinn-Messe vertreten.

› **Folgende Finanzinstitutionen erstellten 2014 Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie:**

Barclays (London)	Kepler Cheuvreux (Frankfurt)
Citigroup Global Markets (London)	Morgan Stanley (London)
Commerzbank (Frankfurt)	Nomura (London)
ERSTE Group (Vienna)	Raiffeisen Centrobank (Vienna)
Goldman Sachs (London)	Royal Bank of Canada (London)
HSBC (London)	UBS (London)
J.P. Morgan Cazenove (London)	

› **Privataktionärstag**

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten am 28. August 2014 Gelegenheit, sich im Rahmen eines Privataktionärstags mit dem Management über den Geschäftsgang des Unternehmens zu informieren. Im Anschluss wurde eine Flughafenrundfahrt angeboten. Ein Privataktionärstag ist auch für 2015 geplant. Die ersten Details dazu werden bei der Hauptversammlung bekanntgegeben. Die Anmeldung zu diesem Event wird, wie schon die Jahre davor, wenige Wochen vor dem Privataktionärstag über die Internetseite der Flughafen Wien AG möglich sein.

› Weiterführende Informationen

Umfassende Informationen, Publikationen und aktuelle Aussendungen finden Sie im Internet (www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations). Durch die Eintragung in den Aktionärservice der Flughafen Wien AG erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

Kontakt

Mag. Judit Helenyi

Tel.: +43/1/7007-231 26

E-Mail: j.helenyi@viennaairport.com

Mario Santi

Tel.: +43/1/7007-228 26

E-Mail: m.santi@viennaairport.com bzw. investor-relations@viennaairport.com

› Dividendenpolitik und Gewinnverteilungsvorschlag

Die Flughafen Wien AG verfolgt mit ihrer Dividendenpolitik das Ziel einer ausgewogenen Balance zwischen Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung.

Das Geschäftsjahr 2014 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 34.658.074,31 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2014 eine Dividende von € 1,65 je Aktie, das sind in Summe € 34,65 Mio., ausgeschüttet und der Rest in Höhe von € 8.074,31 auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die vorgeschlagene Dividende entspricht einer Ausschüttungsquote gemessen am Konzernergebnis von 42,0 %.

Die Guidance für die langfristige Dividendenpolitik wird derzeit überarbeitet und steht in Abhängigkeit von den Investitionsvorhaben der kommenden Jahre. Diese Investitionen – etwa die bauliche Gestaltung des Terminal 2 – sind derzeit in Planung bzw. in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Entscheidungen darüber werden für die zweite Jahreshälfte 2015 erwartet. Im Zuge dessen wird auch die Dividenden-Guidance adaptiert und bekanntgegeben.

Schwechat, 3. März 2015

Der Vorstand



Corporate- Governance-Bericht

(gemäß § 243b UGB)

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

› **Bekanntnis zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung**

Die Flughafen Wien AG bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und hat dieses Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex zuletzt im Geschäftsjahr 2012 erneuert. Der Kodex kann unter www.corporate-governance.at abgerufen werden.

Der Kodex enthält unter anderem sogenannte Comply-or-Explain-Regelungen, deren Nichteinhaltung entsprechend begründet werden muss. Die Flughafen Wien AG erfüllt alle Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex mit Ausnahme der Regel 16, erster Satz und begründet dies wie folgt: Es wurde kein Vorstandsvorsitzender bestellt, um den Teamgeist in der Zusammenarbeit des Vorstands zu fördern. >

› Das Management

Im Berichtsjahr 2014 gehörten Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner dem Vorstand der Flughafen Wien AG an.

› Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2014:

Vorstand Dr. Günther Ofner	Vorstand Mag. Julian Jäger
Immobilienmanagement DI Werner Hackenberg	Operations Mag. Nikolaus Gretzmacher MBA
Planung, Bau und Bestandsmanagement DI Dr. Georg Kroyer	Abfertigungsdienste Mag. Wolfgang Fasching
Finanz- und Rechnungswesen Mag. Rita Heiss	Center Management Adil Raihani
Strategie, Controlling und Beteiligungen Mag. Andreas Schadenhofer	Technische Dienstleistungen ¹ DI Thomas Briza
Generalsekretariat Dr. Wolfgang Köberl MBA	Revision Mag. Günter Grubmüller
Personal Mag. Christoph Lehr	Informationssysteme DI Susanne Ebm
Kommunikation Stephan Klasmann	
Zentraler Einkauf Mag. Andreas Eder	

1) Bis 27.7.2014 DI (FH) Christoph Edlinger

› Gesamtprokuristen:

Mag. Andreas Eder
DI (FH) Christoph Edlinger ²
Mag. Wolfgang Fasching
Mag. Nikolaus Gretzmacher
DI Werner Hackenberg
Mag. Rita Heiss
MMag. Michael Höferer ³
Stephan Klasmann
Dr. Wolfgang Köberl
DI Dr. Georg Kroyer
Mag. Christoph Lehr
Adil Raihani
Mag. Andreas Schadenhofer

2) Bis 27.11.2014

3) Bis 13.11.2014

Vorstand

› **Vorstandsmitglied Mag. Julian Jäger**

Jahrgang 1971, hat das Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien absolviert und ist bereits 2002 als Mitarbeiter der Rechtsabteilung in die Flughafen Wien AG eingetreten. Von 2004 bis 2006 übernahm er die Leitung der Abteilung Business Development im Bereich Airline und Terminaldienste, bevor er 2007 als Chief Commercial Officer zum Malta International Airport plc wechselte, den er ab 2008 als Chief Executive Officer leitete. Am 5. September 2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Die Funktionsperiode endet am 4. September 2016.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung

› **Vorstandsmitglied Dr. Günther Ofner**

Jahrgang 1956, studierte Rechtswissenschaften an der Universität Wien, promovierte 1983 zum Doktor der Rechtswissenschaften und war von 1986 bis 2000 auch als Universitätslektor und Lehrbeauftragter der Universität Wien tätig. Er war von 1981 bis 1992 Geschäftsführer des Friedrich Funder Instituts für Journalistenausbildung und Medienforschung bevor er von 1992 bis 1994 stellvertretender Abteilungsleiter des Auslandsbüros der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts AG war. Von 1994 bis 2004 war er Mitglied des Vorstands der Burgenländischen Elektrizitätswirtschafts-AG und von 1995 bis 1997 sowie 2005 bis 2011 auch Mitglied des Vorstands sowie 2004 bis 2005 Mitglied des Aufsichtsrats der Burgenland Holding AG. Weitere Aufgaben übernahm er unter anderem als Vorsitzender des Vorstands in der UTA Telekom AG von 2004 bis 2005. Danach war er als Geschäftsführer in verschiedenen in- und ausländischen Tochterunternehmen der EVN AG von 2005 bis 2011 tätig. Am 5. September 2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Die Funktionsperiode endet am 4. September 2016.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Plaut Aktiengesellschaft
- › Wiener Städtische Wechselseitiger Versicherungsverein – Vermögensverwaltung – Vienna Insurance Group

› **Arbeitsweise des Vorstands**

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

>

› **Vorstandsvergütung**

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

Gemäß der Regel 27 Österreichischer Corporate Governance Kodex wurden mit Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner zu 50 % Ziele im betreffenden Geschäftsjahr und zu 50 % nachhaltige, mehrjährige und langfristige Ziele vereinbart. Die Grundlage dafür sind die Verbesserung der Kundenzufriedenheit auf Basis eines Vergleichs mit der internationalen ASQ-Studie sowie EBITDA- und ROCE-Ziele. Die Zielvereinbarung und insbesondere die Kriterien für die Gewährung der Prämie werden vom Präsidial- und Personalausschuss des Aufsichtsrats jeweils für ein Geschäftsjahr vor dessen Beginn festgesetzt und im Beschluss begründet und gewichtet. Sollte sich nach Auszahlung der variablen Vergütung herausstellen, dass sie auf Grundlage von offenkundig falschen Daten ausgezahlt wurde, ist das Vorstandsmitglied verpflichtet, die daraus resultierende Prämie zur Gänze zurückzuzahlen. Die maximale variable Vergütung ist mit 100 % des Fix-bezugs begrenzt.

Die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder wird in nachstehender Tabelle sowie unter Punkt (39) im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15 % des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt.

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

› **Einzelausweis der Vorstandsvergütung 2014 und 2013**

	2014	2014	2014	2014	2014	2014	2014	2013
in T€	Fixe Bezüge	Anteil am Gesamtbezug	Erfolgsabhängige Bezüge 2013	Anteil am Gesamtbezug	Sachbezüge	Anteil am Gesamtbezug	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Julian Jäger	259,3	56,70 %	189,6	41,46 %	8,4	1,84 %	457,3	444,2
Dr. Günther Ofner	259,3	56,70 %	189,6	41,46 %	8,4	1,84 %	457,3	444,2

› Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich aus zehn Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen. Alle Kapitalvertreter wurden in der 25. ordentlichen Hauptversammlung am 30. April 2013 gewählt und bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 beschließt, bestellt. In der 165. Aufsichtsratsitzung am 30. April 2013 wurde Herr Ing. Ewald Kirschner zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG haben sich gemäß den Leitlinien für die Unabhängigkeit, die gemäß den Anforderungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex vom Aufsichtsrat definiert wurden, 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			
Ing. Ewald Kirschner, Vorsitzender seit 30.4.2013, 1957	Generaldirektor der GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft	29.4.2011	-
Mag. Erwin Hameseder, Stellvertreter seit 30.4.2013, 1956	Obmann der Raiffeisen-Holding NÖ-Wien reg. Gen. mbH	31.8.2011 ⁴⁾	Mitglied im Aufsichtsrat bei: Strabag SE, AGRANA Beteiligungs-Aktiengesellschaft, Raiffeisen Bank International AG, UNIQA Insurance Group AG, Südzucker AG
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, Stellvertreter seit 29.4.2011, 1950	Vorsitzender des Aufsichtsrats CA Immobilien Anlagen AG	29.4.2011	CA Immobilien Anlagen Aktiengesellschaft (Vorsitzender), RHI AG, NIS a.d. Naftna industrija Srbije
Dr. Gabriele Domschitz, 1959	Vorstandsdirektorin der Wiener Stadtwerke Holding AG	29.4.2011	-
Mag. Bettina Glatz-Kremsner, 1962	Vorstandsdirektorin Casinos Austria AG und Österreichische Lotterien GesmbH	29.4.2011	-
Komm.-Rat Dr. Burkhard Hofer, 1944	Generaldirektor EVN AG a. D.	20.8.2009	Mitglied im Aufsichtsrat bei: EVN AG (Vorsitzender)
Mag. Robert Lasshofer, 1957	Vorstandsvorsitzender Wiener Städtische Versicherung AG Vienna Insurance Group	30.4.2013	-
DI Herbert Paierl, 1952	pcb Paierl Consulting Beteiligungs GmbH	30.4.2013	Board of Directors: Landi Renzo S.P.A.
Dr. Karin Rest, 1972	RSB Rechtsanwälte GmbH	30.4.2013	-
Mag. Gerhard Starsich, 1960	Generaldirektor Münze Österreich Aktiengesellschaft	30.4.2013	-

4) Herr Mag. Hameseder war bereits von 22.4.2004 bis 19.5.2009 Mitglied des Aufsichtsrats.

› Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder			
Ing. Manfred Biegler, 1956	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Michael Straßegger, 1966	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Thomas Schäffer, 1983	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Heinz Strauby, 1974	Arbeiterbetriebsrat		-
Thomas Faulhuber ⁵ , 1971	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		-

5) Bis 21.11.2014 Heinz Wessely

› Vertreter der Aufsichtsbehörde

Die Aufsichtsbehörde hat mit Schreiben vom 29. April 2012 mitgeteilt, dass von dem Recht zur Entsendung eines Staatskommissärs kein Gebrauch gemacht wird.

› Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 25. ordentlichen Hauptversammlung am 30. April 2013 Herr Mag. Robert Lasshofer und Herr Dr. Burkhard Hofer gewählt.

› Arbeitsweise des Aufsichtsrats

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

› Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Manfred Biegler
Mag. Erwin Hameseder	Thomas Faulhuber ⁶
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	

6) Bis 21.11.2014 Heinz Wessely

› Strategieausschuss

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

› Mitglieder des Strategieausschusses

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Ing. Manfred Biegler
Mag. Erwin Hameseder	Heinz Strauby
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	Thomas Faulhuber ⁷
Dr. Gabrielle Domschitz	
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	

7) Bis 21.11.2014 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 Revisionsystems und des Risikomanagements und mit der Erstattung eines Vorschlags für die Auswahl des Abschlussprüfers und der Überwachung seiner Unabhängigkeit betraut und befasst sich mit den Inhalten des Management-Letters und dem Bericht über die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements. Als Finanzexperte fungiert seit 30. April 2013 der >

Ausschussvorsitzende Mag. Erwin Hameseder, der aufgrund seiner langjährigen einschlägigen Berufserfahrung über die dafür notwendige Expertise verfügt.

› Mitglieder des Prüfungsausschusses

Mag. Erwin Hameseder (Vorsitzender)	Dr. Gabriele Domschitz
Dr. Wolfgang Rutenstorfer	Ing. Manfred Biegler
Ing. Ewald Kirschner	Heinz Strauby
Dr. Burkhard Hofer	Thomas Faulhuber ⁸

8) Bis 21.11.2014 Heinz Wessely

› Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2014 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fanden drei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten insbesondere die neue Unternehmensstrategie, die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, die Verkehrsentwicklung, die Maßnahmen im Rahmen des Risikomanagements, die Funktionalität des internen Kontrollsystems und die Berichte des Wirtschaftsprüfers. Weiters wurden Maßnahmen der Flughafen Wien AG zur Qualitätsverbesserung und zu Kostensenkungen erörtert. Weitere Schwerpunkte lagen in der Diskussion der Beteiligungsstrategie, der zukünftigen Terminalentwicklung, der Entwicklung der Unternehmensvision und der daraus abgeleiteten Unternehmensstrategie sowie in der Erörterung des öffentlichen Übernahmeangebots durch einen australischen Investor. Zudem gab es laufende Berichte über die aktuelle Lage der wichtigsten Airline-Kunden, zur Reduktion der Verschuldung, zur Abänderung der bestehenden Kollektivverträge und über die Behandlung von geltend gemachten Ansprüchen ehemaliger Vorstandsmitglieder. Weitere Berichte gab es zu den laufenden Bauvorhaben, den absolvierten Rechnungshofprüfungen, zum Verkauf der Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH, zu Revisionsberichten und daraus abgeleiteten Konsequenzen sowie über Entwicklungen in wesentlichen Gerichtsverfahren. 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 Gebahrung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Auf den Bericht des Aufsichtsrats wird verwiesen.

› Vergütung der Aufsichtsräte 2014⁹

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

Ing. Ewald Kirschner	€ 14.647,94	Dr. Franz Lauer	€ 2.608,22
Mag. Erwin Hameseder	€ 13.952,06	Prof. Hans-Jürgen Manstein	€ 2.608,22
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	€ 13.300,00	KR Alfons Metzger	€ 2.608,22
Dr. Burkhard Hofer	€ 9.500,00	Dr. Claus Raidl	€ 2.608,22
Dr. Gabriele Domschitz	€ 10.100,00	Ing. Manfred Biegler	€ 2.400,00
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	€ 9.500,00	Thomas Schäffer	€ 1.500,00
Mag. Robert Lasshofer	€ 6.891,78	Heinz Strauby	€ 2.400,00
Mag. Gerhard Starsich	€ 6.591,78	Heinz Wessely	€ 900,00
DI Herbert Paierl	€ 6.291,78	Michael Straßegger	€ 1.500,00
Dr. Karin Rest	€ 6.891,78	Thomas Faulhuber	€ 600,00

9) Im Geschäftsjahr 2014 wurde die Aufsichtsratsvergütung für 2013 sowie Sitzungsgeld für 2014 ausbezahlt.

› 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 der in den vorstehenden Punkten beschriebenen Positionen befinden.

› **Selbstevaluierung des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat hat sich mit der Effizienz seiner Tätigkeit, insbesondere mit seiner Organisation und seiner Arbeitsweise, im Wege einer Selbstevaluierung auseinandergesetzt. Zu diesem Zweck wurden Fragebögen an alle Aufsichtsratsmitglieder ausgesandt und das Ergebnis in der 173. Aufsichtsratssitzung am 17. Dezember 2014 erörtert.

› **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 +43/1/7007-22826 angefordert werden und ist auf www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations unter „Publikationen und Berichte“ abrufbar.

› **Finanzberichte gemäß Börsegesetz**

Die Jahresfinanzberichte sowie die Quartalsberichte sind auf www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations unter „Publikationen und Berichte“ abrufbar.

› Abschlussprüfer

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 26. 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 2014 T€ 260,3 für die Abschlussprüfung, T€ 12,0 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 4,2 für sonstige Leistungen.

› Compliance-Regeln

Die Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) in der Fassung vom 1. November 2007 geändert durch BGBl. II Nr. 30/2012 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 2014 sind keine Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach den Bestimmungen des Börsegesetzes zu veröffentlichen sind, bekannt.

› Airport Carbon Accreditation System

Die Flughafen Wien AG beteiligt sich an dem vom Airports Council International (ACI, internationales Gremium aller Flughäfen) betreuten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System), das zu einer nachhaltigen Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort beiträgt und durch unabhängige Gutachter erhoben wird.

Im Berichtsjahr wurde der Level 1, welches die Erstellung einer CO₂-Emissionsbilanz umfasst, zum zweiten Mal in Folge erreicht. Die nächste Stufe – Level 2, welches bereits die Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort vorsieht – wird im Jahr 2015 angestrebt.

› Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen Wien AG beläuft sich auf 11,6 %. Zurückzuführen ist diese relativ geringe Quote auf die speziellen Tätigkeiten am Flughafen Wien.

Zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Tätigkeiten. Nichtsdestotrotz ist es das Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil insgesamt – insbesondere auch in Führungspositionen – zu erhöhen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in Führungspositionen auf 19,23 %. Durch die jährliche Teilnahme der Flughafen Wien AG am „Wiener Töchertag“ wird auch Mädchen verstärkt Einblick in technische Berufe gegeben – die Zahl der weiblichen gewerblichen Lehrlinge betrug im Jahr 2014 im Jahresdurchschnitt vier. Die Frauenquote im Aufsichtsrat beträgt 30 % der Kapitalvertreter. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Ing. Ewald Kirschner
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Bericht des Aufsichtsrats

› Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2014 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fanden drei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses und zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten insbesondere die neue Unternehmensstrategie, die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, die Verkehrsentwicklung, die Maßnahmen im Rahmen des Risikomanagements, die Funktionalität des internen Kontrollsystems und die Berichte des Wirtschaftsprüfers. Weiters wurden Maßnahmen der Flughafen Wien AG zur Qualitätsverbesserung und zu Kostensenkungen erörtert. Weitere Schwerpunkte lagen in der Diskussion der Beteiligungsstrategie, der zukünftigen Terminalentwicklung, der Entwicklung der Unternehmensvision und der daraus abgeleiteten Unternehmensstrategie sowie in der Erörterung des öffentlichen Übernahmeangebots durch einen australischen Investor. Zudem gab es laufende Berichte über die aktuelle Lage der wichtigsten Airline-Kunden, zur Reduktion der Verschuldung, zur Abänderung der bestehenden Kollektivverträge und über die Behandlung von geltend gemachten Ansprüchen ehemaliger Vorstandsmitglieder. Weitere Berichte gab es zu den laufenden Bauvorhaben, den absolvierten Rechnungshofprüfungen, zum Verkauf der Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH, zu Revisionsberichten und daraus abgeleiteten Konsequenzen sowie über Entwicklungen in wesentlichen Gerichtsverfahren. Über alle Aktivitäten in den Ausschüssen wurde dem Aufsichtsratsplenium 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 2015 werden die Schwerpunkte in der weiteren Qualitätsverbesserung zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit, in der Weiterentwicklung der Terminalinfrastruktur, im Ausbau des Frachtbereichs und in der Stärkung des Non-Aviation-Bereichs liegen. Weiters werden die Anstrengungen fortgesetzt, neue Fluglinien für den Standort zu gewinnen und das Angebot um weitere Destinationen zu erhöhen, um so die Drehkreuzfunktion zu stärken und den Wachstumskurs fortzusetzen. In wirtschaftlicher Hinsicht sollen bestehende Kostensenkungs- und Ertragssteigerungspotenziale genutzt, der Schuldenabbau fortgesetzt und die Produktivität weiter erhöht werden.

› Verpflichtung zum Corporate Governance Kodex

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

>

› Abschlussprüfung

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 26. 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 2014 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, aufgestellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2014 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 sowie den Corporate-Governance-Bericht des Geschäftsjahres 2014 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung des Management-Letters sowie des Berichts des Abschlussprüfers über die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems 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 2014 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2014 der Flughafen Wien AG festgestellt.

› Gewinnverteilungsvorschlag

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2014 von € 34.658.074,31 eine Dividende von € 1,65 je Aktie, das sind in Summe € 34.650.000,00, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 8.074,31 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

› Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2014 geleistete Arbeit.



Ing. Ewald Kirschner
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, März 2015



**Konzernlagebericht
für das
Geschäftsjahr
2014**

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklung der Konjunktur und der Währungen, politische Krisen sowie andere Ereignisse, die zu Flugausfällen, Streckenstilllegungen und Flugplanausdünnungen führen, beeinflussen in hohem Maße die Entwicklung des Luftverkehrs. Die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafen Wien wird als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere von jener der CEE-Region beeinflusst, daneben aber auch von der wirtschaftlichen und politischen Lage im Nahen und Mittleren Osten sowie in Russland.

Die Weltwirtschaft verzeichnete im Jahr 2014 einen leichten Aufschwung. Aktuell rechnet die EZB mit einem globalen BIP-Wachstum von rund 3,6 %. Während sich Industrienationen wie Großbritannien und die USA durch steigenden Binnenkonsum und eine deutliche Erholung des Arbeitsmarktes zunehmend dynamischer entwickelten, schwächte sich die Wachstumsdynamik der Schwellenländer weiter ab. Das Wirtschaftswachstum der EU-Mitgliedstaaten in den Regionen Zentral-, Ost- und Südosteuropas (ausgenommen Kroatien) beschleunigte sich aber im dritten Quartal wieder. Es lag im Durchschnitt bei plus 2,7 % im Vergleich zum Vorjahresquartal. Die wirtschaftliche Entwicklung im Euroraum konnte zwar zum Ende des Jahres ebenfalls an Fahrt gewinnen, aber die aktuelle Prognose zeigt ein verhaltenes Wachstum von nur 0,8 %. Für 2015 sollte sich die Konjunktur im Euroraum durch Wirtschaftsimpulse jedoch weiter erholen. (Quelle: ÖNB, Konjunkturbericht)

>

Das Wachstum der österreichischen Wirtschaft war 2014 geringer als zu Beginn des Jahres angenommen. Die Österreichische Nationalbank geht nunmehr von einem BIP-Wachstum von rund 0,4 % für 2014 aus. Dies ist vor allem auf die Konjunkturschwäche im Euroraum und die dadurch schwache Nachfrage europäischer Handelspartner der österreichischen Unternehmen zurückzuführen. Der Wertverlust des Euro setzte hingegen positive Impulse für die heimische Exportwirtschaft Richtung USA, Großbritannien und Schweiz. Der reale Konsum der privaten Haushalte stieg nur schwach um 0,5 %, wurde aber zuletzt vom starken Rückgang der Erdölpreise positiv beeinflusst. Über das Gesamtjahr lag die Inflationsrate bei 1,5 %. Trotz des extrem niedrigen Zinsniveaus und der seit Jahresmitte 2014 langsam anziehenden Kreditvergabe bleiben die Investitionstätigkeiten österreichischer Unternehmen für das Gesamtjahr hinter den Erwartungen zurück. Positiv wird jedoch der zum Jahresende steigende Import von Vorleistungsgütern wie Maschinen und Fahrzeugen bewertet. Von der derzeit schrumpfenden Bauwirtschaft ist allerdings kein Konjunkturimpuls zu erwarten. (Quelle: ÖNB, Konjunkturbericht)

› **Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft**

2014 lag die Anzahl der Nächtigungen mit 131,9 Mio. nur knapp unter dem Vorjahresrekord (2013: 132,6 Mio.). Der Rückgang verteilte sich sowohl auf inländische (minus 0,3 %) als auch auf ausländische (minus 0,7 %) Gästenächtigungen. Auch der seit mehreren Jahren erkennbare Trend des Strukturwandels setzte sich 2014 fort: Während Gäste aus Deutschland, den Niederlanden und Russland weniger oft in Österreich nächtigten, konnten im Vorjahresvergleich mehr Gäste aus der Schweiz, Tschechien, Polen und den USA verzeichnet werden. Die stark steigende Zahl der Ankünfte weist darauf hin, dass die Aufenthaltsdauer der Gäste im Durchschnitt tendenziell kürzer wird. (Quelle: Statistik Austria, Tourismus 2014)

› **Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit**

Die Reisetätigkeit der Österreicher entwickelte sich im Jahr 2014 gegenüber 2013 leicht positiv. In den ersten drei Quartalen nahmen die Urlaubsreisen insgesamt um 1,5 % auf 14,7 Mio. zu. Im Sommer 2014 (Juli bis September), der wichtigsten Urlaubsreisezeit, blieb das Niveau nahezu konstant bei 6,7 Mio. Urlaubsreisen. (Quelle: Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung)

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien-Schwechat

› Wien: Deutliches Plus bei Lokalpassagieren und Fracht 2014, Rückgang bei Transferpassagieren

Verkehrskennzahlen	2014	Veränd. in %	2013	2012
MTOW (in Mio. Tonnen)	8,2	+3,4	7,9	8,1
Gesamtpassagiere (in Mio.)	22,5	+2,2	22,0	22,2
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	15,9	+4,6	15,2	15,1
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,5	-3,9	6,8	7,1
Flugbewegungen	230.781	-0,2	231.179	244.650
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	277.532	+8,3	256.194	252.276
Sitzladefaktor (in %)	75,0	n. a.	74,8	73,0
Anzahl der Destinationen	172	-2,8	177	179
Anzahl der Airlines	70	-1,4	71	71

Die Passagierentwicklung der europäischen Flughäfen zeigt ein Wachstum von durchschnittlich 5,4 %¹. Während Flughäfen in der Türkei, Island und Serbien noch höhere Zuwächse verzeichneten, konnten die EU-Flughäfen ein Plus von 4,9 % erzielen.¹

2014 wurden am Flughafen Wien 22.483.158 Passagiere (2013: 21.999.926) abgefertigt, was einem Plus von 2,2 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Trotz dieses neuen Höchstwerts war es ein wechselhaftes Jahr, das vor allem von politischen Entwicklungen in Osteuropa beeinflusst wurde. Die wichtige West-Ost-Drehscheibenfunktion des Wiener Flughafens war davon stärker betroffen als andere Flughäfen in Westeuropa. Des Weiteren zeichnete sich das Marktumfeld im Jahr 2014 durch Streiks von Airline- und Flughafenpersonal in Deutschland und Frankreich aus.

Der Rückgang im Transferverkehr (minus 3,9 %) konnte jedoch durch einen stark wachsenden Lokalverkehr (plus 4,6 %) kompensiert werden. Unter anderem führten viele Neuaufnahmen von Destinationen, vor allem auf der Langstrecke, zu einem Passagierwachstum. Nach einem schwachen ersten Quartal, entwickelte sich die Anzahl der Fluggäste in der Sommersaison deutlich besser.

Europaweit wurde ein Zuwachs bei Starts und Landungen von 2,6 %¹ verzeichnet. Am Flughafen Wien wurden 230.781 Bewegungen registriert – ein Rückgang um 0,2 % gegenüber dem Vorjahr (2013: 231.179). Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg vor allem durch neue Langstreckenverbindungen im Vergleichszeitraum um 3,4 % auf 8.179.391 Tonnen (2013: 7.913.505 Tonnen).

Die positive Entwicklung des Frachtaufkommens seit dem zweiten Halbjahr 2013 setzte sich auch 2014 fort. Das Gesamtjahr ergab ein deutliches Plus von 8,3 % auf 277.532 Tonnen (2013: 256.194 Tonnen). Neben einem Plus im Trucking mit 3,1 % (am Standort Flughafen Wien) war dafür vor allem die positive Entwicklung der Luftfracht verantwortlich, die um 10,6 % auf 197.761 Tonnen zulegte. Getragen wurde dies beispiels-

¹ Airports Council International (ACI) Europe. Inhouse; January – December 2014

weise von Airlines wie Korean Air, TNT Airways, China Southern Airlines und Cargolux. Damit entwickelte sich Wien auch 2014 besser als der europäische Durchschnitt mit einem Plus bei der Frachtmenge von 3,6 %¹.

› **Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2014 im Vergleich (Auszug)**

	Passagiere in Tausend	Veränd. zu 2013 in %	Flug- bewegungen ²	Veränd. zu 2013 in %
London*	131.459,8	4,6	869.012	2,7
Paris**	92.669,0	2,6	693.222	-1,3
Frankfurt	59.566,1	2,6	458.305	-0,7
Amsterdam	54.978,0	4,6	438.296	3,0
Madrid	41.815,3	5,3	341.911	2,9
München	39.700,5	2,7	357.295	-1,2
Rom	38.506,5	6,5	307.916	3,3
Mailand***	36.598,1	2,0	319.017	-0,5
Zürich	25.426,9	2,5	248.943	0,9
Wien	22.483,2	2,2	229.450	-0,1
Prag	11.149,9	1,6	122.311	-2,7
Budapest	9.146,7	7,5	80.586	3,5

* London Heathrow, Gatwick, Stansted

** Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly

*** Mailand-Malpensa, Mailand-Linate, Bergamo

Quelle: ACI Europe Traffic Report December 2014

Im internationalen Vergleich zählt der Flughafen Wien weiterhin zu den Top 10 der pünktlichsten Airports in Europa und konnte im vergangenen Geschäftsjahr seine Servicequalität steigern.

› **Aufkommen abfliegender Passagiere 2014 (Linie und Charter) nach Regionen**

Regionen	2014	2013	Veränd. in %	Anteil 2014 in %	Anteil 2013 in %	Veränd. Anteil in Prozent- punkten
Osteuropa	2.025.666	2.165.556	-6,5	18,1	19,7	-1,6
Westeuropa	7.761.325	7.536.817	+3,0	69,2	68,6	+0,6
Ferner Osten	408.707	363.163	+12,5	3,6	3,3	+0,3
Naher und Mittlerer Osten	538.923	522.691	+3,1	4,8	4,8	0,0
Nordamerika	298.630	233.682	+27,8	2,7	2,1	+0,6
Afrika	167.341	157.229	+6,4	1,5	1,4	+0,1
Südamerika	12.024	10.977	+9,5	0,1	0,1	0,0
Gesamt	11.212.616	10.990.115	+2,0	100,0	100,0	

¹ Airports Council International (ACI) Europe. Inhouse; January – December 2014

² Flugbewegungen laut ACI: Movements exclusive General Aviation and Other Aircraft Movements

Die westeuropäischen Destinationen als aufkommensstärkste Region des Flughafen Wien verzeichneten einen Zuwachs von 3,0 % auf 7.761.325 abgeflogene Passagiere, wodurch sich auch der Anteil der Region Westeuropa am Passagieraufkommen von 68,6 % auf 69,2 % erhöhte. Diese Entwicklung wurde vor allem durch Frequenzverstärkungen in westeuropäische Hauptstädte getragen. Der Rückgang um 6,5 % auf 2.025.666 abfliegende Passagiere zu Destinationen in Osteuropa ist vor allem auf die Ukraine-Krise zurückzuführen. Weiterhin positiv entwickelten sich die nordamerikanischen Destinationen (plus 27,8 %) aufgrund neuer Destinationen und Frequenzerhöhungen mit 298.630 Reisenden. Damit erhöhte sich ihr Anteil am Passagieraufkommen auf 2,7 %. Ziele im Nahen und Mittleren Osten (plus 3,1 %), Afrika (plus 6,4 %) und Südamerika (plus 9,5 %) konnten ebenfalls zulegen.

Wie auch in den Vorjahren war Frankfurt die am häufigsten gewählte Destination. Hier verzeichnete der Flughafen Wien einen Anstieg um 3,3 % auf 680.895 Passagiere. Starke absolute Passagierzuwächse verzeichneten auch London (plus 8,5 %), Berlin (plus 6,3 %) und Madrid (plus 31,2 %). Auf der Langstrecke war Bangkok die gesuchteste Destination (115.726), gefolgt von New York inkl. Newark (110.467) und Tokio (73.715).

› Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Der größte Kunde des Flughafen-Wien-Konzerns (FWAG) – die Austrian Airlines – verzeichnete einen leichten Rückgang bei den Passagieren von 0,7 %. Daraus resultierend fiel ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen auf 47,7 % (2013: 49,1 %). Die Austrian Airlines ist jedoch nach wie vor der dominierende Home-Carrier am Flughafen Wien.

Durch Umstrukturierungen innerhalb der Lufthansa Gruppe kam es 2014 zu Verschiebungen zwischen Lufthansa (minus 12,4 %) und Germanwings-Passagieren (plus 20,1 %). NIKI/airberlin haben mit 3.884.471 Passagieren einen Anteil von 17,3 % am Passagieraufkommen (2013: 17,1 %). Turkish Airlines trug mit 496.935 Passagieren 2,2 % zur Gesamtpassagieranzahl bei. Erfreulich entwickelten sich aber auch andere europäische Airlines, wie beispielweise Alitalia, Vueling Airlines, TAP Portugal und easyJet.

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) stieg 2014 von 74,8 % auf 75,0 %. Der Flughafen Wien wurde 2014 von 70 Fluglinien (2013: 71) regelmäßig angefliegen, die 172 Destinationen in 71 Ländern bedienten. Neu hinzugekommen sind u. a. Air China und Ethiopian Airlines, die den Flughafen Wien in ihr Langstreckendestinationsprogramm aufgenommen haben.

Entgelte- und Incentive-Politik

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2014 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltssystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2014 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgeltes gilt das höchstzulässige Abfluggewicht MTOW der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Dadurch ergaben sich folgende Änderungen per 1. Jänner 2014:

- › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: +1,87 %
- › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside: +0,55 %
- › Infrastrukturentgelt Betankung: +1,83 %

Das PRM-Entgelt (Passengers with Reduced Mobility, d. h. Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) blieb mit € 0,34 pro abfliegenden Passagier unverändert.

Aufgrund der Bestimmungen des Flughafenentgeltegesetzes und des Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011 (LSG) hat die Flughafen Wien AG das Sicherheitsentgelt weiterhin einheitlich für alle abfliegenden Passagiere (lokal und Transfer) mit € 7,70 festgesetzt.

Das ab 1. Jänner 2013 auf € 12,50 pro abfliegenden Transferpassagier angehobene Transfer-Incentive blieb auch im Jahr 2014 in dieser Höhe unverändert. Dieses Transfer-Incentive-Programm, welches die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen forcieren soll, sieht zudem eine weitere Staffelung unter gewissen Wachstumsbedingungen vor.

Die Flughafen Wien AG hat auch im Jahr 2014 das Wachstums-Incentive-Programm bestehend aus Destinations- und Frequenz-Incentives sowie dem Frequenzdichte-Incentive fortgesetzt, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert. Ziel der mit 1. Jänner 2014 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentive-Programme war es, die Wettbewerbsfähigkeit der Entgelte des Flughafen Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Umsatzentwicklung 2014

Durch das Passagierplus von 2,2 % und die positive Entwicklung des Frachtaufkommens am Flughafen Wien (plus 8,3 %) konnten die Umsatzerlöse des Flughafen-Wien-Konzerns (FWAG) im Vergleich zu 2013 um 1,3 % bzw. € 8,2 Mio. von € 622,0 Mio. auf € 630,2 Mio. gesteigert werden. Die Parkerträge und andere Miet- und Konzessionserträge entwickelten sich im Jahr 2014 ebenfalls positiv. Rückgänge verzeichneten hingegen vor allem die Enteisierungserlöse aufgrund des im Vergleich zu 2013 milderer Winters.

Aufgrund der Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG in den Urlaubs-saisonen im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. Wie auch im Vorjahr war der Umsatz im dritten Quartal mit einem Anteil von 27,3 % an den Jahresumsätzen 2014 am höchsten. Es folgten das zweite Quartal mit 26,2 %, das vierte mit 24,3 % und schließlich das erste Quartal mit 22,2 %.

Entwicklung der Segmente

› Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012 ¹
Airport	344,1	3,8	331,4	315,3
Handling	145,7	-4,0	151,9	155,9
Retail & Properties	123,8	2,2	121,2	119,5
Sonstige Segmente	16,6	-5,4	17,5	16,6
Konzern-Umsatz	630,2	1,3	622,0	607,4

1) Angepasst

› Umsatz Segment Airport

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012 ¹
Landeentgelt	59,8	4,4	57,3	58,8
Fluggastentgelt (inkl. PRM)	151,0	4,4	144,5	134,6
Infrastrukturentgelt	30,4	2,5	29,6	29,1
GAC Gebäude und Hangar	1,7	3,8	1,6	0,9
Sicherheitsentgelt	85,9	1,8	84,3	79,0
Betankung	2,4	4,2	2,3	2,4
Sondergastdienste (Lounges)	5,8	12,2	5,2	5,0
Vermietungen	5,7	10,3	5,2	4,6
Flugplatz Vöslau	0,7	7,4	0,6	0,6
Sonstiges	0,7	-0,2	0,7	0,4
Umsatz Segment Airport	344,1	3,8	331,4	315,3

1) Angepasst

In der Berichtsperiode verzeichnete das Segment Airport ein Umsatzplus von 3,8 % bzw. € 12,6 Mio. von € 331,4 Mio. auf € 344,1 Mio. Durch das Passagierwachstum konnten die Fluggastentgelte (inkl. PRM) um 4,4 % auf € 151,0 Mio. (2013: € 144,5 Mio.) und das passagierabhängige Sicherheitsentgelt um 1,8 % auf € 85,9 Mio. (2013: € 84,3 Mio.) gesteigert werden. Trotz des minimalen Rückgangs an Flugbewegungen (minus 0,2 %) erhöhten sich die Erlöse aus Landeentgelten um 4,4 % aufgrund des gestiegenen MTOW (plus 3,4 %) und der angepassten Entgeltstruktur auf € 59,8 Mio. (2013: € 57,3 Mio.). Das Infrastrukturentgelt für die Nutzung von infrastrukturellen Anlagen und Einrichtungen verzeichnete ebenfalls einen Anstieg um 2,5 % von € 29,6 Mio. auf € 30,4 Mio. Besonders positiv mit plus 12,2 % entwickelten sich einerseits die Airport-Lounges, die zum Umsatz € 5,8 Mio. beitrugen (2013: € 5,2 Mio.), sowie die Vermietungserlöse, die von € 5,2 Mio. auf € 5,7 Mio. stiegen (plus 10,3 %). Mit einem Anteil von 54,6 % (2013: 53,3 %) leistete das Segment Airport wie auch in den Vorjahren den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

Während die internen Umsatzerlöse bei € 34,5 Mio. etwa konstant blieben (2013: € 34,1 Mio.), verzeichneten die anderen Erträge einen Rückgang um die Hälfte auf nunmehr € 4,3 Mio. (2013: € 9,5 Mio.), da im Vorjahr u. a. Schadenersatzleistungen verbucht wurden.

Der Materialaufwand im Segment Airport verringerte sich um 28,6 % durch die im Vorjahresvergleich geringere Belastung aus dem Winterdienst (Enteisungsmittel und Treibstoffe) um € 1,9 Mio. auf € 4,8 Mio. (2013: € 6,7 Mio.). Der Personalaufwand stieg bei einem nahezu identen Personalstand von 499 Mitarbeitern (plus 0,5 %) und trotz der geringen Einsatzdichte des Winterdienstes von € 39,1 Mio. auf € 40,8 Mio. (plus 4,3 %), zum geringeren Teil aufgrund der kollektivvertraglichen Erhöhungen sowie zum größeren Teil aufgrund von Rückstellungsdotierungen durch Parameteränderungen (Senkung des angewandten Rechnungszinssatzes) und nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand durch geänderte Bemessungsgrundlagen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen leicht um 3,3 % bzw. € 1,8 Mio. auf € 55,0 Mio., dies aufgrund höherer Aufwendungen für Instandhaltungen der Terminals und Vorfelder. Der interne Betriebsaufwand konnte hingegen um 1,5 % bzw. € 2,2 Mio. auf € 141,0 Mio. gesenkt werden.

In Summe ergibt sich für das Jahr 2014 eine EBITDA-Steigerung um 6,4 % bzw. € 8,5 Mio. auf € 141,3 Mio. nach € 132,8 Mio. im Vorjahr. Die EBITDA-Marge legte auf 37,3 % (2013: 36,3 %) zu.

Der Anstieg der Abschreibungen (inkl. Wertminderungen) von € 90,8 Mio. auf € 95,5 Mio. (plus 5,2 %) ist auf die Inbetriebnahme größerer Investitionsprojekte und die Neueinschätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauern zurückzuführen. Das EBIT des Segments Airport stieg um 9,0 % von € 42,0 Mio. auf € 45,7 Mio. Daraus resultiert eine EBIT-Marge von 12,1 % nach 11,5 % im Vorjahr.

› Umsatz Segment Handling

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012 ¹
Vorfeldabfertigung	94,6	-9,4	104,5	103,8
Frachtabfertigung	30,9	12,9	27,4	30,6
Sicherheitsdienstleistungen	3,4	-0,5	3,4	3,7
Verkehrsabfertigung	8,7	7,2	8,1	9,3
General Aviation, Sonstiges	8,2	-4,2	8,5	8,6
Umsatz Segment Handling	145,7	-4,0	151,9	155,9

1) Angepasst

Das Segment Handling verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang der externen Umsatzerlöse um 4,0 % bzw. € 6,1 Mio. auf € 145,7 Mio. (2013: € 151,9 Mio.). Die Erlöse aus der Vorfeldabfertigung sind um 9,4 % bzw. € 9,9 Mio. auf € 94,6 Mio. gesunken, was vor allem auf die Rückgänge der Einzelleistungen (insbesondere bei der Flugzeugenteisung) zurückzuführen ist. Im Jahr 2014 wurde eine weitere Handling-Leistung in die Angebotspalette der VIE-Abfertigung aufgenommen – das Passagier-Handling, was u. a. zu einem Anstieg der Erlöse aus der Verkehrsabfertigung um 7,2 % bzw. € 0,6 Mio. auf € 8,7 Mio. führte. Der Bereich VIE-Abfertigung konnte einen durchschnittlichen Marktanteil von 87,7 % (2013: 88,5 %) behaupten.

>

Die Erlöse aus der Frachtabfertigung sind um 12,9 % bzw. € 3,5 Mio. auf € 30,9 Mio. gestiegen, was auf die Entwicklung des Frachtvolumens (Luftfracht plus 10,6 %, Trucking minus 1,6 %) zurückzuführen ist. Der durchschnittliche Marktanteil des VIE-Handlings im Bereich Fracht liegt weiterhin auf einem sehr hohen Niveau von 92,5 % (2013: 93,2 %).

Die Tochtergesellschaft Vienna Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) verzeichnete im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen, trotz Wegfall der Dokumentenkontrolle, nahezu stabile externe Umsätze in Höhe von € 3,4 Mio. (minus 0,5 %). Im Bereich der General Aviation (inkl. Betrieb des VIP- und Business-Centers) sank der Umsatz trotz geringfügig höherer Flugbewegungen der General Aviation aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs durch neue Mitbewerber (und dadurch reduzierter Handling-Aktivitäten) leicht um € 0,4 Mio. bzw. 4,2 % auf € 8,2 Mio. In Summe beträgt der Anteil des Segments Handling am Konzernumsatz 23,1 % (2013: 24,4 %).

Sowohl interne Umsatzerlöse mit anderen Segmenten als auch die anderen Erträge im Segment Handling konnten im Vorjahresvergleich auf € 73,9 Mio. (2013: € 71,5 Mio.) bzw. auf € 1,4 Mio. (2013: € 0,9 Mio.) zulegen.

Im Segment Handling kam es durch den milderen Winter zu einem geringeren Einsatz an Enteisierungsmitteln, was sich im Rückgang des Materialaufwands um € 3,5 Mio. bzw. 31,0 % auf € 7,7 Mio. niederschlägt. Trotz des geringeren durchschnittlichen Personalstands von 3.126 Mitarbeitern (2013: 3.199 Mitarbeiter) erhöhte sich der Personalaufwand um € 4,5 Mio. bzw. 2,9 % auf € 160,7 Mio., überwiegend aufgrund der kollektivvertraglichen Erhöhungen und Rückstellungsdotierungen durch Parameteränderungen (Senkung des angewandten Rechnungszinssatzes) und zu einem Teil aufgrund von nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand durch geänderte Bemessungsgrundlagen sowie andererseits aufgrund von Einmaleffekten aus im Vorjahr höheren Rückstellungsaufösungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 11,4 % bzw. € 0,5 Mio. auf € 5,3 Mio., da im Vorjahr Forderungswertberichtigungen aufgelöst werden konnten.

Im Jahr 2014 erzielte das Segment Handling ein EBITDA von € 17,6 Mio. und verzeichnete so einen Rückgang um 21,9 % bzw. € 5,0 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Enteisierungserlöse und die höhere Belastung durch Personalkosten zurückzuführen. Nach Abzug der Abschreibungen in Höhe von € 5,5 Mio. (2013: € 5,4 Mio.) ergibt sich ein EBIT-Rückgang von 29,3 % bzw. € 5,0 Mio. auf € 12,1 Mio. nach € 17,2 Mio. 2013. Sowohl die EBITDA-Marge als auch die EBIT-Marge sanken auf 8,0 % bzw. 5,5 % (2013: 10,1 % bzw. 7,7 %).

› Umsatz Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012 ¹
Parkerträge	42,0	5,0	40,0	41,8
Vermietung	38,4	-2,8	39,5	37,2
Shopping/Gastronomie	43,4	4,1	41,7	40,5
Umsatz Segment Retail & Properties	123,8	2,2	121,2	119,5

1) Angepasst

Nach einem verhaltenen Start zu Beginn des Jahres konnten die externen Umsätze des Segments Retail & Properties im Vorjahresvergleich um 2,2 % bzw. € 2,6 Mio. auf € 123,8 Mio.

gesteigert werden. Die positive Entwicklung wurde durch steigende Parkerträge in Höhe von € 42,0 Mio. (plus 5,0 % bzw. € 2,0 Mio.) und höhere Erlösen aus Shopping und Gastronomie in Höhe von € 43,4 Mio. (plus 4,1 % bzw. € 1,7 Mio.) bewirkt. Die Vermietungserlöse sanken hingegen im Vorjahresvergleich, u. a. durch geringere Verrechnungen von Vermietungs-Nebenerlösen. Der Anteil des Segments am Konzernumsatz von 19,6 % (2013: 19,5 %) unterstreicht die Bedeutung, das Ausbaupotenzial des Non-Aviation-Geschäfts und im Rahmen der Airport-City-Strategie am Standort Flughafen Wien noch stärker auszuschöpfen.

Während die internen Umsatzerlöse primär durch höhere interne Vermietungserlöse um € 1,0 Mio. auf € 18,1 Mio. stiegen, beinhalten die anderen Erträge in Höhe von € 3,9 Mio. (2013: € 3,9 Mio.) in diesem Jahr im Wesentlichen Grundstücksverkäufe.

Der Materialaufwand reduzierte sich um € 0,4 Mio. bzw. 24,3 % auf € 1,4 Mio.; der Personalaufwand stieg hingegen von € 6,9 Mio. auf € 8,0 Mio. (plus 16,1 %) an. Auch im Segment Retail & Properties wirkten die kollektivvertraglichen Erhöhungen und die Personalarückstellungsdotierungen kostenerhöhend. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 30,5 % bzw. € 9,5 Mio. auf € 21,7 Mio. ist im Wesentlichen auf geringere Instandhaltungs- und Sanierungskosten der Airport-Immobilien zurückzuführen. Die internen Betriebsaufwendungen gingen aufgrund geringerer Belastungen für den Vermietungsbereich um € 0,8 Mio. auf € 39,8 Mio. (minus 2,1 %) zurück.

Das EBITDA legte daher im Vorjahresvergleich um 21,6 % bzw. € 13,3 Mio. auf € 74,9 Mio. zu. Der Rückgang der Abschreibungen des Segments um 19,3 % auf € 15,9 Mio. (2013: € 19,8 Mio.) ergibt sich primär aus den Wertminderungen im Vorjahr. Das EBIT legte im Vergleich um 41,0 % bzw. € 17,1 Mio. auf € 59,0 Mio. zu. Die EBITDA-Marge betrug 52,8 % (2013: 44,5 %), die EBIT-Marge belief sich auf 41,6 % (2013: 30,3 %).

› Umsatz Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012 ¹
Ver- und Entsorgung	6,2	-4,3	6,5	6,7
Telekommunikation und EDV	3,0	-2,6	3,1	3,2
Materialwirtschaft	1,7	-8,7	1,9	2,2
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment	1,2	-51,4	2,5	1,4
Facilitymanagement	1,7	43,8	1,2	0,9
Werkstätten	0,6	36,7	0,4	0,5
Besucherzentrum	0,3	26,5	0,2	0,2
Sonstiges	1,9	5,8	1,8	1,6
Umsatz Sonstige Segmente	16,6	-5,4	17,5	16,6

1) Angepasst

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente beliefen sich 2014 auf € 16,6 Mio. nach € 17,5 Mio. im Vorjahr, was einem Minus von 5,4 % bzw. € 1,0 Mio. entspricht. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf geringe Umsatzerlöse im Bereich der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen inkl. Verkauf von Sicherheitsequipment zurückzuführen. Während es bei der Ver- und Entsorgung durch geringere Mengen als Folge eines reduzierten Energieverbrauchs zu einem leichten Umsatzrück- >

gang von € 0,3 Mio. bzw. 4,3 % auf € 6,2 Mio. kam, stiegen die Umsätze des Facilitymanagements um € 0,5 Mio. auf € 1,7 Mio. Im Bereich der sonstigen Umsätze konnten u. a. durch Beratungsleistungen Umsätze in Höhe von € 1,9 Mio. (2013: € 1,8 Mio.) erzielt werden. In Summe beträgt der Anteil der Sonstigen Segmente am Konzernumsatz 2,6 % (2013: 2,8 %).

Die internen Erlöse nahmen im Vergleichszeitraum aufgrund geringerer Betriebskosten des Terminalbetriebs um € 7,9 Mio. auf € 92,3 Mio. ab. Die anderen Erträge sanken ebenfalls von € 9,5 Mio. auf € 6,6 Mio.

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen konnte korrelierend mit dem Umsatzrückgang um 5,3 % bzw. € 1,4 Mio. auf € 25,0 Mio. reduziert werden (2013: € 26,4 Mio.). Der Personalaufwand nahm hingegen leicht um € 0,9 Mio. bzw. 2,1 % auf € 44,6 Mio. (2013: € 43,7 Mio.) zu. Zwar reduzierte sich der durchschnittliche Personalstand von 621 Mitarbeitern auf 597 Mitarbeiter (minus 3,8 %), jedoch stiegen die Aufwendungen zum geringeren Teil aufgrund der kollektivvertraglichen Erhöhungen sowie zum größeren Teil aufgrund von Rückstellungsdotierungen durch Parameteränderungen (Senkung des angewandten Rechnungszinssatzes) und nachzuerrechnendem Dienstzeitaufwand durch geänderte Bemessungsgrundlagen. Trotz Zuweisung von Forderungswertberichtigungen im Ausmaß von € 2,8 Mio. konnten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen unter anderem aufgrund geringerer Fremdleistungen um 8,7 % bzw. 2,0 Mio. auf € 21,2 Mio. reduziert werden. Die Abschreibungen blieben mit € 13,5 Mio. zum Vorjahr konstant, der interne Betriebsaufwand sank um € 1,1 Mio. auf € 8,3 Mio.

In Summe wird ein Segment-EBITDA in Höhe von € 16,4 Mio. (2013: € 24,5 Mio.) und ein Segment-EBIT von € 2,9 Mio. (2013: € 11,1 Mio.) ausgewiesen.

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der FWAG für das Geschäftsjahr 2014 im Überblick:

- Steigerung der Umsatzerlöse um 1,3 % bzw. € 8,2 Mio. auf € 630,2 Mio.
- Betriebsleistung trotz geringerer Enteisungserlöse und geringerer sonstiger betrieblicher Erträge auf € 646,3 Mio. gesteigert (2013: € 645,8 Mio.)
- Reduktion des Betriebsaufwands ohne Abschreibungen um 2,0 % bzw. € 8,2 Mio. auf € 396,1 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 3,6 % bzw. € 8,7 Mio. auf € 250,2 Mio.
- Erhöhung der planmäßigen Abschreibungen um 4,9 % bzw. € 6,1 Mio. auf € 130,4 Mio.
- Wegfall der Wertminderungen (2013: € 5,1 Mio.)
- Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) plus 6,9 % bzw. € 7,7 Mio. auf € 119,8 Mio.
- Verbesserung des Finanzergebnisses um 14,5 % bzw. € 2,2 Mio. auf minus € 13,1 Mio.
- Ergebnis vor Steuern (EBT) plus 10,2 % bzw. € 9,9 Mio. auf € 106,7 Mio.
- Periodenergebnis Muttergesellschaft plus 12,5 % bzw. € 9,2 Mio. auf € 82,5 Mio.

› Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Konzernergebnis in € Mio.	2014	Veränd. in %	2013	2012
Umsatzerlöse	630,2	1,3	622,0	607,4
Sonstige betriebliche Erträge	16,1	-32,2	23,8	24,1
Betriebsleistung	646,3	0,1	645,8	631,5
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	396,1	-2,0	404,3	410,1
EBITDA	250,2	3,6	241,5	221,4
Abschreibungen und Wertminderungen	130,4	0,8	129,4	113,4
EBIT	119,8	6,9	112,1	108,0
Finanzergebnis	-13,1	-14,5	-15,3	-14,3
EBT	106,7	10,2	96,8	93,7
Steuern	24,8	5,3	23,5	21,4
Periodenergebnis	81,9	11,8	73,3	72,3
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	-0,5	n. a.	-0,0	0,4
davon Ergebnis Muttergesellschaft	82,5	12,5	73,3	71,9
Gewinn je Aktie in EUR	3,93	12,5	3,49	3,42

Beträge in € Mio.	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Betriebsleistung	382,9	221,0	145,8	115,5	-218,8	646,3
Betriebsaufwand	337,1	208,8	86,8	112,5	-218,8	526,5
EBIT	45,7	12,1	59,0	2,9	0,0	119,8

Auch im Jahr 2014 stiegen die Umsätze der FWAG trotz der schwierigen Marktbedingungen um 1,3 % bzw. € 8,2 Mio. auf € 630,2 Mio. Dies ist vor allem auf das Wachstum im Segment Airport zurückzuführen. Durch das Passagierwachstum konnten die Erlöse aus Fluggastentgelten inkl. PRM und Sicherheitsentgelt um € 8,0 Mio. bzw. 3,5 % auf € 236,9 Mio. gesteigert werden. Die Landeentgelte lieferten einen Umsatzbeitrag von € 59,8 Mio. (plus 4,4 %). Im Segment Retail & Properties legten im Vergleich zum Vorjahr vor allem die Parkerträge um € 2,0 Mio. (plus 5,0 %) und Shopping- & Gastronomie-Erlöse um € 1,7 Mio. (plus 4,1 %) zu. Einbußen verzeichneten vor allem die Enteisungserlöse (minus € 9,1 Mio.) aufgrund des vergleichsweisen milden Winters.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich rund um ein Drittel bzw. € 7,7 Mio. auf € 16,1 Mio. (2013: € 23,8 Mio.). Einerseits gingen die aktivierten Eigenleistungen (Flughafen Wien AG sowie Tochtergesellschaften VIE ÖBA GmbH und Vienna Airport Technik GmbH) um 24,2 % bzw. € 2,2 Mio. auf € 6,7 Mio. zurück. Auch die Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen sanken im Vorjahresvergleich, da im Vorjahr Schadenersatzleistungen aus dem Schiedsvergleich in Höhe von € 4,0 Mio. verbucht wurden. 2014 wurden hingegen Erträge aus dem Anlagenabgang in Höhe von € 1,8 Mio. im Wesentlichen durch den Verkauf von Grundstücken verzeichnet. Die übrigen Erträge sanken um 15,3 % bzw. € 0,6 Mio. auf € 3,3 Mio. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen gingen auf >

€ 4,0 Mio. (2013: € 6,3 Mio.) zurück, da im Vorjahr ein Gerichtsverfahren zugunsten der FWAG positiv ausgegangen war.

➤ **Betriebsaufwand um 1,3 % auf € 526,5 Mio. durch Kosteneinsparungen und milderem Winter reduziert**

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012
Materialaufwand und bezogene Leistungen	38,9	-15,7	46,1	43,2
Personal	254,1	3,4	245,8	249,7
Sonstiger betrieblicher Aufwand	103,1	-8,2	112,3	117,2
Abschreibungen und Wertminderungen	130,4	0,8	129,4	113,4
Summe Betriebsaufwand	526,5	-1,3	533,7	523,4

Der im Vergleich zu 2013 mildere Winter Anfang 2014 führte neben geringeren Aufwendungen für Enteisungsmittel und Treibstoffe auch zu einem Rückgang der Energiekosten, wobei zusätzlich Energiesparmaßnahmen kostendämpfend wirkten. Der Materialaufwand (inkl. Aufwendungen für Energie) reduzierte sich daher um 22,5 % bzw. € 9,7 Mio. auf € 33,6 Mio. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen um € 2,5 Mio. auf € 5,3 Mio., vor allem durch höheren Fremdaufwand für Kundenaufträge sowie herstellungsbezogene Dienstleistungen.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 3,4 % bzw. € 8,3 Mio. von € 245,8 Mio. auf € 254,1 Mio. Dies ist zum geringeren Teil auf die kollektivvertraglichen Erhöhungen in der Höhe von 2,0 % ab Mai 2014 und zum größeren Teil auf Rückstellungsdotierungen durch Parameteränderungen (Senkung des angewandten Rechnungszinssatzes) und nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand durch geänderte Bemessungsgrundlagen zurückzuführen. Die Aufwendungen für den Winterdienst reduzierten sich analog zur geringeren Einsatzdichte. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl ging um 2,1 % auf 4.306 Mitarbeiter zurück.

Die Effekte aus kollektivvertraglichen Erhöhungen und Rückstellungsdotierungen für Sozialkapital zeigen sich in allen Segmenten: Im Segment Airport stieg der Personalaufwand trotz geringerer Belastungen durch den milden Winter um 4,3 %. Das Segment Handling verzeichnete einen Anstieg um 2,9 % unter Berücksichtigung von Einmalwirkungen aus im Vorjahr höheren Rückstellungsaufösungen. Auch in den Segmenten Retail & Properties und Sonstige Segmente legten die Aufwendungen aus dem Personalbereich im Vorjahresvergleich um 16,1 % bzw. 2,1 % zu.

Während die Zahl der durchschnittlichen Mitarbeiter im Segment Airport geringfügig um 0,5 % stieg, sank die Mitarbeiteranzahl im Segment Handling um 2,3 %. Das Segment Retail & Properties beschäftigte im Durchschnitt um 1,4 % mehr Mitarbeiter als im Jahr 2013. Der Mitarbeiterdurchschnitt des Berichtssegments Sonstige Segmente ging um 3,8 % zurück.

Der Aufwand für Löhne stieg leicht um € 0,4 Mio. bzw. 0,4 % auf € 110,0 Mio. Der positive Effekt aus der geringeren Einsatzdichte des Winterdienstes wurde durch Rückstellungsdotierungen infolge der Zinssatzsenkung aufgehoben. Die Gehaltsaufwendungen nahmen ebenfalls um € 7,7 Mio. bzw. 11,0 % auf € 78,0 Mio. zu. Auch hier wirkten die Rück-

stellungsdotierungen des Sozialkapitals belastend. Die Aufwendungen für Abfertigungen stiegen um 1,8 % bzw. € 0,2 Mio. auf € 9,4 Mio., während die Aufwendungen für die Altersversorgung im Vorjahresvergleich nahezu konstant bei € 3,1 Mio. blieben (plus 1,6 %). Die Aufwendungen für Sozialabgaben sanken um € 0,3 Mio. bzw. 0,7 % auf € 51,6 Mio., die sonstigen Sozialaufwendungen nahmen hingegen um € 0,3 Mio. bzw. 15,5 % auf € 2,0 Mio. zu.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten im Vorjahresvergleich durch den klaren Fokus auf Kosteneinsparung und den Wegfall der Belastungen des schneereichen Winters 2012/2013 um € 9,2 Mio. bzw. 8,2 % auf € 103,1 Mio. reduziert werden. Die Instandhaltungskosten verringerten sich aufgrund geringerer Wartungskosten für Anlagen und Gebäude sowie antizyklischer Sanierungsmaßnahmen um € 8,9 Mio. bzw. 27,0 % auf € 24,1 Mio. Auch die Transportkosten sanken um die Hälfte bzw. um € 1,0 Mio., da der Abtransport der großen Schneemassen 2013 belastend wirkte. Während sich die Fremdleistungen um € 7,6 Mio. bzw. 35,9 % auf € 13,5 Mio. reduzierten, stiegen die Leistungen, die von nahestehenden Unternehmen erbracht wurden, durch den erweiterten Leistungsumfang um € 3,5 Mio. bzw. 39,1 % auf € 12,4 Mio. Die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation verzeichneten einen Anstieg von 6,1 % auf € 20,5 Mio. (2013: € 19,4 Mio.). Die Aufwendungen für Rechts-, Prüf- und Beratungsleistungen lagen mit € 4,7 Mio. um € 1,3 Mio. unter dem Vergleichswert des Vorjahres (minus 21,5 %). Gebildete Wertberichtigungen (inkl. Auflösungen) zu Forderungen belasteten das Ergebnis in Summe mit € 3,1 Mio.

› Konzern-EBITDA plus 3,6 %

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012 ¹
Airport	141,3	6,4	132,8	123,9
Handling	17,6	-21,9	22,6	18,8
Retail & Properties	74,9	21,6	61,6	64,2
Sonstige Segmente	16,4	-33,2	24,5	14,4
Konzern-EBITDA	250,2	3,6	241,5	221,4

1) Angepasst

EBITDA Konzern Anteile	2014	2013	2012 ¹
Airport	56,5 %	55,0 %	56,0 %
Handling	7,0 %	9,3 %	8,5 %
Retail & Properties	30,0 %	25,5 %	29,0 %
Sonstige Segmente	6,5 %	10,2 %	6,5 %
Konzern-EBITDA	100,0 %	100,0 %	100,0 %

1) Angepasst

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der FWAG stieg gegenüber 2013 um weitere 3,6 % bzw. € 8,7 Mio. auf € 250,2 Mio. (2013: € 241,5 Mio.).

>

› Planmäßige Abschreibungen von € 130,4 Mio.

Beträge in € Mio.	2014	2013	2012
Investitionen (inkl. Finanzanlagen)	75,1	72,9	101,7
Planmäßige Abschreibungen	130,4	124,3	98,1
Wertminderungen	0,0	5,1	15,3

Im Berichtsjahr 2014 ist das Investitionsvolumen wieder leicht um 3,0 % angestiegen. Zwar erreicht es noch nicht das Niveau der Jahre vor Inbetriebnahme des Terminal 3, doch wurden in Summe € 75,1 Mio. (unter Berücksichtigung von Rechnungs-korrekturen aus Vorjahren; 2013: € 72,9 Mio.) investiert. Davon entfielen € 1,3 Mio. auf das immaterielle Vermögen und € 73,7 Mio. auf das Sachanlagevermögen. 2013 entfielen insbesondere Rechnungskorrekturen im Ausmaß von € 8,2 Mio. auf eine Schiedsgerichtsentscheidung zugunsten der Flughafen Wien AG im Verfahren gegen einen Auftragnehmer beim Terminal 3. Die planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich durch die laufenden Investitionsprojekte sowie durch die Neueinschätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauern.

Im Berichtsjahr 2014 ergaben sich keine Wertminderungen für die FWAG.

Im Vorjahr wurden Wertminderungen im Ausmaß von € 5,1 Mio. erfasst. Die durchgeführten Werthaltigkeitstests führten im Geschäftsjahr 2013 zur Erfassung einer Wertminderung bei einer Immobilie (CGU „Real Estate Cargo“) im Gesamtausmaß von € 4,9 Mio., die im Segment Retail & Properties ausgewiesen wurde. In der CGU „Airport“ wurden Wertminderungen in Höhe von € 0,2 Mio. für Sachanlagen erfasst.

› Konzern-EBIT auf € 119,8 Mio. gesteigert

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012 ¹⁾
Airport	45,7	9,0	42,0	55,6
Handling	12,1	-29,3	17,2	12,9
Retail & Properties	59,0	41,0	41,9	38,1
Sonstige Segmente	2,9	-73,7	11,1	1,4
Konzern-EBIT	119,8	6,9	112,1	108,0

1) Angepasst

EBIT Konzern Anteile	2014	2013	2012 ¹⁾
Airport	38,2 %	37,4 %	51,5 %
Handling	10,1 %	15,3 %	12,0 %
Retail & Properties	49,3 %	37,4 %	35,3 %
Sonstige Segmente	2,4 %	9,9 %	1,2 %
Konzern-EBIT	100,0 %	100,0 %	100,0 %

1) Angepasst

Das Konzern-EBIT konnte trotz der höheren planmäßigen Abschreibungen durch die Verbesserung des EBITDA und Wegfall von Wertminderungen gegenüber 2013 um € 7,7 Mio. bzw. 6,9 % auf € 119,8 Mio. gesteigert werden.

› Finanzergebnis auf minus € 13,1 Mio. verbessert

Beträge in € Mio.	2014	V. in %	2013	2012
Beteiligungsergebnis ohne At-Equity-Unternehmen	0,1	-94,1	2,3	0,9
Zinsertrag	0,9	-58,4	2,2	4,2
Zinsaufwand	-24,2	-6,9	-25,9	-25,2
Sonstiges Finanzergebnis	0,1	n. a.	0,0	0,2
Finanzergebnis ohne At-Equity-Unternehmen	-23,1	7,5	-21,4	-19,9
Anteilige Periodenergebnisse und Ergebnisse aus dem Abgang von At-Equity-Unternehmen	10,0	62,2	6,2	5,6
Finanzergebnis	-13,1	-14,5	-15,3	-14,3

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich von minus € 15,3 Mio. auf minus € 13,1 Mio. Im Vorjahr wurden Beteiligungserträge in Höhe von € 2,3 Mio. erzielt. Diese Erträge beinhalteten im Vorjahr auch eine Ausschüttung der Beteiligung „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2), die seit Beginn des Jahres 2014 durch die Erstkonsolidierung nunmehr als At-Equity-Ergebnis, jedoch weiterhin im Finanzergebnis, dargestellt wird. Im Jahr 2014 gingen die Beteiligungserträge daher auf € 0,1 Mio. zurück.

Das Zinsergebnis reduzierte sich einerseits durch die Rückführung von Finanzverbindlichkeiten und die Umschuldung bestehender Kredite zu günstigeren Konditionen sowie andererseits aufgrund geringerer Zinserträge, u. a. aufgrund der Tilgung einer Bankanleihe Mitte des Vorjahres, von minus € 23,8 Mio. auf minus € 23,3 Mio. (minus 2,2 %).

Die Ergebnisbeiträge der At-Equity-Beteiligungen (inkl. Ergebnisse aus dem Abgang von At-Equity-Beteiligungen) entwickelten sich auch im Jahr 2014 positiv und beliefen sich auf € 10,0 Mio. (2013: € 6,2 Mio.). Hier wurde ein einmaliger Effekt aus der Erstkonsolidierung der GET2 in Höhe von € 0,6 Mio. sowie der Verkauf der Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH (Wertaufholung in Q2/2014) mit € 2,3 Mio. erfasst. Die laufenden Ergebnisse der At-Equity-Beteiligungen beliefen sich auf € 7,1 Mio., wovon € 1,0 Mio. auf den Flughafen Košice und € 4,7 Mio. auf den Flughafen Malta entfielen. Die Entkonsolidierung der Columinis Holding GmbH (Liquidation in Q2/2014) führte zu keinen wesentlichen Auswirkungen im Finanzergebnis.

› Periodenergebnis nach nicht beherrschenden Anteilen von € 82,5 Mio. (plus 12,5 %)

In Summe steigerte die FWAG 2014 das Ergebnis vor Ertragsteuern um € 9,9 Mio. bzw. 10,2 % auf € 106,7 Mio. (2013: € 96,8 Mio.).

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften unterliegen nahezu ausschließlich der Besteuerung durch die Republik Österreich. Die Steuerquote als Anteil des Steueraufwands am Gewinn vor Steuern betrug für das Geschäftsjahr 2014 23,2 % (2013: 24,3 %).

Das Periodenergebnis lag bei € 81,9 Mio. (2013: € 73,3 Mio.). Darin enthalten ist der anteilige Verlust der Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidacii“ (in Liquidation) in der Höhe von minus € 0,5 Mio., welcher als Ergebnis für nicht beherrschende Anteile dargestellt wird. Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2014 nach Abzug des anteiligen Verlusts auf € 82,5 Mio. (2013: € 73,3 Mio.), was einem Plus von 12,5 % entspricht.

Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 3,93 (2013: € 3,49).

› Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2014 wird eine EBITDA-Marge von 39,7 % nach 38,8 % im Vorjahr ausgewiesen. Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Gemessen wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diese Relation in etwa auf dem 2,5-fachen Wert zu halten. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 2,02 (2013: 2,62).

Trotz eines leicht höheren Investitionsvolumens reduzierten sich die Finanzverbindlichkeiten um € 127,5 Mio., im Wesentlichen durch vorzeitige und planmäßige Tilgungen. Die liquiden Mittel reduzierten sich dementsprechend um € 1,7 Mio. und betragen zum Stichtag € 2,2 Mio. Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung von Veranlagungen beträgt € 506,2 Mio. (2013: € 633,4 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 952,5 Mio. (2013: € 905,9 Mio.) resultiert daraus ein Gearing von 53,1 % (2013: 69,9 %).

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

› Rentabilitätskennzahlen

in %	2014	2013	2012
EBITDA-Marge ¹	39,7	38,8	36,5
EBIT-Marge ²	19,0	18,0	17,8
ROE ³	8,8	8,3	8,7
ROCE vor Steuern ⁴	7,5	6,8	6,5

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

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

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

4) ROCE (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed
(Capital Employed = langfristiges Vermögen, Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögenswerte abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten)

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

› Bilanzstruktur

	2014		2013	
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.803,4	95,3	1.857,6	95,1
Kurzfristiges Vermögen	88,8	4,7	96,3	4,9
Bilanzsumme	1.892,2	100,0	1.953,9	100,0
PASSIVA				
Eigenkapital	952,5	50,3	905,9	46,4
Langfristige Schulden	672,2	35,5	748,2	38,3
Kurzfristige Schulden	267,5	14,1	299,8	15,3
Bilanzsumme	1.892,2	100,0	1.953,9	100,0

Die Bilanzsumme der FWAG belief sich zum 31. Dezember 2014 auf € 1.892,2 Mio. und sank damit gegenüber 2013 um 3,2 % bzw. € 61,7 Mio. Die Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes im Konzern spiegelt sich im Anstieg des Anteils der langfristigen Vermögenswerte auf 95,3 % (2013: 95,1 %) wider. Das kurzfristige Vermögen sank hauptsächlich aufgrund des Rückgangs der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte.

Der Anteil des Eigenkapitals stieg im Vergleich zu 2013 um 3,9 Prozentpunkte auf 50,3 % bzw. von € 905,9 Mio. auf € 952,5 Mio. Durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten und Umgliederungen in die kurzfristigen Schulden reduzierte sich der Anteil der langfristigen Schulden auf 35,5 % (2013: 38,3 %). Auch die kurzfristigen Verbindlichkeiten konnten 2014 um 10,8 % abgebaut werden und beliefen sich zum 31. Dezember 2014 auf € 267,5 Mio.

› Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31. Dezember 2013 um 2,9 % bzw. € 54,2 Mio. zurückgegangen und belief sich auf € 1.803,4 Mio.

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte haben sich in Summe gegenüber 2013 um 20,6 % bzw. € 2,8 Mio. auf € 10,9 Mio. verringert. Den Zugängen von € 1,3 Mio. stehen im Wesentlichen Abschreibungen in Höhe von € 4,2 Mio. gegenüber.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.561,2 Mio. (2013: € 1.622,2 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen in Höhe von € 62,6 Mio. den Abschreibungen in Höhe von € 121,1 Mio. gegenüber.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,6 % bzw. € 41,5 Mio. auf € 1.107,7 Mio. Diese Veränderung lässt sich im Wesentlichen durch Abschreibungen in Höhe von € 56,2 Mio., Investitionen inkl. Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 15,2 Mio. und Abgängen in Höhe von € 0,5 Mio. erklären.

Der Posten „Technische Anlagen“ mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2014 von € 316,8 Mio. sank um 4,9 % bzw. € 16,4 Mio. einerseits durch die planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 39,9 Mio. Andererseits wurden € 23,6 Mio. in diesem Bereich investiert bzw. von Anlagen in Bau umgebucht. Auch die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen“ verringerte sich erwartungsgemäß um 11,2 % bzw. € 8,6 Mio. auf € 68,4 Mio. Die in Bau befindlichen Projekte verzeichneten einen Anstieg des Buchwerts um 8,8 % bzw. € 5,5 Mio. zum 31. Dezember 2014 auf € 68,2 Mio.

Die Veränderung des Postens „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ betrifft neben Zugängen von € 11,2 Mio. und Umbuchungen von € 1,7 Mio. auch planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 5,1 Mio. Der Buchwert dieser Immobilien beträgt zum 31. Dezember 2014 € 124,9 Mio. (31. Dezember 2013: € 119,6 Mio.).

Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, erhöhte sich um 4,8 % bzw. € 4,7 Mio. von € 97,9 Mio. auf € 102,5 Mio. Die bis 2013 nicht konsolidierte Beteiligung „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) wurde zu Beginn 2014 erstmalig aufgrund der zunehmenden Übernahme operativer Tätigkeiten im Konzern mit einem Buchwert in Höhe von € 0,6 Mio. als At-Equity-Beteiligung erfasst. Dadurch kam es in der Position „Sonstige finanzielle Vermögenswerte“ zu einer Verringerung der Anteile an nicht einbezogenen Unternehmen in Höhe von € 0,1 Mio.

Das kurzfristige Vermögen reduzierte sich 2014 um 7,8 % bzw. € 7,5 Mio. auf € 88,8 Mio. Während die Vorräte mit € 4,3 Mio. nahezu stabil blieben, erhöhten sich die Wertpapiere aufgrund der Marktwertbewertung um 6,5 % bzw. € 1,3 Mio. auf € 21,3 Mio. Die Nettoforderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen aufgrund des Umsatzwachstums um 5,0 % bzw. € 1,7 Mio. auf € 36,2 Mio. Der Rückgang der Finanzamtsforderungen ist im Wesentlichen auf geringere Vorsteuerguthaben zurückzuführen. Die sonstigen Forderungen, die von € 13,9 Mio. auf € 7,6 Mio. sanken, beinhalteten zum Vorjahresstichtag eine Forderung aus einem Schiedsurteil in Höhe von € 4,6 Mio., die zu Beginn des Jahres 2014 bezahlt wurde. Die Zahlungsmittel und -äquivalente verringerten sich seit 31. Dezember 2013 um 42,9 % bzw. € 1,7 Mio. auf € 2,2 Mio. (2013: € 3,9 Mio.).

Trotz Verringerung der Buchwerte des langfristigen Vermögens kommt es durch die Reduktion der liquiden Mittel und Forderungen zu einem leichten Anstieg des Anteils des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen auf 95,3 % (2013: 95,1 %).

› Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der FWAG ist im Berichtsjahr um 5,1 % bzw. € 46,6 Mio. auf € 952,5 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis von € 81,9 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2013 in Höhe von € 27,3 Mio. gegenüber. Die Veränderung der sonstigen Rücklagen aus der Marktwertbewertung von Schuldtiteln und Wertrechten trug € 1,0 Mio. zur Eigenkapitalsteigerung bei. Die Erfassung von versicherungsmathematischen Verlusten aufgrund von Parameteränderungen im Zusammenhang mit dem Sozialkapital (Neubewertungen der leistungsorientierten Pläne) verringerten das Eigenkapital um € 9,0 Mio. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich daher einerseits aufgrund des positiven Periodenergebnisses und andererseits durch die Senkung der Bilanzsumme infolge von Schuldentilgungen und Reduktion der Buchwerte und betrug zum Stichtag 50,3 % (2013: 46,4 %).

Die nicht beherrschenden Anteile zum 31. Dezember 2014 an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation), Bratislava, betreffen die Anteile des Mitgesellschafters Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H. Diese veränderten sich durch das laufende Jahresergebnis der Tochtergesellschaft, welches eine Wertberichtigung zu Forderungen im Ausmaß von € 2,8 Mio. enthielt.

Die Reduzierung der langfristigen Schulden um 10,2 % bzw. € 76,0 Mio. auf € 672,2 Mio. erklärt sich im Wesentlichen durch Tilgungen und Umgliederungen von Finanzverbindlichkeiten. Im Berichtsjahr wurden bestehende Finanzverbindlichkeiten (kurz- und langfristig) in der Gesamthöhe von € 155,5 Mio. getilgt sowie in Höhe von € 28,0 Mio. aufgenommen. Jene Tilgungen, die im Jahr 2015 folgen, wurden in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert. In Summe reduzierten sich die langfristigen Finanzverbindlichkeiten daher um 17,0 % bzw. € 93,9 Mio. auf € 457,7 Mio.

Die langfristigen Rückstellungen sind in 2014 um 23,7 % bzw. € 31,4 Mio. auf € 163,8 Mio. gestiegen, da sich im Wesentlichen die Sozialkapitalrückstellungen aufgrund der aktualisierten Neubewertung der leistungsorientierten Pläne (Abfertigungs- und Pensionsrückstellungen sowie Jubiläums- und Altersteilzeitrückstellungen) erhöhten. Weiters wurden sonstige Rückstellungen in Höhe von € 7,9 Mio. in die langfristigen Schulden umgegliedert. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten verringerten sich um 14,3 % bzw. € 4,9 Mio. auf € 29,6 Mio. – im Wesentlichen durch die Umgliederung von sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungen in den kurzfristigen Bereich. Die langfristigen passiven latenten Steuern betragen zum Stichtag € 21,0 Mio. Die Veränderung zum Vorjahreswert in Höhe von € 29,6 Mio. ergibt sich primär durch Latenzen im Bereich des Sozialkapitals.

Die kurzfristigen Passiva sind im Vergleich zum 31. Dezember 2013 um 10,8 % bzw. € 32,3 Mio. auf € 267,5 Mio. gesunken. Während die kurzfristigen Rückstellungen im Wesentlichen durch die bestimmungsgemäße Verwendung und Anpassung der Fristigkeiten um 17,4 % bzw. € 12,8 Mio. auf € 60,9 Mio. sanken, erhöhte sich die Steuerrückstellung durch das positive Konzernergebnis um € 14,4 Mio. auf € 24,8 Mio. Die Lieferantenverbindlichkeiten reduzierten sich um 24,0 % bzw. € 11,9 Mio. von € 49,7 Mio. auf € 37,8 Mio. Die sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen im Vergleichszeitraum hingegen um 19,2 % bzw. € 11,6 Mio. auf € 72,0 Mio. Dies ist auf Umgliederungen aufgrund des Fälligkeitsprofils, höhere Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und die Dotierung des Umweltfonds zurückzuführen.

Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten verringerten sich um 31,8 % bzw. € 33,6 Mio. auf € 72,1 Mio. Im Wesentlichen stehen Umgliederungen aus dem langfristigen Teil sowie Neuaufnahmen kurzfristiger Finanzmittel (inkl. Barvorlagen) in Höhe von € 56,2 Mio. Tilgungen für ULSG-Darlehen, Schuldscheindarlehen und sonstige Darlehen in Höhe von € 89,8 Mio. gegenüber.

› Finanzkennzahlen

	2014	2013	2012
Nettoverschuldung in € Mio. ¹	506,2	633,4	719,6
Eigenkapitalquote in %	50,3	46,4	41,3
Gearing in % ²	53,1	69,9	84,5
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	952,5	905,9	851,6
Working Capital in € Mio. ³	-101,0	-80,1	-77,5
Anlagenintensität in % ⁴	95,3	95,1	92,7
Anlagendeckungsgrad in % ⁵	90,1	89,0	88,2

1) Nettoverschuldung = verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel – Wertpapiere des Umlaufvermögens

2) Gearing = (verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel) / Eigenkapital

3) Working Capital = Vorräte, kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten (exkl. Passiva aus Investitionstätigkeit)

4) Anlagenintensität = langfristiges Vermögen / Bilanzsumme

5) Anlagendeckungsgrad = (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Langfristiges Vermögen

› Geldflussrechnung – Free Cashflow auf € 153,1 Mio. gesteigert

	2014	Veränd. in %	2013	2012
Flüssige Mittel per 1.1.	3,9	-90,3	40,4	111,3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	220,6	7,9	204,4	179,7
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-67,5	-21,9	-86,4	-126,7
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-154,8	0,2	-154,5	-123,9
Endbestand der flüssigen Mittel	2,2	-42,9	3,9	40,4
Free Cashflow	153,1	29,8	118,0	53,0

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit konnte 2014 um 7,9 % bzw. € 16,2 Mio. auf € 220,6 Mio. gesteigert werden. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Verbesserung des operativen Ergebnisses (EBT und Abschreibungen) von 4,8 % bzw. plus € 10,9 Mio. auf € 237,1 Mio. Weiters wurden die anteiligen Periodenergebnisse und die Einzahlungen der Dividendenausschüttungen der At-Equity-Beteiligungen mit minus € 4,6 Mio. und Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen im Ausmaß von € 3,5 Mio. berücksichtigt. Während die Vorräte nahezu konstant blieben, sanken die Forderungen um € 9,0 Mio., u. a. aufgrund geringer Finanzamt- und sonstiger Forderungen. Die Passiva (Rückstellungen und Verbindlichkeiten) nahmen um € 1,2 Mio. zu. Im Berichtsjahr waren zudem Zahlungen für Ertragsteuern von € 18,4 Mio. zu leisten.

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeiten betrug minus € 67,5 Mio. gegenüber minus € 86,4 Mio. im Jahr 2013. Im Berichtsjahr erfolgten Auszahlungen für Anlagenzugänge in Höhe von € 74,8 Mio. (2013: € 97,4 Mio.). Bei den Einzahlungen aus dem Anlagenabgang in Höhe von € 7,3 Mio. wurde u. a. der Verkauf der Beteiligung an der Flughafen Friedrichshafen GmbH sowie der zahlungswirksame Effekt des Schiedsurteils aus dem Vorjahr berücksichtigt. Im Vorjahr kam es durch den Abgang von kurzfristigen Wertpapieren zu einer Einzahlung von € 10,0 Mio.

>

Der Free Cashflow (Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit minus Cashflow aus der Investitionstätigkeit) stieg im Vergleich zu 2013 um 29,8 % bzw. € 35,2 Mio. von € 118,0 Mio. auf € 153,1 Mio. an.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von minus € 154,8 Mio. ist auf die Summe aus Aufnahme (plus € 28,0 Mio.) und Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 155,5 Mio. und der Dividendenausschüttung an die Gesellschafter der Muttergesellschaft vom Mai 2014 in Höhe von € 27,3 Mio. zurückzuführen.

Per saldo resultiert daraus eine Reduktion der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 42,9 % bzw. € 1,7 Mio. auf € 2,2 Mio.

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen sind gegenüber 2013 um 3,0 % bzw. € 2,2 Mio. auf € 75,1 Mio. gestiegen. Im Vorjahr wurden insbesondere Rechnerkorrekturen zugunsten des Flughafens Wien im Ausmaß von rund € 8,2 Mio. aus der Schiedsgerichtsentscheidung im Verfahren gegen einen Auftragnehmer beim Terminal 3 aus dem Dezember 2013 berücksichtigt.

Von den erfolgten Investitionen entfallen € 73,7 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie € 1,3 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die größten Zugänge im Geschäftsjahr 2014 bzw. 2013 sind im Konzernanhang (Punkt (13)) erläutert. Die Abweichung gegenüber der ursprünglichen Prognose von € 110 Mio. ergibt sich primär aus Verschiebungen in Folgeperioden und Kostenreduktionen.

Das Berichtsjahr war durch mehrere größere Bauprojekte geprägt. Bereits im Sommer konnte der neue Hangar 7 (Investitionen 2014: € 10,9 Mio.) von neuen Bestandsnehmern bezogen werden. Im Spätherbst erfolgte die Eröffnung des neuen Pier West (Investitionen 2014: € 9,6 Mio.). Der Dezember stand ganz im Zeichen der Inbetriebnahme des neuen ÖBB-Bahnhofs am Flughafen Wien (Investitionen 2014: € 7,8 Mio.) sowie der Fertigstellung der neuen Fracht-Vorfeldpositionen, in welche im Berichtsjahr € 11,8 Mio. investiert wurden. Diese Investitionen wurden segmentübergreifend getätigt.

› Investitionen und Finanzierung

Investitionen in € Mio.	2014	Veränderung in %	2013	2012
Immaterielles Anlagevermögen	1,3	-2,1	1,4	3,3
Sachanlagevermögen	73,7	3,2	71,5	97,9
Finanzanlagevermögen	0,0	n. a.	0,0	0,5
Investitionen gesamt	75,1	3,0	72,9	101,7
Finanzierung in € Mio.				
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	220,6	7,9	204,4	179,7
Abschreibungen inkl. Wertminderungen auf immat. Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	130,4	0,8	129,4	113,4

Positive Entwicklung der At-Equity-Beteiligungen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2014 an drei internationalen Flughäfen beteiligt:

- › Am Flughafen Malta hält die FWAG durchgerechnet einen Anteil von rund 33 % der Aktien. 40 % der Aktien besitzt eine Konsortialgesellschaft, an der die FWAG einen Anteil von 57,1 % hält, 10,1 % besitzt die FWAG direkt (über VIE Malta), 20 % hält die maltesische Regierung. Die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet.

Der Airport Malta konnte das Rekordergebnis von 2013 im Berichtsjahr nochmals steigern und verzeichnete mit 4,29 Mio. Passagieren ein Plus von 6,4 % im Vergleich zum Vorjahr.

- › Am Flughafen Košice ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66 % beteiligt. Obwohl die Flughafen Wien AG über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, wird diese Gesellschaft gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Der Flughafen Košice verzeichnete mit 356.750 Reisenden einen Zuwachs von 50,4 % gegenüber dem Vorjahr.

- › Die 25,15%-Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH wurden im Geschäftsjahr 2014 zu gleichen Teilen an die Stadt Friedrichshafen und den Landkreis Bodensee verkauft. Nach Zustimmung des Bundeskartellamtes zur Transaktion wurde die Flughafen Friedrichshafen GmbH entkonsolidiert.

Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzern-Anhang (Punkt (34)) erörtert.

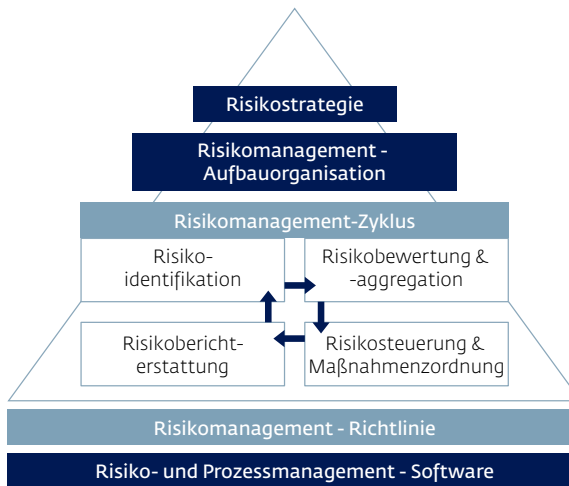
Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2014 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

Risiken der zukünftigen Entwicklung

› Risikomanagement

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) verfügt über ein umfassendes Risikomanagementsystem, welches sicherstellt, dass relevante Risiken identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt werden. Dieses System kann in der folgenden Grafik wiedergegeben werden.



Quelle: adaptiert aus Denk, Exner-Merkelt, Ruthner (2008)

Das Risikomanagementsystem wird dabei von risikopolitischen Grundsätzen in Form der Risikostrategie gesteuert. Auf diese Leitlinien stützt sich eine klar definierte Risikomanagement-Aufbauorganisation, welche über die gesamte Struktur der Flughafen-Wien-Gruppe hinweg gültig ist.

Das Risikomanagement ist dabei organisatorisch im Bereich Controlling angesiedelt. Aus dieser Funktion heraus werden sämtliche Risikomanagementaktivitäten zentral koordiniert, es sind jedoch alle Beschäftigten der FWAG dazu aufgefordert, sich in ihrem Tätigkeitsbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen, um die Funktion in die laufenden Geschäftsprozesse zu integrieren. Zuständig dafür sind insbesondere die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten.

Auf Basis dieser Verantwortlichkeiten wird der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, effizient durchlaufen. Unterstützt wird dieser Prozess von einer umfassenden schriftlichen Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems der FWAG in Form der unternehmensweit gültigen Risikomanagementrichtlinie und einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, welche als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht. Schließlich ist die aktive und offene Kommunikation der Risiken ein deklariertes Ziel und Erfolgsfaktor des Risikomanagementsystems.

Außerdem nimmt das interne Kontrollsystem (IKS) Risikoagenden im Sinne der Sicherstellung der Zuverlässigkeit der betrieblichen Berichterstattung, der Einhaltung der damit verbundenen Gesetze und Vorschriften sowie der Sicherung des Vermögens wahr. Zusätzlich prüft die Revisionsabteilung die Geschäftsgebarung und die Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Zweckmäßigkeit. Damit stehen dem Vorstand alle notwendigen Instrumente und Strukturen zur Verfügung, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zur Abwehr beziehungsweise Minimierung der Risiken setzen zu können. Die bestehenden Systeme werden laufend evaluiert und weiterentwickelt.

› Gesamtwirtschaftliche Risiken

Der Geschäftsverlauf der FWAG wird wesentlich von der regionalen, europäischen und weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits wiederum maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen können daher einen wesentlichen Einfluss auf die FWAG haben. Auf Basis der Herbstprognose der Europäischen Kommission geht die FWAG davon aus, dass sich das makroökonomische Umfeld im Jahr 2015 positiver als im Vorjahr entwickeln wird.

Darüber hinaus wird die Verkehrsentwicklung von externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen Schocks (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks etc.) beeinflusst. Neben Notfallplänen leistet der Flughafen Wien mit hohen Sicherheitsstandards und aktiver Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Dies erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben.

Zunehmende Handelsbarrieren, Sanktionen und politische Krisen könnten die globale Angebots- und Nachfragesituation des Luftverkehrs beeinträchtigen. Im vergangenen Geschäftsjahr traf dies insbesondere auf die politische Lage in der Ukraine und in den Krisengebieten im Nahen und Mittleren Osten zu. Daher werden diese Entwicklungen intensiv beobachtet und evaluiert, um gegebenenfalls Gegen- bzw. Vorbereitungsmaßnahmen einleiten zu können. Die Entwicklung des Öl- und des damit verbundenen Kerosinpreises kann ebenfalls erheblichen Einfluss auf den Luftverkehr ausüben.

Auf einen durch derartige Schocks ausgelösten Rückgang im Verkehrsaufkommen würde die FWAG je nach Intensität und Nachhaltigkeit flexibel mit einer Anpassung der bereitgestellten Ressourcen sowie mit einer entsprechenden Adaptierung des Investitionsprogramms reagieren.

› Branchenrisiken

Der Branchenverband IATA prognostiziert für 2015 in Summe steigende Gewinne¹ bei europäischen Airlines. Die FWAG erwartet, dass der Wettbewerbs- und Kostendruck für die Airlines dennoch weiterhin hoch bleibt. Es ist davon auszugehen, dass die Airlines ihre bereits eingeschlagenen Programme zur Steigerung der Effizienz und Profitabilität weiter fortsetzen (Kostenreduktion, Optimierung des Portfolios, Verlangsamung des Flottenausbaus bzw. Flottenreduktion). Dies wird auch den Kostendruck auf die europäischen Flughäfen weiter erhöhen.

1) IATA Airline Industry Economic Performance, Dezember 2014

Mit dem Inkrafttreten des Flugabgabegesetzes (FlugAbgG) im Jahr 2011 ist für Airlines in Österreich eine zusätzliche Kostenbelastung entstanden. Die Luftfahrtgesellschaften haben nunmehr für in Österreich abfliegende Passagiere eine Flugabgabe an das Finanzamt zu entrichten. Die einzuhebenden Beträge richten sich nach der Entfernung des Flugziels und betragen seit 1. Jänner 2013 pro abfliegenden Passagier € 7 für Kurzstrecken-, € 15 für Mittelstrecken- sowie € 35 für Langstreckenflüge. Die Abgabe dämpft das Passagieraufkommen und schwächt somit die Wettbewerbsposition des Flughafens Wien, da die meisten europäischen Länder keine derartigen Steuern einheben.

Durch die EU-Emissionsrichtlinien und -Umweltstandards wird aus Sicht der FWAG die Position europäischer Fluggesellschaften und somit europäischer Airports als Transfer-Hubs gegenüber Alternativstandorten außerhalb Europas deutlich geschwächt. Die Attraktivität europäischer Airports als Transfer-Hub bzw. das Ausmaß des Umsteigeverkehrs könnten hiervon mittelfristig betroffen sein. Die Entstehung neuer Hubs im Nahen Osten sowie in der Türkei kann langfristig gesehen zu einer Verschiebung der globalen (Umsteige-)Verkehrsströme führen.

› **Marktrisiken und Risiken aufgrund der Kundenstruktur**

Die Austrian Airlines Gruppe ist mit einem Anteil von 47,7 % gemessen am Gesamtaufkommen der Passagiere größter Kunde der FWAG. Ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Home-Carrier verbunden mit der Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Gruppe als Partner integriert ist, beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich. Die Entwicklung dieses Hauptkunden wird von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert.

Im Herbst 2014 wurde die Einigung auf einen neuen Kollektivvertrag für das Bordpersonal der Austrian Airlines bekanntgegeben. Dadurch konnte der Rechtsstreit über den Betriebsübergang auf die Tochter Tyrolean Airlines beigelegt und die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass ab März 2015 der gesamte Flugbetrieb wieder über die Austrian Airlines abgewickelt wird. Durch diese Einigung ist die Unsicherheit bezüglich der weiteren Entwicklung der Airline beträchtlich gesunken.

Die Austrian Airlines wurde durch die Krisenherde in der Ukraine und im Nahen Osten im vergangenen Jahr negativ beeinflusst, wodurch es auf Gesamtunternehmensebene zu einem Passagierrückgang von 1,1 % kam. Ein Rückgang von 2,5 % im europäischen Kontinentalverkehr konnte durch die positive Entwicklung der Langstrecke (plus 7,3 %) teilweise ausgeglichen werden. Außerdem wurden die Kapazitäten mit einer zusätzlichen Boeing 777 erweitert. Im Ergebnis hat die Austrian Airlines im Gesamtjahr am Flughafen Wien rund 10,7 Mio. Passagiere (minus 0,7 % gegenüber dem Vorjahr) befördert. Mit dem Ausbau der Langstreckenverbindungen (Newark) wurde ein weiterer Beitrag zur Stärkung der Attraktivität als Transfer-Hub geleistet. Die FWAG geht davon aus, dass die Airline nach der Kollektivvertragseinigung den Konsolidierungskurs weiter fortsetzen kann, den nachhaltigen wirtschaftlichen Turnaround schafft und damit die Basis für die Fortsetzung der bestehenden Netzwerkstrategie mit dem Fokus Ost-West-Transfer legt. Es bleibt jedoch ein Restrisiko hinsichtlich der weiteren Entwicklung, welches von verschiedenen Faktoren (übergeordnete Strategie der Konzernmutter, Wettbewerbsumfeld, regulatorische Rahmenbedingungen etc.) abhängt.

Die Fluglinien NIKI und airberlin nehmen mit einem Passagieranteil von 11,0 % bzw. 6,2 % die Plätze 2 und 3 im Kundenranking der FWAG ein. Auf Gruppenebene konnte

airberlin die Passagierzahlen im vergangenen Geschäftsjahr um 0,6 % steigern. Auch am Flughafen Wien entwickelte sich der Verkehr mit plus 2,7 % bei NIKI bzw. plus 4,0 % bei airberlin positiv. Trotz umfassender Maßnahmen und Verbesserung der Kosteneffizienz konnte jedoch der wirtschaftliche Turnaround der airberlin Gruppe auch 2014 nicht erreicht werden.

Die strategische Neuausrichtung und Restrukturierung ist bei NIKI zum großen Teil abgeschlossen. Im vergangenen Geschäftsjahr wurde eine strategische Partnerschaft mit Etihad Airways realisiert, welche unter anderem ein Codesharing-Programm mit täglichen NIKI-Flügen nach Abu Dhabi umfasst. Zusätzlich wurde das Destinationsportfolio punktuell angepasst, was sowohl zur Streichung bisheriger Destinationen (u. a. Frankfurt und Kopenhagen) als auch zur Aufnahme neuer Strecken (u. a. Larnaca und Madrid) geführt hat.

Die Entwicklung bei der airberlin Gruppe ist angesichts der Ertragsituation trotz Beteiligung und Unterstützung von Etihad Airways mit Unsicherheiten behaftet. Die Gruppe befindet sich weiterhin in der Verlustzone, womit trotz Erfolgen im Zuge des Turnaround-Programms „Turbine“ weiterer Handlungsbedarf besteht. Mitte 2014 wurde ein weiteres Restrukturierungsprogramm angekündigt, welches auf eine Ergebnisverbesserung von € 400 Mio. bis 2016 abzielt, ein Großteil davon durch Kosteneinsparungen, Effizienzsteigerungen und Netzwerk-Restrukturierungen. Die FWAG geht aber davon aus, dass die unmittelbaren Auswirkungen auf den Flughafen Wien gering sein werden.

Generell versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentive-Modellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das Marktrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren zunehmend Entwicklungen am Flughafen Bratislava zu bemerken, welche ein relevantes Ausmaß für die FWAG haben. Dies betrifft vor allem die verstärkte Präsenz des Low-Cost-Segments (v. a. Ryanair und flydubai), das durch die Stationierung von Flugzeugen und Ausweitung des Destinationsportfolios den Wettbewerbsdruck in der Catchment Area erhöht.

Die Flughafen Wien AG konnte im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Fracht erfolgreich absichern. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards. Mit den Hauptkunden Austrian Airlines und NIKI/airberlin konnten langfristige Handling-Verträge für Ramp-Dienstleistungen abgeschlossen werden. Durch den Abschluss dieser Verträge wurde das Absatzmarktrisiko des Geschäftsbereichs Handling deutlich reduziert.

Bei den Abfertigungsdiensten kommt es vonseiten der Airlines zu einem höheren Preisdruck bei gleichzeitigem Wunsch nach höherer Dienstleistungsqualität. Es werden zunehmend Service Level Agreements (SLA) abgeschlossen, die bei Nichterreichen der Qualität Pönalen vorsehen. Die Anzahl jener Flugbewegungen, die für die Handling-Erlöse der Flughafen Wien AG maßgeblich ist, ist weiter rückläufig, wenngleich das Ausmaß des Rückgangs stark abgenommen hat (nur mehr minus 1,2 % im Vergleich zu 2013).

Im Zuge des Arbeitsprogramms der Europäischen Kommission für das Jahr 2015 wurde Ende 2014 bekanntgegeben, dass das Vorhaben zur Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste nicht mehr weiterverfolgt wird. Somit ist davon auszugehen, dass etwaige negative Konsequenzen aus der Zulassung eines dritten Ramp-Handling-Agents und damit >

die Zunahme des Wettbewerbsdrucks und der Verlust von Marktanteilen an Mitbewerber nicht unmittelbar zu erwarten sind. Ob und wann seitens der Kommission ein neuer Vorstoß unternommen wird, ist derzeit nicht absehbar.

Im Cargo-Bereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung der Airlines sowie die Akquirierung von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Zudem reagiert die Frachtentwicklung äußerst sensibel auf konjunkturelle Schwankungen. Aufgrund der aktuell geplanten Ausweitung der Cargo-Infrastruktur der Flughafen Wien AG im Rahmen einer offensiven Cargo-Strategie werden diese Entwicklungen weiterhin sehr genau beobachtet.

Die FWAG vermietet Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäft von der Entwicklung des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies ist aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten mit Auswirkungen auf die Ertragssituation im Retail- und Immobilienbereich verbunden.

› **Risiken aus der Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standortes**

Die verbleibenden ausländischen Flughafen-Beteiligungen in Malta und Košice – Friedrichshafen wurde 2014 verkauft – unterliegen ebenfalls den beschriebenen branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. Eines der wesentlichsten Risiken in diesem Zusammenhang ist der 5-jährige Umstrukturierungsplan der Air Malta, welcher bis 2016 die Überlebensfähigkeit des in Malta ansässigen Home-Carriers sicherstellen soll bzw. muss. Eine allfällige Insolvenz der Airline hätte voraussichtlich negative Folgen für die Beteiligung am Flughafen Malta. Während in den vergangenen Jahren Fortschritte erzielt werden konnten, befindet sich die Airline weiterhin in der Verlustzone. Allerdings wird am Turnaround für das Geschäftsjahr 2016 festgehalten.

Auch politische und regulatorische Risiken, wie zum Beispiel die Besteuerung des Flugverkehrs, behördliche Flugverkehrsbeschränkungen oder Änderungen der für den Flughafen relevanten Gesetze oder Behördenauflagen, welche zu zusätzlichen Betriebskosten führen können, sind laufend zu beobachten. Solche Einflussfaktoren können die mittelfristige Planung beeinflussen und zu einer Wertminderung einzelner Beteiligungen führen.

› **Finanzwirtschaftliche Risiken**

Die Investitionsausgaben der FWAG werden durch den operativen Cashflow sowie durch langfristige Fremdmittel, die fix oder variabel verzinst werden, finanziert.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus den variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig, überprüft die entsprechenden Risikopositionen

regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings und setzt gegebenenfalls selektiv Zinsderivate ein, um das Risiko sich ändernder Zinsen zu minimieren.

Detaillierte Angaben über die verwendeten Finanzinstrumente, Strategien und finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken finden sich unter den Anmerkungen im Konzern-Anhang.

Der EIB-Kreditvertrag enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Sämtliche Garantinnen haben den Avalkreditvertrag zur Besicherung des EIB-Kredits mit Wirkung 27. Juni 2013 hinsichtlich der vollen Quote in Höhe von € 400,0 Mio. gekündigt. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags hafteten zunächst insgesamt sechs Kreditinstitute ab 28. Juni 2013 als Garantinnen gegenüber der EIB für den aushaftenden Kredit im Ausmaß von insgesamt € 400,0 Mio. Nachdem eine Garantin im August 2014 durch ein Rating-Downgrade ausgetauscht werden musste, haben zwei bestehende Kreditinstitute den frei werdenden Garantiebetrag übernommen, weshalb nunmehr fünf Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen haften.

› Investitionsrisiko

Die Ausbauprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die anschließende Risikoüberwachung wird durch ein fundiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projektcontrollings vorgenommen. Sofern von den 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.

Im Sommer 2012 wurde von der verfahrensführenden Behörde, der Niederösterreichischen Landesregierung, ein erstinstanzlicher positiver UVP-Bescheid für die Errichtung der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) erteilt. Innerhalb der vorgegebenen Frist wurden 23 Berufungen gegen diesen erstinstanzlichen Bescheid beim Umweltsenat eingebracht. Aufgrund der Einwendungen bzw. der veränderten Rechtslage wurden in zweiter Instanz ergänzende gutachterliche Stellungnahmen eingeholt. Mit Ende 2013 ging die Kompetenz vom Umweltsenat auf das neu geschaffene Bundesverwaltungsgericht über, welches nunmehr für die zweitinstanzliche Verhandlung zuständig ist. Anfang Jänner 2015 fand dazu eine mündliche Verhandlung statt. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wird aus heutiger Sicht im Laufe des Jahres 2015 erwartet. In der Folge muss auch mit der Befassung der Höchstgerichte, eventuell auch des EuGH, gerechnet werden.

Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, weshalb das Projekt der Parallelpiste (3. Piste) mit Nachdruck verfolgt wird, um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird die Flughafen Wien AG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung sowie einer aktualisierten >

Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen. Im Falle einer Nichtrealisierung des Projekts wären voraussichtlich wesentliche Teile der aktivierten (Projekt-)Kosten abzuschreiben, in der Höhe abhängig davon, inwieweit sich eine alternative Verwendungs- bzw. Verwertungsmöglichkeit ergibt.

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

› **Rechtliche Risiken**

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

Durch den Projektstart zur Einführung des Umweltmanagementsystems EMAS im Jahr 2014 wird die Sicherstellung von Rechtskonformität im Umweltbereich nach positiver, externer Zertifizierung im Oktober 2015 nachweislich gewährleistet.

Die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste wird auf Ebene der Europäischen Kommission nicht mehr weiterverfolgt, wodurch es vorerst zu keiner weiteren Marktöffnung kommen wird.

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungsmaßnahmen der Geschäftsführung nach sich ziehen. Daher werden rechtliche Aspekte im Zuge sämtlicher Softwareprojekte betrachtet und notwendige Schritte eingeleitet. Beispielsweise ist bei Speicherung bzw. Aufbewahrung personenbezogener Daten eine öffentliche Meldepflicht nach Datenschutzgesetz (DSG) erforderlich. Die Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) 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. 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).

› **Personalrisiken**

Motivierte und engagierte Mitarbeiter tragen wesentlich zum Unternehmenserfolg der FWAG 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 zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen forciert.

› IKT-Risiken

Durch die Einbindung des Risikomanagements während des Planungsprozesses können insbesondere bei IKT-Projekten (Informations- und Kommunikationstechnologie) frühzeitig Risiken identifiziert, bewertet und entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Darauf aufbauend existieren Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung dieses Risikomanagementprozesses.

Die wesentlichsten operativen IKT-Risiken betreffen mögliche Systemausfälle bzw. die Zerstörung von zentralen IKT-Systemen sowie einen möglichen Verlust von sensiblen Daten. Im Jahr 2014 wurde das Risiko durch den Ausbau von Präventivmaßnahmen wie beispielsweise der Implementierung zusätzlicher Redundanzen weiter vermindert.

Bei der Basisinfrastruktur, zu der Strom- und Klimaversorgung zählen, besteht das Risiko hinsichtlich Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit, etwa durch Ringleitungen, zu erreichen.

In sämtlichen zentralen Netzwerkknotenpunkten wurden redundante Systeme implementiert, sodass bei Ausfall einer Komponente das Netzwerk sowie angebundene Systeme weiterbetrieben werden können. Dennoch existiert ein geringes Restrisiko, da aufgrund von unvorhersehbaren Fehlern (Desasterfälle) keine hundertprozentige Verfügbarkeit bzw. Sicherheit gewährleistet werden kann.

Für alle produktiven Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafens Wien, „mach2“, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung von Problemen und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Darüber hinaus werden die Systeme laufend weiterentwickelt, um allen fachlichen und gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

Die mach2-Systeme bilden das Rückgrat der am Flughafen im Einsatz befindlichen IT-Systeme. Sie versorgen praktisch alle anderen Systeme in Near-Real-Time mit der aktuellen Sicht auf die eingehenden und ausgehenden Flüge sowie die geplanten zukünftigen Flüge. Ebenfalls werden sämtliche dafür notwendigen Stammdaten (z. B. Airlines etc.) zentral verwaltet und für die angebotenen Systeme bereitgestellt.

Darüber hinaus sind in den mach2-Systemen zusätzliche Spezialfunktionen abgebildet, die für einen reibungslosen Flughafenbetrieb notwendig sind. Hierzu zählen beispielsweise die Beladeplanung, Telexempfang, -versand und -verteilung sowie Anzeigesysteme für Passagiere und Mitarbeiter.

Eng daran gekoppelt sind zusätzlich Systeme, die für die Vorfeldplanung, die Bodenabfertigungsdisposition und die Frachtabfertigung verwendet werden.

Als ERP-Software (Enterprise Resource Planning) wird SAP als zentrales Rechnungslage- und Personalmanagementsystem eingesetzt. Neben Verrechnungsthemen wird eine weitere Komponente von SAP als zentrales Analyse- bzw. Reporting-System verwendet. Zusätzlich zu bereits realisierten Maßnahmen und Kontrollen sind weitere Qualitätssicherungsmaßnahmen geplant, um das Risiko eines Ausfalls noch weiter zu reduzieren.

› **Umweltrisiken**

Die Situation am Flughafen Wien ist durch die bereits bestehenden Beschränkungen in betrieblicher Hinsicht (keine Verwendung von lärmsensitiven An- und Abflugstrecken in der Zeit von 21.00 Uhr bis 7.00 Uhr und die Deckelung der absoluten Bewegungszahlen in der Zeit von 23.30 Uhr bis 5.30 Uhr) derzeit als eher stabil zu bezeichnen. Eine weitergehende Nachtflugbeschränkung, welche sich besonders in einer Reduktion von Fracht- und Langstreckenflügen manifestieren könnte, ist derzeit nicht absehbar.

› **Schadensrisiken**

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

Die erheblichen betrieblichen Haftpflichtrisiken sind durch die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung gedeckt, Risiken aus Terror-Haftpflichtansprüchen durch eine Terror-Haftpflichtversicherung. Die effiziente und zentrale Abwicklung des Versicherungswesens wird in der entsprechenden Fachabteilung abgewickelt.

› **Gesamtrisikobeurteilung**

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand der FWAG auf absehbare Zeit gesichert ist und keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind. Die FWAG erwirtschaftet aus heutiger Sicht auch ausreichend Mittel, um den Ausbau des Flughafens planmäßig 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 FWAG dieser gesetzlichen Anforderung nachkommt.

In Beteiligungsgesellschaften 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 konzern-weiten Richtlinien und Vorschriften in letzter Instanz verantwortlich.

Die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems (IKS) der FWAG wurde in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen darzustellen.

› Kontrollumfeld

Die Unternehmenskultur des Managements und der Mitarbeiter prägt das Kontrollumfeld der FWAG grundlegend. Das Unternehmen arbeitet aktiv an der Verbesserung der Kommunikation und der Vermittlung von Grundwerten, um Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und im Umgang mit anderen sicherzustellen. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der selbst auferlegte Verhaltenskodex der FWAG, in dem die Regeln für die Gewährung und Annahme von Geschenken und Einladungen festgelegt werden.

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

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Um wesentliche IKS-Risiken als solche zu identifizieren, wird der Konzern- und 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.

Bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses müssen punktuell Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen vorgenommen werden. Dadurch entsteht das immanente Risiko, dass die zukünftige geschäftliche Entwicklung von diesen Planungsprämissen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte bzw. Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Forderungseinbringlichkeit, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Werthaltigkeit von Beteiligungen und Sachanlagen. Um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren, werden soweit erforderlich externe Experten zugezogen bzw. erfolgt eine Validierung anhand von externen Quellen, Peer-Group-Vergleichen und anderen geeigneten Instrumenten.

› Kontrollmaßnahmen

Kontrollmaßnahmen werden von Führungskräften und beauftragten Personen zeitnah und begleitend zu den Rechnungslegungsprozessen durchgeführt. Hiermit wird potenziellen Fehlern oder Abweichungen in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. werden sie entdeckt und korrigiert. Die Kontrollmaßnahmen reichen von der Abweichungsanalyse der Geschäftsergebnisse durch das Management und das Controlling bis hin zur spezifischen Überleitung von Konten und zur Analyse der laufenden Prozesse im Rechnungswesen.

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 Rechnungssystemsystems wird unter anderem durch automatisierte IT-Kontrollen gewährleistet.

› Information und Kommunikation

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

› Überwachung

Die laufende, unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Für die definierten Kontrollen sind verantwortliche Personen festgelegt. Die Kontrollen werden auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Außerdem wird das IKS von der internen Revision überwacht. Das Ergebnis aller Überwachungstätigkeiten wird dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

Forschung und Entwicklung

Der Servicebereich Informationssysteme betreibt als zentraler interner Dienstleister in puncto Informations- und Kommunikationstechnologie eine selbst entwickelte Flughafenbetriebssoftware. Im Jahr 2012 wurde das bereits Jahrzehnte im Einsatz befindliche operative Airport-System MACH durch das Folgesystem mach2 abgelöst.

In diesem Zusammenhang führt der Servicebereich Informationssysteme laufend Verbesserungen und Erweiterungen einzelner Programmmodule durch.

Im Jahr 2014 wurden im Zuge der Erneuerung des Passagierleitsystems einige Verbesserungen an den elektronischen Anzeigesystemen vorgenommen. So wurden zum Beispiel in enger Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden Layouts an Fluginformationsmonitoren optimiert, weiters wurden auf den Informationsmonitoren Wartezeitenanzeigen bei Gepäckausgabe und Sicherheitskontrolle sowie Wegzeitenanzeigen zu den Gates implementiert.

2014 wurde auch an der Umsetzung des Projekts CDM-ISP (Collaborative Decision Making – Information Sharing Platform) gearbeitet. Die im Rahmen dieses Projekts zu erstellende Informationsplattform stellt die Grundlage für die Einführung des CDM-Prozesses am Standort Flughafen Wien dar. Die Einführung dieser Prozesse ermöglicht eine exaktere Planung, eine bessere Analyse und einen optimierten Ressourceneinsatz, wodurch den beteiligten Systempartnern (Airlines, Pax und Ground Handling, Air Traffic Control) wesentliche Einsparungen ermöglicht werden. 2014 konnte der Status „Airport CDM locally implemented“ erreicht werden, künftig wird an der Erreichung von „fully implemented“ gearbeitet.

Weiterer Fokus war und ist die Verbesserung der Kundenzufriedenheit, die unter anderem durch die Weiterentwicklung einer flughafenspezifischen App für iOS und Android (Vienna Airport App) unterstützt wurde.

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2014 Ausgaben in Höhe von € 0,6 Mio. (2013: € 0,7 Mio.) für die Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware sowie sonstige Entwicklungstätigkeiten als Aufwand erfasst.

Umwelt- und Arbeitnehmerbelange

› Umwelt

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden, zu Nachhaltigkeit orientierten Umweltmanagement. Die FWAG verpflichtet sich im Rahmen ihrer Corporate-Social-Responsibility-Strategie neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts zu einer kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Daher setzt das Unternehmen eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen durch den Flugverkehr. Dadurch sollen die Auswirkungen von Schadstoff- und Lärmemissionen auf das Umfeld möglichst gering gehalten werden.

So konnte beispielsweise der Energieverbrauch durch eine Vielzahl von Optimierungsprojekten wesentlich und nachhaltig reduziert werden. Bedeutende Einsparungen wurden infolge des Austausches technischer Geräte, der weiteren Optimierung von Lüftungsanlagen durch den Einbau von Umluftklappen sowie diverser Beleuchtungsoptimierungen in den Bereichen Vorfeld, Terminals und diverser Werbeflächen realisiert.

Des Weiteren wurden im Jahr 2014 noch weitere € 1,1 Mio. (2013: € 1,1 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Schallschutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen auf das Umfeld – vor allem die Anrainer – möglichst gering zu halten.

Im Fokus des Umweltmanagements standen im Berichtsjahr die Vorbereitungen im Rahmen des Inkrafttretens des Energieeffizienzgesetzes im Jahr 2015. Das neue Energieeffizienzgesetz verpflichtet Unternehmen zur Durchführung regelmäßiger Energieaudits oder zur Implementierung eines Energiemanagementsystems. Die Flughafen Wien AG hat sich entschlossen – über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus –, das noch umfassendere Umweltmanagementsystem EMAS einzuführen. Ziel von EMAS ist die kontinuierliche Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes. Mithilfe von EMAS können ökologische und ökonomische Optimierungspotenziale aufgezeigt sowie Betriebsstoffe bzw. Energie und damit Kosten eingespart werden. Dadurch wird neben der Darstellung sämtlicher Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und der Erhebung von Einsparungsmaßnahmen im Energiebereich auch die Sicherstellung von Rechtskonformität im Umweltbereich gewährleistet. Die vollständige Einführung (inklusive Zertifizierung) wird bis zum 31. Oktober 2015 abgeschlossen sein.

Ausgehend vom Bekenntnis der Flughäfen, ihre CO₂-Emissionen kontinuierlich zu reduzieren, hat der Branchenverband Airports Council International (ACI) im Jahr 2009 das Airport Carbon Accreditation System ins Leben gerufen. Bereits über 100 Flughäfen haben sich der Initiative angeschlossen, darunter auch der Flughafen Wien. Allein im Jahr 2013 erreichten die beteiligten europäischen Flughäfen eine Reduktion von 353.842 Tonnen CO₂. Die FWAG hat im Berichtsjahr Level 1, der die Erstellung einer CO₂-Emissionsbilanz umfasst, zum zweiten Mal in Folge erreicht. Die nächste Stufe – Level 2, der bereits die Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort vorsieht – wird für das Jahr 2015 angestrebt.

Die Airport City Vienna ist das erste Gewerbegebiet in Österreich, welches mit dem Quartierszertifikat für Gewerbegebiete durch ÖGNI (Österreichische Gesellschaft für nachhaltige Immobilienwirtschaft) im Dezember 2014 ausgezeichnet wurde. Bewertet wurde der Standort, der u. a. über 70.000 m² Büro- und Conferencing-Fläche, Hotelangebote und Verkehrsangebote umfasst, nach verschiedenen Kriterien, wie der ökolo-

gischen und ökonomischen Qualität, sowie soziokulturellen und funktionalen Merkmalen. Mit diesem Zertifikat ist gewährleistet, dass die Standortentwicklung der Airport City Vienna in objektiver Form nachhaltige Kriterien berücksichtigt.

Das 2005 im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm des Flughafens Wien wurde auch 2014 erfolgreich weitergeführt. Insgesamt profitieren davon rund 12.000 Haushalte in der Region. Für die Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmschutzprogramms wurden Mittel in der Höhe von € 51,5 Mio. bereitgestellt. Bis Ende 2014 wurden für rund 6.235 Objekte bauphysikalische Gutachten erstellt und bei 2.878 Objekten ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Im Zuge der Umsetzung des Lärmschutzprogramms konnten durch Fenstertausch und -sanierung (17.000 Fenster seit 2007) bis zu 1.300 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

› Umweltrelevante Kennzahlen der Flughafen Wien AG im Überblick:

	2014	2013
Passagieraufkommen [PAX]	22.483.158	21.999.926
Jahresstromverbrauch [kWh]	144.161.388	151.642.950
Jahresstromverbrauch [kWh] je PAX	6,50	6,89
Jahreswärmeverbrauch [MWh]	107.065	126.194
Jahreswärmeverbrauch [MWh] je PAX	0,0048	0,0057
Jahreswasserverbrauch [m ³]	582.704	650.603
Jahreswasserverbrauch [m ³] je PAX	0,026	0,030
Jahresabwasserentsorgung [m ³]	601.501	768.420
Jahresabwasserentsorgung [m ³] je PAX	0,027	0,035
Restmüll Lfz [kg]	1.168.080	1.134.400
Restmüll Lfz [kg] je PAX	0,053	0,052
Altpapier Lfz [kg]	843.660	1.148.920
Altpapier Lfz [kg] je PAX	0,038	0,052
Restmüll VIE [kg]	2.859.820	2.813.660
Restmüll VIE [kg] je PAX	0,128	0,127
Altpapier VIE [kg]	522.020	497.560
Altpapier VIE [kg] je PAX	0,023	0,023
Alu/Dosen/Metall VIE [kg]	6.030	5.730
Alu/Dosen/Metall VIE [kg] je PAX	0,0003	0,0003
Biogene Abfälle VIE [kg]	159.500	182.680
Biogene Abfälle [kg] je PAX	0,007	0,008
Glas VIE [kg]	122.820	110.210
Glas VIE [kg] je PAX	0,006	0,005
Kunststoffverpackungen VIE [kg]	154.950	130.080
Kunststoffverpackungen VIE [kg] je PAX	0,007	0,006
Gefährlicher Abfall VIE [kg]	229.850	195.266
Gefährlicher Abfall VIE [kg] je PAX	0,010	0,009
Recyclinganteil (%)	90,8 %	89,3 %

>

Die Reduktion des Stromverbrauchs von 4,9 % gegenüber 2013 ist wesentlich durch umgesetzte Energieeffizienzmaßnahmen speziell in den Bereichen Lüftung, Klimatisierung und Beleuchtung getrieben, wo nunmehr Frequenzumformer Lüfter bedarfsgerecht steuern und zusätzlich eingebaute Umluftklappen weitere Energiereduktionen ermöglichen.

Eine geringere Anzahl an Heizgradtagen im Jahr 2014 kann als Hauptgrund dafür genannt werden, dass sich der Gesamtwärmeverbrauch um 15,2 % im Vergleich zum Vorjahr reduzierte.

Da immer mehr Airlines auf Gratis-Tageszeitungen im Economy-Bereich verzichten, ist die Altpapiermenge aus Flugzeugen im Vergleich zu 2013 um 26,6 % zurückgegangen. Ein Trend, der sich in den nächsten Jahren noch verstärken wird.

› Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand der Flughafen-Wien-Gruppe reduzierte sich von 4.399 auf 4.306 Mitarbeiter im Jahr 2014 (minus 2,1 %) aufgrund von Synergieeffekten im Zuge der Umorganisation der Bereiche sowie des laufenden Kosteneinsparungsprogramms um durchschnittlich 93 Beschäftigte. Die größte Reduktion gab es im Segment Handling, wo durch Prozessoptimierungen um durchschnittlich 73 Mitarbeiter weniger eingesetzt wurden (minus 2,3 %).

Stichtagsbezogen wurden zum 31. Dezember 2014 4.208 Mitarbeiter bei der FWAG beschäftigt und somit um 39 Mitarbeiter weniger als zum 31. Dezember 2013 (4.247 Mitarbeiter).

› Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten

	2014	Veränd. in %	2013	2012 ¹
Airport	499	0,5	496	492
Handling	3.126	-2,3	3.199	3.281
Retail & Properties	84	1,4	83	83
Sonstige Segmente	597	-3,8	621	620
Gesamtanzahl	4.306	-2,1	4.399	4.475

1) Angepasst

› Mitarbeiter

	2014	Veränd. in %	2013	2012
Personalstand (Durchschnitt)	4.306	- 2,1	4.399	4.475
davon Arbeiter	3.112	- 3,1	3.213	3.301
davon Angestellte	1.193	0,6	1.186	1.174
Personalstand (Stichtag)	4.208	- 0,9	4.247	4.306
davon Arbeiter	2.964	- 2,8	3.050	3.112
davon Angestellte	1.244	3,9	1.198	1.194
Lehrlinge (Durchschnitt)	56	2,4	55	57
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter ¹	7.699	3,7	7.426	7.362
Durchschnittsalter in Jahren ¹	40,7	0,7	40,4	39,9
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹	11,1	1,8	10,9	10,4
Anteil Frauen in % ¹	11,6	- 7,2	12,5	12,4
Aufwendungen für Weiterbildung in EUR ¹	987.000	1,0	972.000	730.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	115	n. a.	115	145

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

2014 stieg die Kennzahl „Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter“ der FWAG aufgrund weiterer unternehmensweiter Effizienzsteigerungen um 3,7 % auf 7.699 Einheiten.

Zur Erhöhung der Unternehmensidentifikation bzw. zur Motivationsförderung bietet die Flughafen Wien AG ihren Mitarbeitern auch freiwillige Sozialleistungen: die >

kostenlose Anbindung nach Wien, einen Betriebskindergarten mit flexiblen Öffnungszeiten sowie zahlreiche Vergünstigungen für Freizeit- und Sportangebote.

Bereits vor über zehn Jahren wurde eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10 % der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt analog zur Dividendenausschüttung den Ertrag aus dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2014 wurden rückwirkend für das Geschäftsjahr 2013 rund € 2,73 Mio. aus der bezogenen Dividende von der Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung an die Mitarbeiter ausgeschüttet. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter 34,09 % des durchschnittlichen Monatslohns bzw. -gehalts. Die Aufteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen.

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, welche in einer Sammelurkunde bei der Österreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“).

› 2. Syndikatsvereinbarung

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

› 3. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10 %

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20 %, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10 % am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Am 7. November 2014 hat Airports Group Europe S.à r.l., eine Gesellschaft mit beschränk-

ter Haftung mit Sitz im Großherzogtum Luxemburg, ein freiwilliges öffentliches Angebot gemäß §§ 4 ff. Übernahmegesetz für bis zu 6.279.000 Aktien mit Stimmrechten an der Flughafen Wien Aktiengesellschaft veröffentlicht. Dies entspricht bis zu 29,9% der Stimmrechte. Am 19. Dezember 2014 wurde die Flughafen Wien AG durch Airports Group Europe S.à.r.l. informiert, dass Airports Group Europe S.à.r.l. zum Ende der Annahmefrist 6.279.000 Aktien der Flughafen Wien AG (dies entspricht 29,9% der Stimmrechte) erworben hat. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10 % bekannt.

› 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

› 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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

› 6. Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats

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

› 7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

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

› 8. Kontrollwechsel

Sowohl das EIB (European Investment Bank) Darlehen in Höhe von € 400,0 Mio. als auch andere Finanzierungsverträge in Höhe von insgesamt € 101,34 Mio. (derzeit aushaftend € 78,64 Mio.) wurden unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel >

abgeschlossen. Diese Finanzierungsverträge mit einem Gesamtvolumen von € 501,34 Mio. (derzeit aushaftend mit € 478,64 Mio.) wurden mit nationalen und internationalen Kreditinstituten abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt. Für Finanzierungen in einem Ausmaß von € 400 Mio. stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40 %, aber mehr als 30 % der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien 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.

Corporate Governance

Der Corporate-Governance-Bericht gemäß § 243b UGB für das Geschäftsjahr 2014 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com veröffentlicht.

Prognosebericht

Die Prognose der Österreichischen Nationalbank (ÖNB) zeigt nach einem wachstumsschwachen Jahr auch keine nennenswerte Konjunkturbelebung für das Jahr 2015. Zwar soll das BIP-Wachstum mit 0,7 % geringfügig stärker ausfallen als 2014 (0,4 %), jedoch wird aufgrund des schwachen Wachstums die Arbeitslosigkeit auf 5,3 % steigen. Die Inflationsrate soll sich auf dem aktuellen Niveau von rund 1,5 % einpendeln, was den privaten Konsum stützen kann. Auch das WIFO (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung) geht in seiner Konjunkturprognose von einem verhaltenen Wachstum von 0,5 % aus. Die österreichischen Warenexporte sollen laut WIFO 2015 real um 2,5 % zunehmen. (Quelle: ÖNB, WIFO)

Der markante Rückgang der Rohölpreise könnte sich, sofern er nachhaltig ist, weiter positiv auf die Wirtschaftsleistung auswirken. Die EZB rechnet mit einem globalen BIP-Wachstum von 4,0 % (2014: 3,6 %). Während die chinesische Wirtschaft weiter wachsen soll (plus 7,0 %), wird die Wirtschaftsleistung Japans mit einer Prognose von 1,1 % als schwach eingestuft. Im Euroraum wirken geringe Investitionsvolumina, Überschusskapazitäten und die Schwäche des Welthandels dämpfend auf die Konjunkturprognose der EZB, die aktuell mit einem Plus von 1,0 % rechnet. Für 2016 wird ein BIP-Wachstum von 1,5 % prognostiziert. (Quelle: ÖNB, Konjunkturbericht)

Für das Jahr 2015 rechnet die FWAG verkehrsseitig insgesamt mit einem rückläufigen ersten Quartal 2015. Im weiteren Jahresverlauf wird sich diese Entwicklung aber aus Sicht des Flughafens wieder verbessern, und für das Gesamtjahr 2015 wird ein Passagierzuwachs zwischen 0 % und 2 % erwartet. Impulse dafür werden die im Sommerflugplan 2015 geplanten Aufstockungen und Erweiterungen der Flugangebote der Airlines ab Wien, beispielsweise zu Destinationen in den Vereinigten Staaten, Italien, Griechenland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Estland, Moldawien, Montenegro und der Schweiz liefern.

Vor diesem Hintergrund bewertet die FWAG die Geschäftsaussichten für 2015 grundsätzlich optimistisch: So wird eine Steigerung beim Umsatz auf mehr als € 645 Mio. erwartet und eine Steigerung beim EBITDA auf über € 250 Mio. angepeilt. Das Ergebnis nach Steuern wird aus heutiger Sicht bei mindestens € 85 Mio. liegen. Die Nettoverschuldung des Unternehmens soll weiter auf unter € 500 Mio. reduziert werden. Für Investitionen sind im Jahr 2015 rund € 95 Mio. vorgesehen.

Nachtragsbericht

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere ging, wie vom Flughafen Wien erwartet, im Jänner zurück. Im Vergleich zum Vorjahresmonat sank die Anzahl der Fluggäste um 5,9 % auf insgesamt 1.323.682. Neben den negativen Auswirkungen der Krisensituationen in Russland und der Ukraine und der damit verbundenen rückläufigen Entwicklung im Transferverkehr war dafür vor allem die Reduktion des Flugangebots der Austrian Airlines ausschlaggebend. Ein deutliches Passagierwachstum verzeichneten dagegen beispielsweise Qatar Airways, Iberia oder auch Air France-KLM. Gut entwickelt haben sich auch die 2014 neu aufgenommenen Strecken von Air China und Ethiopian Airlines.

Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2015 einen Rückgang von 18,5 % gegenüber dem Jänner 2014, was nahezu zur Gänze auf die erwähnten Reduktionen bei Austrian Airlines zurückzuführen ist. Die Anzahl der Lokalpassagiere sank im selben Zeitraum um 1,2 %. Das Frachtaufkommen verzeichnete im Jänner 2015 einen Rückgang um 1,1 %. Die Flugbewegungen sanken um 4,5 % und das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight) entwickelte sich mit minus 0,6 % ebenfalls leicht rückläufig.

Per 1. Jänner 2015 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltgesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

- | | |
|---|---------|
| › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: | +1,68 % |
| › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: | +0,69 % |
| › Infrastrukturentgelt Betankung: | +1,68 % |

Das PRM-Entgelt wurde von € 0,34 auf € 0,38 pro abfliegenden Passagier angehoben.

Schwechat, am 3. März 2015

Der Vorstand:



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



**Konzern-Abschluss
2014 der Flughafen
Wien AG**

126	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
127	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
128	—	Konzern-Bilanz
129	—	Konzern-Geldflussrechnung
130	—	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
132	—	Konzernanhang
		133 — Grundlagen und Methoden
		140 — Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
		157 — Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
		169 — Erläuterungen zur Konzern-Bilanz
		194 — Sonstige Angaben
		214 — Konzernunternehmen
		216 — Beteiligungen der Flughafen Wien AG
234	—	Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsengesetz
235	—	Bestätigungsvermerk

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	Anhang	2014	2013
Umsatzerlöse	(1)	630.157,2	621.993,5
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	16.125,5	23.782,3
Betriebsleistung		646.282,7	645.775,9
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-38.907,7	-46.147,2
Personalaufwand	(4)	-254.051,8	-245.789,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-103.104,1	-112.344,0
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		250.219,2	241.495,2
Planmäßige Abschreibungen	(6)	-130.442,6	-124.300,1
Wertminderungen	(6)	0,0	-5.116,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		119.776,5	112.079,1
Beteiligungsergebnis ohne At-Equity-Unternehmen	(8)	139,0	2.338,0
Zinsertrag	(9)	898,6	2.160,9
Zinsaufwand	(9)	-24.167,1	-25.946,7
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	74,1	0,0
Finanzergebnis ohne At-Equity-Unternehmen		-23.055,3	-21.447,9
Ergebnis aus dem Abgang von At-Equity-Unternehmen	(7)	2.250,6	0,0
Anteilige Periodenergebnisse At-Equity-Unternehmen	(7)	7.732,9	6.155,9
Finanzergebnis		-13.071,8	-15.292,0
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		106.704,7	96.787,1
Ertragsteuern	(11)	-24.755,2	-23.501,7
Periodenergebnis		81.949,5	73.285,4
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		82.481,5	73.291,3
Nicht beherrschende Anteile		-532,0	-5,9
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(21)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		3,93	3,49
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		1,65	1,30
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		34.650,0	27.300,0

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	2014	2013
Periodenergebnis	81.949,5	73.285,4
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	-12.029,2	3.706,0
darauf entfallende latente Steuern	3.007,3	-926,5
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden gegebenenfalls in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
Ergebnis aus der Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	1.333,5	437,3
davon erfolgsneutrale Veränderung	1.382,0	89,3
davon realisiertes Ergebnis	-48,5	348,0
darauf entfallende latente Steuern	-333,4	-109,3
Sonstiges Ergebnis	-8.021,8	3.107,4
Gesamtergebnis	73.927,8	76.392,9
Davon entfallend auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	74.459,7	76.398,8
Nicht beherrschende Anteile	-532,0	-5,9

Konzern-Bilanz

zum 31.12.2014

in T€	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	10.903,0	13.733,1
Sachanlagen	(13)	1.561.171,6	1.622.159,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	124.866,6	119.561,1
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(15)	102.520,4	97.865,9
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	3.957,5	4.290,3
		1.803.419,0	1.857.609,2
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(17)	4.293,9	4.360,8
Wertpapiere	(18)	21.292,2	20.000,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	60.975,8	68.043,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(20)	2.242,1	3.923,3
		88.804,0	96.327,7
Summe Aktiva		1.892.223,0	1.953.937,0
PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(21)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(22)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(23)	-18.097,6	-10.075,9
Einbehaltene Ergebnisse	(24)	700.209,4	645.027,9
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		952.439,1	905.279,3
Nicht beherrschende Anteile	(25)	110,0	641,9
		952.549,0	905.921,3
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(26)	163.844,6	132.460,4
Finanzverbindlichkeiten	(27)	457.721,3	551.646,4
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	29.612,5	34.540,1
Latente Steuern	(29)	21.033,9	29.580,7
		672.212,2	748.227,7
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(30)	24.790,1	10.429,3
Übrige Rückstellungen	(30)	60.850,9	73.635,2
Finanzverbindlichkeiten	(27)	72.055,1	105.646,0
Lieferantenverbindlichkeiten	(31)	37.793,6	49.717,6
Übrige Verbindlichkeiten	(32)	71.971,9	60.359,9
		267.461,7	299.788,1
Summe Passiva		1.892.223,0	1.953.937,0

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	2014	2013
Ergebnis vor Ertragsteuern	106.704,7	96.787,1
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	130.442,6	129.416,1
- Anteilige Periodenergebnisse At-Equity-Unternehmen	-7.732,9	-6.155,9
+ Dividendenausschüttungen At-Equity-Unternehmen	3.122,8	3.008,9
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	-3.517,1	-4.250,5
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-207,8	-223,8
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge*	-361,5	-1.130,7
+ Zins- und Dividendenergebnis*	23.129,4	21.447,9
+ Erhaltene Dividenden*	139,0	2.345,5
+ Erhaltene Zinsen*	1.475,0	2.571,3
- Bezahlte Zinsen*	-24.381,9	-25.230,1
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	66,9	-4,8
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	8.986,9	10.642,3
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	6.570,7	13.366,1
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-5.414,3	-22.041,4
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	239.022,6	220.547,9
- Zahlungen für Ertragsteuern	-18.431,4	-16.193,5
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	220.591,2	204.354,4
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang	7.263,0	1.054,7
- Auszahlungen für Anlagenzugang	-74.791,2	-97.430,9
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	71,9	0,3
+ Einzahlungen aus Abgang von kurzfristigen Wertpapieren	0,0	10.000,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-67.456,2	-86.375,9
- Dividendenausschüttung	-27.300,0	-22.050,0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	27.990,0	124.000,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-155.506,1	-256.444,2
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-154.816,1	-154.494,2
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-1.681,2	-36.515,7
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	3.923,3	40.439,0
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	2.242,1	3.923,3

* Aufgrund von Änderungen in der Darstellung wurden zu diesen Posten die Vorjahresbeträge entsprechend angepasst.

Nähere Erläuterungen siehe Konzernanhang (33).

>

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1.1. bis 31.12.2014

den Gesellschaftern der				
in T€	Grundkapital	Kapitalrücklagen	AfS-Rücklage	Neubewertungen von Plänen
Stand zum 1.1.2013	152.670,0	117.657,3	-69,6	-20.746,5
Marktwertbewertung von Wertpapieren			328,0	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen				2.779,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	328,0	2.779,5
Periodenergebnis				
Gesamtergebnis	0,0	0,0	328,0	2.779,5
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2013	152.670,0	117.657,3	258,4	-17.967,1
Stand zum 1.1.2014	152.670,0	117.657,3	258,4	-17.967,1
Marktwertbewertung von Wertpapieren			1.000,1	
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen				-9.021,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	1.000,1	-9.021,9
Periodenergebnis				
Gesamtergebnis	0,0	0,0	1.000,1	-9.021,9
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2014	152.670,0	117.657,3	1.258,5	-26.989,0

Muttergesellschaft zurechenbar

Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherr- schende Anteile	Gesamt
7.632,9	-13.183,3	593.786,5	850.930,5	647,9	851.578,4
	328,0		328,0		328,0
	2.779,5		2.779,5		2.779,5
0,0	3.107,4	0,0	3.107,4	0,0	3.107,4
		73.291,3	73.291,3	-5,9	73.285,4
0,0	3.107,4	73.291,3	76.398,8	-5,9	76.392,9
		-22.050,0	-22.050,0		-22.050,0
7.632,9	-10.075,9	645.027,9	905.279,3	641,9	905.921,3
7.632,9	-10.075,9	645.027,9	905.279,3	641,9	905.921,3
	1.000,1		1.000,1		1.000,1
	-9.021,9		-9.021,9		-9.021,9
0,0	-8.021,8	0,0	-8.021,8	0,0	-8.021,8
		82.481,5	82.481,5	-532,0	81.949,5
0,0	-8.021,8	82.481,5	74.459,7	-532,0	73.927,8
		-27.300,0	-27.300,0		-27.300,0
7.632,9	-18.097,6	700.209,4	952.439,1	110,0	952.549,0



**Konzern-Anhang
für das
Geschäftsjahr
2014**

Grundlagen und Methoden

› Angaben zum Unternehmen

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

› Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat am 27. März 1955 gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 21. August 1936 der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb des für den allgemeinen Verkehr bestimmten Flughafen Wien-Schwechat sowie für die Piste 11/29 erteilt.

Am 15. September 1977 wurde vom Bundesministerium für Verkehr gemäß § 78 Abs. 2 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 die Benützungsbewilligung für die Instrumentenpiste 16/34 samt Rollwegen und Befeuerungsanlagen erteilt.

Im Jahr 2010 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zertifiziert. Am 31. Dezember 2010 wurde die Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Diese bescheinigt der Flughafen Wien AG die Übereinstimmung der für den sicheren und reibungslosen Betrieb notwendigen Einrichtungen mit den in Österreich anwendbaren Vorschriften. Die Urkunde ist bis Ende 2015 gültig bzw. solange alle Voraussetzungen für die Zertifizierung erfüllt werden.

Aufgrund der EU-VO 139/2014 und der damit einhergehenden verpflichtenden EU-Zertifizierung bis Ende 2017 wurde bereits im Jahr 2014 von der Flughafen Wien AG der Antrag auf Verlängerung des Zertifikats bis 31. Dezember 2017 gestellt. Diesem wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie am 12. Dezember 2014 entsprochen und der Flughafen Wien AG wurde eine neue Zertifizierungsurkunde übergeben.

› Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2014 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 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. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode.

Historische Anschaffungs- oder Herstellungskosten basieren im Allgemeinen auf dem beizulegenden Zeitwert der im Austausch für den Vermögenswert entrichteten Gegenleistung.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde. Dies gilt unabhängig davon, ob der Preis direkt beobachtbar oder unter Anwendung einer Bewertungsmethode geschätzt worden ist.

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

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

› 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:

■ Änderungen IAS 32 „Saldierung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ IFRS 10 „Konzernabschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Neue Fassung des IAS 27 „Einzelabschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Neue Fassung des IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 „Übergangsregelung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27 „Investmentgesellschaften“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Änderungen zu IAS 39 „Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen
■ Änderungen zu IAS 36 „Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht finanziellen Vermögenswerten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnen

Im Geschäftsjahr 2014 wurden folgende neue und überarbeitete Standards, welche die Konsolidierung, Bilanzierung von gemeinschaftlichen Vereinbarungen und von Beteiligungen sowie die damit verbundenen Angaben neu regeln, erstmalig angewendet:

IFRS 10 „Konzernabschlüsse“ führt ein einheitliches Beherrschungsmodell zur Ermittlung ein, ob ein Tochterunternehmen konsolidiert werden soll. Der Schwerpunkt dieses Beherrschungsmodells liegt darauf, ob der Konzern die Verfügungsgewalt über ein Beteiligungsunternehmen hat, eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement bei dem Beteiligungsunternehmen hat und seine Verfügungsgewalt dazu einsetzen kann, diese Rendite zu beeinflussen. IFRS 10 ersetzt die bisherigen Konsolidierungsleitlinien gemäß IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ und SIC 12 „Konsolidierung von Zweckgesellschaften“. Gemäß den Übergangsvorschriften des IFRS 10 hat die Flughafen Wien AG als Mutterunternehmen die Beherrschung ihrer Beteiligungsunternehmen zum 1. Jänner 2014 erneut beurteilt. Durch die erstmalige Anwendung dieses Standards hat sich keine Veränderung des Konsolidierungskreises des Flughafen-Wien-Konzerns ergeben.

IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ regelt die Bilanzierung von gemeinschaftlichen Vereinbarungen und ersetzt IAS 31 „Anteile an Joint Ventures“. Nach IFRS 11 hat der >

Flughafen-Wien-Konzern seine Anteile an gemeinsamen Vereinbarungen entweder als gemeinschaftliche Tätigkeit (falls der Konzern Rechte an den einer Vereinbarung zurechnenden Vermögenswerten besitzt und Verpflichtungen für deren Schuld hat) oder als Gemeinschaftsunternehmen (wenn der Konzern Rechte nur am Nettovermögen einer Vereinbarung besitzt) eingestuft. Gemäß den Übergangsvorschriften des IFRS 11 hat die Flughafen Wien AG als Mutterunternehmen die Einstufung ihrer Gemeinschaftsunternehmen zum 1. Jänner 2014 ebenfalls neu beurteilt. Diese Beurteilung der gemeinsamen Vereinbarungen des Flughafen-Wien-Konzerns führte zu keiner Änderung der Bilanzierung nach der At-Equity-Methode, jedoch zu einer Umklassifizierung der Anteile der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC) sowie der Anteile am Malta International Airport Ltd. (MIA) in assoziierte Unternehmen.

IFRS 12 „Angaben zu Beteiligungen an anderen Unternehmen“ fasst alle Angaben-Verpflichtungen für Tochtergesellschaften, assoziierte und gemeinschaftlich geführte Unternehmen sowie für nicht konsolidierte strukturierte Einheiten zusammen. Er ersetzt die entsprechenden Regelungen in den Standards IAS 27, IAS 28 und IAS 31 und verlangt im Jahresabschluss umfangreichere Angaben.

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

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

■ IFRIC 21 „Abgaben“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2014 beginnen
■ IFRS 9 „Finanzinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2017 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2010–2012)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen
■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2011–2013)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2015 beginnen
■ Verbesserungen einzelner IFRS (Improvement Project 2012–2014)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

■ Änderungen zu IAS 19 (2011) „Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 „Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 11 „Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an einer gemeinsamen Geschäftstätigkeit“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 16 und IAS 38 „Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 16 und IAS 41 „Landwirtschaft: Fruchttragende Pflanzen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 27 „Anwendung der Equity-Methode in separaten Abschlüssen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 1 „Angabeninitiative“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 10, 12 und IAS 28: „Anwendung der Konsolidierungsausnahme“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2016 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die Auswirkungen der Änderungen sind wie folgt:

IFRS 9

IFRS 9 (2009) „Finanzinstrumente“ führt neue Anforderungen für die Einstufung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte ein. Nach IFRS 9 (2009) werden finanzielle Vermögenswerte auf Grundlage des Geschäftsmodells, in dessen Rahmen sie gehalten werden, und der Eigenschaft ihrer vertraglichen Cashflows eingestuft und bewertet. IFRS 9 (2010) führt ergänzend Änderungen in Bezug auf finanzielle Verbindlichkeiten ein. Die Auswirkungen des IFRS 9 auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage des Flughafen-Wien-Konzerns wurden noch nicht evaluiert.

>

IFRS 14

Mit IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“ wird einem Unternehmen, das IFRS-Erstanwender ist, gestattet, mit einigen begrenzten Einschränkungen, regulatorische Abgrenzungsposten weiter zu bilanzieren. Die Anwendung der Regelung ist allerdings explizit nur für IFRS-Erstanwender vorgesehen; bereits nach IFRS bilanzierende Unternehmen sind von der Anwendung ausgenommen. Es ergeben sich daher keine zukünftigen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Flughafen Wien AG.

IFRS 15

In IFRS 15 (Erlöse aus Verträgen mit Kunden) wird vorgeschrieben, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind. Zudem wird von den Abschlusserstellern gefordert, den Abschlussadressaten informativere Angaben als bisher zur Verfügung zu stellen. IFRS 15 ist grundsätzlich auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden. Eine Ausnahme bilden die folgenden Verträge:

- › Leasingverhältnisse, die unter IAS 17 „Leasingverhältnisse“ fallen
- › Finanzinstrumente und andere vertragliche Rechte oder Pflichten, die unter IFRS 9 „Finanzinstrumente“, IFRS 10 „Konzernabschlüsse“, IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“, IAS 27 „Separate Abschlüsse“ oder IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures“ fallen
- › Versicherungsverträge im Anwendungsbereich von IFRS 4 „Versicherungsverträge“
- › Nicht finanzielle Tauschgeschäfte zwischen Unternehmen in derselben Branche, die darauf abzielen, Veräußerungen an Kunden oder potenzielle Kunden zu erleichtern

Im Unterschied zu den aktuell gültigen Vorschriften sieht der neue Standard ein einziges, prinzipienbasiertes, fünfstufiges Modell vor, das auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist. Gemäß diesem fünfstufigen Modell ist zunächst der Vertrag mit dem Kunden zu bestimmen (Schritt 1). In Schritt 2 sind die eigenständigen Leistungsverpflichtungen im Vertrag zu identifizieren. Anschließend (Schritt 3) ist der Transaktionspreis zu bestimmen, wobei explizite Vorschriften zur Behandlung von variablen Gegenleistungen, Finanzierungskomponenten, Zahlungen an den Kunden und Tauschgeschäften vorgesehen sind. Nach der Bestimmung des Transaktionspreises ist in Schritt 4 die Verteilung des Transaktionspreises auf die einzelnen Leistungsverpflichtungen vorzunehmen. Basis hierfür sind die Einzelveräußerungspreise der einzelnen Leistungsverpflichtungen. Abschließend (Schritt 5) kann der Erlös erfasst werden, sofern die Leistungsverpflichtung durch das Unternehmen erfüllt wurde. Voraussetzung hierfür ist die Übertragung der Verfügungsmacht an der Ware bzw. der Dienstleistung auf den Kunden.

Bei Abschluss eines Vertrags ist nach IFRS 15 festzustellen, ob die aus dem Vertrag resultierenden Erlöse zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über einen Zeitraum hinweg zu erfassen sind. Dabei ist zunächst anhand bestimmter Kriterien zu klären, ob die Verfügungsmacht an der Leistungsverpflichtung über einen Zeitraum übertragen wird. Ist dies nicht der Fall, ist der Erlös zum Zeitpunkt zu erfassen, an dem die Verfügungsmacht auf den Kunden übergeht.

Weiters enthält der Standard neue, umfangreiche Vorschriften in Bezug auf Angaben, die zu den Erlösen im Abschluss zu machen sind. Insbesondere sind qualitative sowie quantitative Angaben zu jedem der folgenden Punkte zu machen:

- › Verträge mit Kunden
- › Wesentliche Ermessensentscheidungen und deren Änderungen, die bei der Anwendung der Erlösvorschriften auf diese Verträge getroffen wurden
- › Jegliche Vermögenswerte, die aus aktivierten Kosten für die Erlangung und die Erfüllung eines Vertrags mit einem Kunden resultieren

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwartet aufgrund der Änderungen, die IFRS 15 mit sich zieht, dass Anpassungen im Bereich „Interne Kontrollen“ notwendig sein werden. Im Detail wurden allfällige Anpassungen der IT-Architektur sowie die Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage aus der erstmaligen Anwendung dieser Standards zum Bilanzstichtag noch nicht evaluiert.

Änderungen von IFRS 10 und IAS 28

Die Änderungen adressieren einen Konflikt zwischen den Vorschriften von IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures“ und IFRS 10 „Konzernabschlüsse“. Mit ihnen wird klargestellt, dass bei Transaktionen mit einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture das Ausmaß der Erfolgserfassung davon abhängt, ob die veräußerten oder eingebrachten Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb nach IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellen.

Bislang beinhalten Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen im Konzern keinen Geschäftsbetrieb i. S. d. IFRS 3, sondern lediglich einzelne Vermögenswerte. Die Flughafen-Wien-Gruppe geht daher davon aus, dass die Änderungen an IFRS 10 und IAS 28 keine Auswirkungen auf das Konzernergebnis haben werden.

Änderungen von IFRS 11

Die Änderungen an IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ enthalten Leitlinien, wie der Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit zu bilanzieren ist, wenn diese einen Geschäftsbetrieb i. S. d. IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellt. In diesem Fall sind alle Prinzipien in Bezug auf die Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen aus IFRS 3 und anderen IFRS anzuwenden, solange diese nicht im Widerspruch zu den Leitlinien in IFRS 11 stehen.

Die Änderungen sind auf Erwerbe von Anteilen an einer bestehenden gemeinschaftlichen Tätigkeit und auf die Erwerbe von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit bei ihrer Gründung anzuwenden, solange die Begründung der gemeinschaftlichen Tätigkeit nicht mit der Begründung des Geschäftsbetriebs einhergeht.

Die Flughafen-Wien-Gruppe geht nicht davon aus, dass die Änderungen an IFRS 11 einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben werden.

Andere Standards

Die weiteren Standards und Interpretationen werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben.

>

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

› Konsolidierungsmethoden

a) Tochterunternehmen

Der Konzernabschluss beinhaltet den Abschluss des Mutterunternehmens und der von ihm beherrschten Unternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (seine Tochterunternehmen). Insbesondere beherrscht der Konzern ein Beteiligungsunternehmen dann und nur dann, wenn er alle nachfolgenden Eigenschaften besitzt:

- › die Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen (d. h., der Konzern hat aufgrund aktuell bestehender Rechte die Möglichkeit, diejenigen Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens zu steuern, die einen wesentlichen Einfluss auf dessen Rendite haben) sowie
- › eine Risikobelastung durch oder Anrechte auf schwankende Renditen aus seinem Engagement in dem Beteiligungsunternehmen bestehen und
- › die Fähigkeit, seine Verfügungsgewalt über das Beteiligungsunternehmen dergestalt zu nutzen, dass dadurch die Rendite des Beteiligungsunternehmens beeinflusst wird.

Besitzt der Konzern keine Mehrheit der Stimmrechte oder damit vergleichbarer Rechte an einem Beteiligungsunternehmen, berücksichtigt er bei der Beurteilung, ob er die Verfügungsgewalt an diesem Beteiligungsunternehmen hat, alle relevanten Sachverhalte und Umstände. Hierzu zählen u. a.:

- › Eine vertragliche Vereinbarung mit den anderen Stimmberechtigten
- › Rechte, die aus anderen vertraglichen Vereinbarungen resultieren
- › Stimmrechte und potenzielle Stimmrechte des Konzerns

Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der drei Beherrschungselemente verändert haben, muss der Konzern erneut prüfen, ob er ein Beteiligungsunternehmen beherrscht. Die Konsolidierung eines Tochterunternehmens beginnt an dem Tag, an dem der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt. Sie endet, wenn der Konzern die Beherrschung über das Tochterunternehmen verliert.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, gegenüber den lokalen Rechnungslegungsvorschriften angepasst, um eine konzerneinheitliche Bilanzierung zu gewährleisten.

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

Änderungen der Beteiligungsquote, die zu keinem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen führen, werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehenden-

der Unterschiedsbetrag zwischen den bezahlten Leistungen und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

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

Als Firmenwert wird grundsätzlich der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem Wert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltenen Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Im Falle des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d. h., die Anschaffungskosten sind geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passive Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen.

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

b) Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, nicht aber die Beherrschung oder die gemeinschaftliche Führung der Entscheidungsprozesse.

Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien, die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen. Gemeinschaftliche Führung ist die vertraglich vereinbarte Teilhabe an der Beherrschung über eine Vereinbarung, die nur dann besteht, wenn Entscheidungen über die relevanten Aktivitäten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Partnerunternehmen erfordern.

Die Überlegungen, die zur Bestimmung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Führung angestellt werden, sind mit denen vergleichbar, die zur Bestimmung der Beherrschung von Tochterunternehmen erforderlich sind.

Die Anteile des Konzerns an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

>

Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem 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.

› Währungsumrechnung

Berichtswährung und funktionale Währung sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro.

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

› Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von 4 bis 20 Jahren linear abgeschrieben. 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 Wertminderung 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 die Nutzungsdauer des Vermögenswertes abgeschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht und, sofern notwendig, auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. 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 Cash Generating Unit (zahlungsmittelgenerierende Einheit), der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“). Cash Generating Units werden durch die Zusammenfassung von Ver-

mögenswerten auf der niedrigsten Ebene, die selbständig 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 Cash Generating Unit zugeordneten Vermögenswerte zu erfassen.

Der erzielbare Betrag einer Cash Generating Unit bestimmt sich in der Regel durch Berechnung des Nutzwerts nach der Discounted-Cashflow(DCF)-Methode. Diese DCF-Berechnungen basieren auf den vom Management genehmigten und auch für interne Zwecke verwendeten Mehrjahresfinanzplänen. 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“, WACC).

› Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen neben den direkt zurechenbaren Kosten auch angemessene Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie leistungserstellungsbezogene Verwaltungskosten. Zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zählen neben dem Kaufpreis auch die direkt zurechenbaren Kosten, um den Vermögenswert zu seinem Standort und in den erforderlichen betriebsbereiten Zustand zu bringen. Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Wenn wesentliche Teile von Sachanlagen in regelmäßigen Abständen ausgetauscht werden müssen, erfasst der Konzern solche Teile als gesonderte Vermögenswerte mit spezifischer Nutzungsdauer bzw. entsprechender Abschreibung. Bei Durchführung einer Großinspektion werden entsprechend die Kosten im Buchwert der Sachanlagen als Ersatz aktiviert, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind. Alle anderen Wartungs- und Instandhaltungskosten werden sofort erfolgswirksam erfasst. Die Abschreibungsdauer richtet sich nach der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer und wird regelmäßig überprüft.

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Maßnahmen für den technischen Lärmschutz erstmals als eigenständige Komponente zu Sachanlagen identifiziert. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass unter Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklungen davon auszugehen ist, dass Lärmschutzprogramme im Bereich von Flughäfen von allgemeiner Bedeutung sind.

► 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 zehn 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 für den Standort Flughafen Wien-Schwechat kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt. Nähere Ausführungen zu den Bewertungstechniken und wesentlichen Parametern siehe unter Punkt (14).

› Wertminderungen immaterieller Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten Cash Generating Unit 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 Cash Generating Unit entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes.

Die einzelnen Vermögenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe werden so lange mit anderen Vermögenswerten zusammengefasst, bis eine Gruppe entsteht, die Mittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten ist. Eine derartige Gruppe wird als Cash Generating Unit (CGU) bezeichnet. Bei der Interpretation der Unabhängigkeit der Mittelzuflüsse orientiert sich die Flughafen-Wien-Gruppe am Konzept der gegenseitigen (komplementären) produktions- oder dienstleistungstechnischen Leistungsbeziehungen bzw. rechtlichen Abhängigkeiten zwischen einzelnen Vermögenswerten, berücksichtigt aber auch die Art und Weise, in der Investitionsentscheidungen (z. B. zur Erweiterung eines Terminals) getroffen werden. Wenn die Erzeugnisse einer Gruppe von Vermögenswerten auf einem aktiven Markt verkauft werden können, bildet diese jedenfalls eine CGU, auch wenn die Erzeugnisse zur Gänze oder teilweise von anderen Einheiten des Unternehmens genutzt werden.

Im Folgenden werden die Cash Generating Units (CGU) der Flughafen-Wien-Gruppe aufgelistet, für die im Vorjahr Wertminderungen erfasst wurden:

- › **CGU „Real Estate Cargo“:** Die Cash Generating Unit „Real Estate Cargo“ betrifft die Vermietung und Bewirtschaftung von Cargo-Gebäuden am Flughafen Wien.
- › **CGU „Aviation“:** Die Cash Generating Unit „Aviation“ betrifft die Abwicklung des gesamten Leistungsprozesses Aviation (Passagierabfertigung, Sicherheit, Starten und Landen von Flugzeugen).

>

› Leasing

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

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

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

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

› Vorräte

Vorräte werden mit dem niedrigeren Betrag aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Die Anschaffungskosten werden nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten. Ebenso werden Wertminderungen aufgrund von verminderter Verwertbarkeit berücksichtigt.

› Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis („Other Comprehensive Income“) und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst.

Die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- oder Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planänderung eintritt. Sämtliche sonstigen Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen berücksichtigt.

Die Fluktuation (bei Abfertigung und Jubiläum) wurde in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten, welche aus den Fluktuationsdaten des Konzerns der vergangenen zehn Jahre ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt. Bei Abfertigungsrückstellungen wurden Fluktuationswahrscheinlichkeiten (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten) gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr getrennt für Arbeiter (6,2 % bei 30,7 % bis 6,7 % bei 92,0 %) und Angestellte (7,7 % bei 41,7 % bis 7,3 % bei 92,2 %) angesetzt. Bei Jubiläumsgeldrückstellungen wurden Fluktuationswahrscheinlichkeiten gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr ebenfalls getrennt für Arbeiter (6,2 % bis 0,6 %) und Angestellte (7,7 % bis 0,6 %) 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 Generationentafeln 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, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	2014	2013
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	1,78 %	3,35 %
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	0,30 %	1,00 %
Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigungen, Jubiläum)	3,69 %	3,69 %
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10 %	2,10 %

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 sonstigen Rückstellungen werden im jeweils von der Rückstellung betroffenen Aufwand 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 Investitionszuschüsse behandelt.

› Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der Konzern bewertet Finanzinstrumente und nicht finanzielle Vermögenswerte zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sind in Angabe (34) angeführt.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wird davon ausgegangen, dass der Geschäftsvorfall, in dessen Rahmen der Verkauf des Vermögenswerts oder die Übertragung der Schuld erfolgt, entweder auf dem Hauptmarkt für den Vermögenswert oder die Schuld oder auf dem vorteilhaftesten Markt für den Vermögenswert bzw. die Schuld, sofern kein Hauptmarkt vorhanden ist, erfolgt.

Der beizulegende Zeitwert eines Vermögenswerts oder einer Schuld bemisst sich anhand der Annahmen, die Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zugrunde legen würden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Marktteilnehmer in ihrem besten wirtschaftlichen Interesse handeln.

Der Flughafen-Wien-Konzern wendet Bewertungstechniken an, die unter den jeweiligen Umständen sachgerecht sind und für die ausreichend Daten zur Bemessung des beizulegenden Zeitwerts zur Verfügung stehen. Dabei ist die Verwendung maßgeblicher, beobachtbarer Inputfaktoren möglichst hoch und jene nicht beobachtbarer Inputfaktoren möglichst gering zu halten.

Alle Vermögenswerte und Schulden, für die der beizulegende Zeitwert bestimmt oder im Abschluss ausgewiesen wird, werden in die nachfolgend beschriebene Fair-Value-Hierarchie eingeordnet, basierend auf dem Inputparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt wesentlich ist.

Stufe 1

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

Stufe 2

Der beizulegende Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden dieser Kategorie, die nicht auf aktiven Märkten gehandelt werden, wird entweder direkt (d. h. wie Kurse) oder indirekt (d. h. als Ableitung von Preisen, Kursen) aus Marktwerten abgeleitet.

Stufe 3

In diese Kategorie fallen finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Schulden (außer Derivate), deren beizulegender Zeitwert unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und Bewertungsparameter, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, berechnet wird.

› Finanzinstrumente

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 verbundene Unternehmen 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.

► Beteiligungen und Wertpapiere

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

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

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

Die in der Folge aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts resultierenden Gewinne und Verluste werden grundsätzlich unter Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis (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 in der Regel erfolgswirksam zurückgenommen. Ergebniswirksam erfasste Wertminderungen, die zur Veräußerung verfügbare Eigenkapitalinstrumente betreffen, dürfen nur ergebnisneutral rückgängig gemacht werden. Wertminderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die mit den Anschaffungskosten bewertet werden, dürfen weder ergebniswirksam noch ergebnisneutral rückgängig gemacht werden.

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

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

› Forderungen

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

› Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

› Verbindlichkeiten

Finanzverbindlichkeiten werden bei Zuzählung in Höhe des tatsächlich zugeflossenen Betrags angesetzt, der in der Regel dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Ein wesentlicher Unterschied zwischen erhaltenem Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinsmethode verteilt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

› Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlich zu entrichtenden Steuern vom steuerpflichtigen Einkommen als auch die latenten Steuern. Die Steuerrückstellungen enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für in- und ausländische Ertragsteuern und umfassen sowohl das laufende Jahr als auch etwaige Verpflichtungen aus Vorjahren. Die Verbindlichkeiten werden auf Basis der steuerlichen Vorschriften in den Ländern der Geschäftstätigkeit berechnet.

Die Flughafen Wien AG ist Gruppenträger im Sinne des § 9 Abs. 8 KStG 1988. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet und im Verlustfall erst dann gutgeschrieben, wenn das Gruppenmitglied wieder einen steuerlichen Gewinn erzielt. Durch die Verrechnung von Steuerumlagen erfolgt eine Kürzung des Steueraufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung des Gruppenträgers. Bei nachträglichen Abweichungen werden die Steuerverrechnungen gegenüber den Gruppenmitgliedern angepasst.

>

Aktive und passive latente Steuern werden gemäß der bilanzorientierten Steuerabgrenzung („Liability Approach“) für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Konzern-Bilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann.

Latente Steuern bei temporären Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen werden nur bei bestehender Veräußerungsabsicht und Steuerpflicht des Veräußerungsgewinns gebildet. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. bereits verabschiedeten steuerlichen Vorschriften herangezogen. Hiermit kommen die bei der Umkehr der temporären Differenzen erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

› Ertragsrealisierung

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

Verkehrs- und Abfertigungsentgelte:

Einige Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch die oberste Zivilluftfahrtbehörde. Diese Verkehrsentgelte betreffen die Benützung der Flughafeninfrastruktur und umfassen Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturentgelte. Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste wie zum Beispiel die Vorfeld- und Frachtabfertigung sowie die Verkehrsabfertigung.

Miet- und sonstige Entgelte:

Der Flughafen-Wien-Konzern realisiert weiters insbesondere Umsätze aus Parkraumvermietung, Flächenvermietung (mit fixen und variablen (umsatzabhängigen) Entgelten), der Ver- und Entsorgung sowie aus Sicherheitsleistungen. Mieterlöse werden als Umsatzerlöse linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmieterlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Variable Mieten werden periodengerecht (auf Basis der erzielten Umsätze) erfasst.

Zinserträge:

Zinserträge werden erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich bestimmt werden kann. Zinserträge werden nach Maßgabe des ausstehenden Nominalbetrags mittels des maßgeblichen Effektivzinssatzes zeitlich abgegrenzt. Der Effektivzinssatz ist derjenige Zinssatz, mit dem die erwarteten zukünftigen Einzahlungen über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts exakt auf den Nettobuchwert dieses Vermögenswerts bei erstmaliger Erfassung abgezinst werden. Zinserträge werden im Finanzerfolg erfasst.

Dividenden:

Erträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruches auf Zahlung erfasst; das ist grundsätzlich der Zeitpunkt, zu dem die Anteilseigner die Dividende beschließen. Dividenden werden im Finanzerfolg ausgewiesen.

› 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.

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 10.848,8, Vorjahr: T€ 13.678,9) und Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 54,2, Vorjahr: T€ 54,2), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.561.171,6, Vorjahr: T€ 1.622.159,0), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 124.866,6, Vorjahr: T€ 119.561,1) sowie langfristigen finanziellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 106.477,8, Vorjahr: T€ 102.156,1) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 102.520,4, Vorjahr: T€ 97.865,9) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, 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/Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Bei Überprüfung der Nutzungsdauern von Vermögenswerten des immateriellen Vermögens, des Sachanlagevermögens und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden Schätzungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzungsdauer (Restnutzungsdauer) vorgenommen. Bei der jährlichen Überprüfung der Nutzungsdauern können gegebenenfalls Verkürzungen oder Verlängerungen der Nutzungsdauern vorgenommen werden.

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und der damit zusammenhängenden Prüfungserfordernisse bestehen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese Unsicherheiten betreffen im Wesentlichen jüngst abgeschlossene bzw. laufende Bauvorhaben und Projekte (Anlagen in Bau).

>

Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, weshalb das Projekt der Parallelpiste (3. Piste) mit Nachdruck verfolgt wird, um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Bescheids wird die Flughafen Wien AG auf Basis der erwarteten Passagier- und Flugbewegungsentwicklung sowie einer aktualisierten Wirtschaftlichkeitsrechnung die Entscheidung über die Realisierung treffen. Im Falle einer Nichtrealisierung des Projekts wären voraussichtlich wesentliche Teile der aktivierten Projektkosten abzuschreiben, in der Höhe abhängig davon, inwieweit sich eine alternative Verwendungs- bzw. Verwertungsmöglichkeit ergibt. Die zugeordneten Buchwerte betragen derzeit im Bereich Sachanlagen (exkl. Grundstücke und Anlagen in Bau) T€ 38.055,5 (Vorjahr: T€ 43.194,8) sowie im Bereich Anlagen in Bau T€ 62.463,3 (Vorjahr: T€ 51.886,6). Eine alternative Verwendungs- bzw. Verwertbarkeit der Grundstücke mit einem Buchwert in Höhe von T€ 47.883,1 (2013: T€ 48.091,7) bedarf ebenfalls einer näheren Evaluierung, wobei von der Notwendigkeit einer partiellen Wertminderung auszugehen ist.

Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen in Höhe von T€ 6.442,6 (Vorjahr: T€ 7.841,9) auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von T€ 3.059,8 (Vorjahr: T€ 318,1) auf sonstige Forderungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Schuldern 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 Schuldner sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage des Vertragspartners 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€ 123.244,4 (Vorjahr: T€ 102.738,1) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 21.425,1 (Vorjahr: T€ 20.262,0) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 3.346,5 (Vorjahr: T€ 4.004,2) sowie drohende Verluste aus schwebenden Geschäften in Höhe von T€ 11.298,9 (Vorjahr: T€ 9.460,3) 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. Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 16.671,0 (Vorjahr: T€ 12.118,8) 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.

Die derzeit laufende steuerliche Außenprüfung von österreichischen in den Konzernabschluss eingebundenen Gesellschaften für die Jahre 2008 bis 2011 (unter anderem auch Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2012 und 2013 führten vorläufig zu keinen wesentlichen Beanstandungen. Daraus sich bisher ergebende Verpflichtungen wurden im vorliegenden Konzernabschluss verarbeitet. Etwaige sich daraus ergebende Verpflichtungen sind zum Bilanzstichtag mit Unsicherheiten behaftet. Künftige Entwicklungen können daher zu entsprechenden Anpassungen in den Folgeperioden führen.

› Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden mit Ausnahme von drei Tochtergesellschaften (Vorjahr: vier) sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen.

Die drei Tochterunternehmen wurden wie im Vorjahr wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 1,0 % (Vorjahr: unter 2,0 %) des Konzernumsatzes. Intern wurde die Wesentlichkeitsgrenze so festgelegt, dass nur einzeln unwesentliche Tochtergesellschaften nicht konsolidiert werden.

In den Konzernabschluss 2014 sind neben der Flughafen Wien AG vierzehn inländische (Vorjahr: vierzehn) und sieben ausländische (Vorjahr: sieben) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Weiters wurden drei inländische Unternehmen (Vorjahr: drei) und drei ausländische Unternehmen (Vorjahr: vier) nach der Equity-Methode bewertet.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage 1 zum Anhang angeführt.

Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. sowie „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH werden nach der At-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, obwohl die Flughafen Wien AG unmittelbar oder mittelbar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt. Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. ist ein assoziiertes Unternehmen, da zwar ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, aufgrund des qualifizierten Stimmrechtserfordernisses für die relevanten Entscheidungen im Unternehmen jedoch keine Beherrschungsmöglichkeit gegeben ist. Die anderen Gesellschaften werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind. >

Die direkt an Malta International Airport plc gehaltenen Anteile werden als assoziiertes Unternehmen eingestuft, da anhand der über die Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. gehaltenen Anteile insgesamt ein maßgeblicher Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik ausgeübt werden kann.

Änderungen des Konsolidierungskreises 2014

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1.1.2014	at Equity	51,0 %

Mit 1. Jänner 2014 wurde die „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Bis zum Stichtag 31. Dezember 2013 wurde das Unternehmen wegen seiner untergeordneten Bedeutung nicht in den Konzernabschluss miteinbezogen. Das Unternehmen wurde als Gemeinschaftsunternehmen nach IFRS 11 eingestuft, obwohl eine Stimmrechtsmehrheit durch die Flughafen-Wien-Gruppe vorliegt. Es handelt sich jedoch um nicht substanzielle Stimmrechte, da wesentliche Entscheidungen nur mit einer qualifizierten Mehrheit von 75 % (und damit unter den beiden Gesellschaftern mit Einstimmigkeit) möglich sind. Das Gemeinschaftsunternehmen wurde at Equity in den Konzernabschluss einbezogen.

Entkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Columinis Holding GmbH in Liquidation	19.5.2014	at Equity	50,0 %	Liquidation
Flughafen Friedrichshafen GmbH	20.8.2014	at Equity	25,15 %	Verkauf

Mit Firmenbuchbeschluss vom 19. Mai 2014 erfolgte die Liquidation der Columinis Holding GmbH. Die Entkonsolidierung hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Flughafen-Wien-Konzerns.

Die Flughafen Wien AG hat ihren gesamten Anteil an der Flughafen Friedrichshafen GmbH in Höhe von 25,15 % zu gleichen Teilen an die Stadt Friedrichshafen und den Landkreis Bodensee im dritten Quartal 2014 übertragen. Als letzte Vertragspartei haben am 22. Juli 2014 auch die verantwortlichen politischen Gremien des Landkreises Bodensee ihre Zustimmung zu der Transaktion erteilt. Das Bundeskartellamt stimmte am 20. August 2014 dem Erwerb der Anteile zu. Die Flughafen Friedrichshafen GmbH wurde daher mit 20. August 2014 entkonsolidiert.

Änderungen des Konsolidierungskreises 2013

Im Geschäftsjahr 2013 fanden keine Erst- bzw. Entkonsolidierungen statt.

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.

Nach IFRS 8 orientiert sich die Segmentberichterstattung an der internen Berichterstattung des Konzerns. Bei der Flughafen-Wien-Gruppe stellen die Geschäftsbereiche der Flughafen Wien AG, nach denen die Gesellschaft organisiert ist, sowie die einzelnen Tochtergesellschaften und Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen die einzelnen Geschäftssegmente dar, die zu den Berichtssegmenten Airport, Handling, Retail & Properties und Sonstige Segmente zusammengefasst werden. Die Steuerung der Unternehmensgruppe erfolgt anhand der Berichterstattungen zur Erfolgsrechnung, zu Investitionen und Personalangaben der jeweiligen Bereiche der Flughafen Wien AG sowie der Umsätze, EBITDAs, EBITs, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften.

Airport

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

Handling

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

Retail & Properties

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

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

Sonstige Segmente

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

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

Weiters werden diesem Segment die nicht berichtspflichtigen nach der At-Equity-Methode bilanzierten Anteile sowie Beteiligungsholdinggesellschaften, die keine operative Tätigkeit ausüben, zugeordnet.

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der Flughafen-Wien-Konzern beurteilt die Leistung der Segmente u. a. anhand des EBITDA bzw. EBIT (nach Berücksichtigung von Overheadkosten). Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen ausgewiesen und resultieren aus den dem jeweiligen Unternehmensbereich zugeordneten Vermögenswerten. Die Umsätze und Vorleistungen zwischen den Segmenten werden zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich an den Selbstkosten orientieren, verrechnet.

Andere Positionen wie Finanzergebnis oder Steueraufwand je operatives Segment werden bei den Segmentinformationen nicht angegeben, da die interne Berichterstattung nur die Positionen bis einschließlich das EBIT umfasst und diese anderen Positionen zentral überwacht werden.

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden zentral überwacht werden. Das Segmentvermögen enthält nicht jene Vermögenswerte, die in der Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen als „Sonstiges (nicht zuordenbar)“ dargestellt werden. Das nicht

zuordenbare Konzernvermögen besteht im Wesentlichen aus den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und -äquivalenten.

Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien unter Berücksichtigung von Rechnungs Korrekturen.

Die Informationen über geografische Bereiche enthalten überdies Informationen über die von externen Kunden erzielten Erträge sowie die Beträge der langfristigen Vermögenswerte. Bei der Zuordnung der Vermögenswerte und Erträge zu geografischen Bereichen wird auf den Standort der Einheit abgestellt (Tochterunternehmen), die diese Erträge erzielt bzw. Vermögenswerte besitzt.

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

› Segmentangaben 2014

2014 in T€	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	344.076,0	145.713,8	123.777,3	16.590,0	630.157,2
Interne Segmentumsätze	34.512,3	73.903,9	18.123,8	92.267,4	
Segmentumsätze	378.588,4	219.617,7	141.901,1	108.857,4	
Externe sonstige betriebliche Erträge	2.025,4	1.350,6	3.582,5	2.422,3	9.380,9
Interne sonstige betriebliche Erträge*	2.262,5	1,4	294,6	4.186,2	6.744,7
Betriebsleistung	382.876,3	220.969,7	145.778,2	115.465,9	
Material und sonstige bezogene Leistungen	4.815,9	7.708,3	1.397,3	24.986,3	38.907,7
Personalaufwand	40.796,0	160.706,2	7.969,1	44.580,5	254.051,8
Sonstige Aufwendungen	54.998,5	5.266,7	21.673,2	21.165,6	103.104,1
Interner Aufwand	140.988,2	29.665,1	39.807,8	8.346,3	
Segment EBITDA	141.277,7	17.623,4	74.930,9	16.387,1	250.219,2
Planmäßige Abschreibungen	95.545,9	5.493,8	15.936,9	13.466,1	130.442,6
Segment EBIT	45.731,9	12.129,7	58.994,0	2.921,0	119.776,5
Segmentinvestitionen**	56.419,9	6.514,4	5.135,3	6.995,4	75.065,0
Segmentvermögen	1.367.663,5	33.601,6	276.193,4	163.412,9	1.840.871,5
davon Buchwerte der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen				102.520,4	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					51.351,5
Konzernvermögen					1.892.223,0
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	499	3.126	84	597	4.306

* Betrifft aktivierte Eigenleistungen

** Inklusive Rechnungskorrekturen ohne Finanzanlagen

› Segmentangaben 2013***

2013 in T€	Airport	Handling	Retail & Properties	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	331.430,8	151.856,5	121.166,0	17.540,2	621.993,5
Interne Segmentumsätze	34.067,1	71.468,0	17.143,3	100.183,7	
Segmentumsätze	365.497,8	223.324,5	138.309,3	117.723,9	
Externe sonstige betriebliche Erträge	7.212,6	916,1	3.589,4	3.165,7	14.883,9
Interne sonstige betriebliche Erträge*	2.301,2	0,0	265,8	6.331,4	8.898,5
Betriebsleistung	375.011,7	224.240,6	142.164,6	127.221,0	
Material und sonstige bezogene Leistungen	6.742,6	11.172,2	1.845,3	26.387,1	46.147,2
Personalaufwand	39.096,0	156.168,0	6.864,3	43.661,1	245.789,5
Sonstige Aufwendungen	53.235,2	4.728,7	31.199,2	23.181,0	112.344,0
Interner Aufwand	143.157,8	29.594,8	40.654,0	9.455,4	
Segment EBITDA	132.780,2	22.576,9	61.601,7	24.536,4	241.495,2
Planmäßige Abschreibungen	90.607,5	5.413,8	14.850,0	13.428,8	124.300,1
Wertminderungen	216,0	0,0	4.900,0	0,0	5.116,0
Segment EBIT	41.956,6	17.163,1	41.851,8	11.107,6	112.079,1
Segmentinvestitionen**	55.203,1	4.351,9	9.478,1	3.809,1	72.842,1
Segmentvermögen	1.406.569,2	33.014,4	261.589,6	191.500,6	1.892.673,9
davon Buchwerte der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen				97.865,9	
Sonstiges (nicht zuordenbar)					61.263,1
Konzernvermögen					1.953.937,0
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	496	3.199	83	621	4.399

* Betrifft aktivierte Eigenleistungen

** Inklusive Rechnungskorrekturen ohne Finanzanlagen

*** Zeilengliederung angepasst

› Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.367.663,5	1.406.569,2
Handling	33.601,6	33.014,4
Retail & Properties	276.193,4	261.589,6
Sonstige Segmente	163.412,9	191.500,6
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.840.871,5	1.892.673,9
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen		
Sonstige Finanzanlagen	3.855,4	3.810,6
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	21.292,2	20.000,0
Forderungen an Finanzamt	12.063,5	14.778,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	7.572,1	13.856,2
Abgrenzungsposten	4.326,1	4.894,1
Zahlungsmittel und -äquivalente	2.242,1	3.923,3
Summe nicht zuordenbar	51.351,5	61.263,1
Konzernvermögen	1.892.223,0	1.953.937,0

› Angaben 2014 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	629.152,7	1.004,5	0,0	630.157,2
Langfristiges Vermögen	1.710.782,1	58.154,2	34.482,8	1.803.419,0

› Angaben 2013 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	621.068,1	925,4	0,0	621.993,5
Langfristiges Vermögen	1.768.184,6	55.539,3	33.885,4	1.857.609,2

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den voll konsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Malta entfällt im Geschäftsjahr 2014 ein Beteiligungsergebnis aus At-Equity-Unternehmen in Höhe von € 4,7 Mio. (Vorjahr: € 5,0 Mio.), auf jene am Flughafen Košice in Höhe von € 1,0 Mio. (Vorjahr: € 0,5 Mio.). Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihren Hauptkunden Lufthansa Group (inkl. Austrian Airlines) Erlöse in Höhe von € 273,0 Mio. (Vorjahr: € 280,4 Mio.) sowie Air Berlin Group (inkl. NIKI) Erlöse in Höhe von € 74,6 Mio. (Vorjahr: € 73,0 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesen Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

> (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2014	2013
Aktivierte Eigenleistungen	6.744,7	8.898,5
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	1.849,3	4.440,9
davon Erträge aus Schadenersatz/Schiedsurteil	0,0	4.000,0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4.012,1	6.307,5
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	207,8	223,8
Gewährung von Rechten	1.076,4	844,4
Erträge aus Versicherungsleistungen	110,2	107,6
Übrige	2.125,1	2.959,7
	16.125,5	23.782,3

> (3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2014	2013
Material	16.026,8	23.449,4
Energie	17.548,2	19.859,9
Bezogene Leistungen	5.332,7	2.837,9
	38.907,7	46.147,2

› (4) Personalaufwand

in T€	2014	2013
Löhne	109.997,2	109.585,8
Gehälter	77.991,9	70.283,3
Aufwendungen für Abfertigungen	9.425,1	9.255,6
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	1.692,0	1.690,5
Aufwendungen für Altersversorgung	3.109,8	3.061,7
davon Beiträge an Pensionskassen	2.597,1	2.549,3
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	51.552,5	51.892,8
Andere Personalaufwendungen	1.975,2	1.710,2
	254.051,8	245.789,5

› (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2014	2013
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	591,5	680,6
Instandhaltungen	24.147,8	33.097,2
Fremdleistungen Dritte	13.545,4	21.132,0
Fremdleistungen nahestehende Unternehmen	12.431,6	8.937,2
Beratungsaufwand	4.748,2	6.045,4
Marketing und Marktkommunikation	20.535,7	19.359,3
Post- und Telekommunikation	1.126,4	1.191,1
Miet- und Pacht aufwendungen	6.775,3	6.639,7
Versicherungsaufwendungen	3.077,6	3.348,6
Reisen und Ausbildung	2.102,6	2.057,5
Schadensfälle	103,5	352,8
Drohende Verluste	1.838,6	488,3
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	3.187,3	-11,8
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	656,9	190,4
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	556,3	588,6
Andere betriebliche Aufwendungen	7.679,3	8.247,2
	103.104,1	112.344,0

Die Instandhaltungen beinhalten die laufenden Instandhaltungsaufwendungen für Gebäude, Anlagen und Geräte sowie die Wartung der EDV-Anlagen, Pisten, Vorfelder, Rollwege und Parkhäuser.

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation Systems“, aus Gepäckdiensten, aus den Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen sowie aus zugekauften

Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH (vormals Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH) zusammen.

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

Der Posten „Drohende Verluste“ umfasst Verluste, die sich im Zusammenhang mit Restwertrisiken aus Bestandsverträgen aus Objekten am Standort Wien ergeben haben (siehe auch Punkt (26) „Sonstige übrige Rückstellungen“).

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2014	2013
Abschlussprüfung	260,3	253,6
Andere Bestätigungsleistungen	12,0	62,0
Sonstige Leistungen	4,2	0,5
	276,5	316,1

› (6) Abschreibungen und Wertminderungen

in T€	2014	2013
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	4.202,3	4.065,1
	4.202,3	4.065,1
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	121.090,8	116.280,3
Wertminderungen	0,0	216,0
davon CGU „Aviation“	0,0	216,0
	121.090,8	116.496,3
Abschreibungen als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	5.149,5	3.954,7
Wertminderungen	0,0	4.900,0
davon CGU „Real Estate Cargo“	0,0	4.900,0
	5.149,5	8.854,7
	130.442,6	129.416,1

>

Die Wertminderungstests im **Geschäftsjahr 2014** führten zu keiner Erfassung von Wertminderungen.

Der Wertminderungstest im **Geschäftsjahr 2013** für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Real Estate Cargo“ führte zur Erfassung einer Wertminderung im Gesamtausmaß von € 4,9 Mio. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit wurde anhand des Nutzungswerts ermittelt. Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wurden die Zahlen der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2014 bis 2018 zugrunde gelegt. Als Abzinsungssatz wurde ein gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 6,1 % herangezogen. Die Abwertung ergab sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung. Die wesentlichen Annahmen, die bei der Berechnung des Nutzungswerts verwendet wurden, sind der Abzinsungssatz (WACC) nach Steuern und eine Wachstumsrate in der Höhe von 1 % im Anschluss an den Detailplanungszeitraum (5 Jahre). Die geplanten EBITDAs basieren auf der Erwartung künftiger Ergebnisse unter Berücksichtigung vergangener Erfahrungen. Die Wertminderung wurde im Segment Retail & Properties erfasst.

Im Geschäftsjahr 2013 wurden darüber hinaus Abwertungen von sonstigen Sachanlagen in Höhe von T€ 216,0 erfasst. Die Wertminderungen wurden im Segment Airport erfasst.

› (7) Ergebnis der at-Equity-bilanzierten Unternehmen

in T€	2014	2013
Anteilige Periodenergebnisse	7.732,9	6.155,9
Ergebnis aus dem Abgang von At-Equity-Unternehmen	2.250,6	0,0
	9.983,5	6.155,9

Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 1.484,4). Im Geschäftsjahr 2013 wurde ein anteiliger Verlust in Höhe von T€ 295,1 nicht erfasst, da die betreffenden Anteile zur Gänze abgeschrieben sind.

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Beilage „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

Das Ergebnis aus dem Abgang von At-Equity-Unternehmen im Geschäftsjahr 2014 betrifft den Verkauf der Anteile an der Flughafen Friedrichshafen GmbH sowie die Liquidation der Columinis Holding GmbH in Liquidation.

› (8) Beteiligungsergebnis ohne At-Equity-Unternehmen

in T€	2014	2013
Erträge aus nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	69,0	2.268,0
Erträge aus Beteiligungen sonstiger Unternehmen	70,0	70,0
	139,0	2.338,0

› (9) Zinsergebnis

in T€	2014	2013
Zinsen und ähnliche Erträge	898,6	2.160,9
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-24.167,1	-25.946,7
	-23.268,4	-23.785,9

› (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2014	2013
Ertrag aus dem Abgang von Wertpapieren	74,1	0,0
	74,1	0,0

› (11) Ertragsteuern

in T€	2014	2013
Aufwand für laufende Ertragsteuern	30.209,0	18.026,9
Aperiodische laufende Ertragsteuern	419,0	297,1
Veränderung latente Steuern	-5.426,3	2.898,0
Aperiodische latente Steuern	-446,6	2.279,7
	24.755,2	23.501,7

Der Steueraufwand des Jahres 2014 von T€ 24.755,2 (Vorjahr: T€ 23.501,7) ist um T€ 1.921,0 (Vorjahr: T€ 695,1) geringer als der rechnerische Steueraufwand von T€ 26.676,2 (Vorjahr: T€ 24.196,8), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25 % auf den Gewinn vor Ertragsteuern von T€ 106.704,7 (Vorjahr: T€ 96.787,1) ergeben würde.

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

› Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2014	2013
Ergebnis vor Ertragsteuern	106.704,7	96.787,1
Rechnerische Ertragsteuer	26.676,2	24.196,8
Anpassung an ausländische Steuersätze	-328,5	-183,8
At-Equity-Bewertung	-2.495,9	-1.544,7
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-34,8	-578,8
Sonstige permanente Differenzen	965,7	-964,6
Ertragsteueraufwand der Periode	24.782,7	20.924,9
Aperiodischer Steueraufwand/-ertrag	-27,6	2.576,8
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	24.755,2	23.501,7
Effektivsteuersatz	23,2 %	24,3 %

Die Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuer- und in der IFRS-Bilanz sowie die zum Bilanzstichtag bestehenden Verlustvträge wirken sich auf die in der Bilanz ausgewiesenen latenten Steuerabgrenzungen aus. Nähere Erläuterungen dazu siehe Punkt (29).

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Langfristiges Vermögen

› (12) Immaterielle Vermögenswerte

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Real Estate Parken“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2014	13.678,9	0,0	54,2	13.733,1
Zugänge	1.331,1	0,0	0,0	1.331,1
Umbuchungen	55,3	0,0	0,0	55,3
Abgänge	-14,2	0,0	0,0	-14,2
Abschreibungen	-4.202,3	0,0	0,0	-4.202,3
Nettobuchwert zum 31.12.2014	10.848,8	0,0	54,2	10.903,0

› Stand zum 31.12.2014

Anschaffungskosten	41.122,7	4.340,2	54,2	45.517,0
Kumulierte Abschreibungen	-30.273,9	-4.340,2	0,0	-34.614,0
Nettobuchwert	10.848,8	0,0	54,2	10.903,0

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Office“	Firmenwert „Real Estate Parken“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2013	16.122,8	0,0	54,2	16.177,0
Zugänge	1.360,0	0,0	0,0	1.360,0
Umbuchungen	283,4	0,0	0,0	283,4
Abgänge	-22,2	0,0	0,0	-22,2
Abschreibungen	-4.065,1	0,0	0,0	-4.065,1
Nettobuchwert zum 31.12.2013	13.678,9	0,0	54,2	13.733,1

› Stand zum 31.12.2013

Anschaffungskosten	42.660,1	4.340,2	54,2	47.054,4
Kumulierte Abschreibungen	-28.981,2	-4.340,2	0,0	-33.321,4
Nettobuchwert	13.678,9	0,0	54,2	13.733,1

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2014 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 614,4 (Vorjahr: T€ 741,6) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

› (13) Sachanlagen

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2014	1.149.224,7	333.235,9	77.002,9	62.695,5	1.622.159,0
Zugänge*	797,7	3.740,1	13.181,1	44.851,2	62.570,1
Umbuchungen	14.384,5	19.894,7	3.306,4	-39.354,8	-1.769,1
Abgänge	-509,8	-83,2	-104,5	0,0	-697,5
Abschreibungen	-56.173,4	-39.947,3	-24.970,1	0,0	-121.090,8
Nettobuchwert zum 31.12.2014	1.107.723,7	316.840,2	68.415,7	68.191,9	1.561.171,6

› Stand zum 31.12.2014

Anschaffungskosten	1.596.942,1	830.911,7	233.299,4	68.706,8	2.729.860,1
Kumulierte Abschreibungen	-489.218,5	-514.071,4	-164.883,7	-514,9	-1.168.688,5
Nettobuchwert	1.107.723,7	316.840,2	68.415,7	68.191,9	1.561.171,6

* In den Zugängen sind Rechnerkorrekturen in Höhe von € 4,5 Mio. als negative Zugänge enthalten.

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2013	1.193.590,9	331.727,9	81.818,0	70.397,6	1.677.534,4
Zugänge*	-1.606,4	30.377,4	17.243,9	14.930,1	60.944,9
Umbuchungen	11.623,6	10.724,6	844,5	-22.632,2	560,4
Abgänge	-35,2	-13,3	-335,9	0,0	-384,4
Abschreibungen	-54.348,1	-39.580,7	-22.351,5	0,0	-116.280,3
Wertminderungen	0,0	0,0	-216,0	0,0	-216,0
Nettobuchwert zum 31.12.2013	1.149.224,7	333.235,9	77.002,9	62.695,5	1.622.159,0

› Stand zum 31.12.2013

Anschaffungskosten	1.586.204,5	810.703,8	238.047,5	63.210,4	2.698.166,1
Kumulierte Abschreibungen	-436.979,8	-477.467,9	-161.044,6	-514,9	-1.076.007,2
Nettobuchwert	1.149.224,7	333.235,9	77.002,9	62.695,5	1.622.159,0

* In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 13,5 Mio. als negative Zugänge sowie eine Reduktion der Anschaffungskosten aufgrund eines Schiedsurteils in Höhe von € 8,2 Mio. enthalten.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 0,0 aktiviert (Vorjahr: T€ 88,4). Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz betrug im Vorjahr 3,30 %.

In den Sachanlagen sind ein Gebäude mit einem Nettobuchwert von T€ 5.778,3 (Vorjahr: T€ 6.690,7) sowie eine technische Anlage mit einem Nettobuchwert von T€ 211,6 (Vorjahr: T€ 145,1) enthalten, die als Finanzierungsleasing bilanziert sind.

Die größten Zugänge der Sachanlagen, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Geschäftsjahr 2014 und 2013 werden nachstehend, inklusive aktivierter Fremdkapitalzinsen, angeführt:

› **Geschäftsjahr 2014:**

Im Segment Airport in T€	2014
Frachtpositionen	11.699,1
Hangar 7	10.560,5
3. Piste	8.228,5
Pier West	9.409,4
Flughafen Bahnhof	7.798,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software	1.795,1
Röntgengeräte	1.514,9
Leitsystem	1.092,9
Im Segment Handling in T€	2014
Schleppfahrzeuge	2.049,2
Spezialfahrzeuge	1.283,5
Road-Feeder-Service-Bahnen	1.006,9
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	888,7
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	522,1
Im Segment Retail & Properties in T€	2014
Charterbusterminal	1.789,3
Retail-Ausbau	1.333,6
Speditionsgebäude	1.064,2
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2014
Datenverarbeitungsmaschinen	1.930,3
Software	1.204,6
Trafostationen	573,6
Kältemaschinen	568,5

› Geschäftsjahr 2013:

Im Segment Airport in T€	2013
Piste 16/34	25.801,9
3. Piste	8.564,2
Hangar 7	6.066,3
Kehrblasgeräte	4.479,3
Bahnhofsgebäude	4.241,5
Bestandsgebäude, Süd-Gang	3.164,7
Spezialfahrzeuge	2.249,3
Feuerwehrfahrzeuge	1.382,1
Adaptierungen Terminal 3	1.265,4
Flughafenumzäunung	1.025,4
Im Segment Handling in T€	2013
Schleppfahrzeuge	1.518,7
Hebe- und Ladefahrzeuge	760,9
Bodengeräte für Vorfeldabfertigung	702,2
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	385,3
Spezialfahrzeuge	277,5
Röntgengeräte	220,0
Transport- und Gepäckwagen	205,6
Im Segment Retail & Properties in T€	2013
Speditionsgebäude	7.790,3
Werbeflächen Terminal 3	901,0
Betriebs- und Geschäftsausstattung inkl. Software, Werkzeuge	847,3
Arbeiten an Gebäuden	192,8
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2013
Datenverarbeitungsmaschinen	2.025,7
Software	991,4
Betriebs- und Geschäftsausstattung	749,2
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	277,2
Maschinen, Werkzeuge	80,9

› (14) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2014	112.035,7	7.525,3	119.561,1
Zugänge	85,8	11.078,0	11.163,8
Umbuchungen	20.317,1	-18.603,3	1.713,8
Abgänge	-2.422,5	0,0	-2.422,5
Abschreibungen	-5.149,5	0,0	-5.149,5
Nettobuchwert zum 31.12.2014	124.866,6	0,0	124.866,6

› Stand zum 31.12.2014

Anschaffungskosten	208.727,7	0,0	208.727,7
Kumulierte Abschreibungen	-83.861,0	0,0	-83.861,0
Nettobuchwert	124.866,6	0,0	124.866,6

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2013

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2013	113.322,4	5.541,2	118.863,6
Zugänge	3.034,9	7.502,3	10.537,2
Umbuchungen	4.674,4	-5.518,2	-843,8
Abgänge	-141,2	0,0	-141,2
Abschreibungen	-3.954,7	0,0	-3.954,7
Wertminderungen	-4.900,0	0,0	-4.900,0
Nettobuchwert zum 31.12.2013	112.035,7	7.525,3	119.561,1

› Stand zum 31.12.2013

Anschaffungskosten	190.435,0	7.525,3	197.960,3
Kumulierte Abschreibungen	-78.399,2	0,0	-78.399,2
Nettobuchwert	112.035,7	7.525,3	119.561,1

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

in T€	2014	2013
Mieteinnahmen	14.436,5	15.007,7
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	7.109,2	6.191,3
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	570,7	710,2

Beizulegender Zeitwert

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 143.066,8 (Vorjahr: T€ 130.824,2).

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreisteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2015 und der langfristige Unternehmensplan.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

- › Mietpreisteigerungen in der Höhe von 2,0 % (Vorjahr: 2,0 %)
- › Belegungsraten von 30,95 % bis 100 %, gewichteter Durchschnitt: 88,65 % (Vorjahr: 15,94 % bis 100 %, gewichteter Durchschnitt: 95,17 %)
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0 % (Vorjahr: 1,0 %)
- › Steuersatz in der Höhe von 25 % (Vorjahr: 25 %)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 5,4% (Vorjahr: 6,1 %)

Folgende Veränderungen der nicht beobachtbaren Inputfaktoren würden zu einer wesentlichen Erhöhung (Senkung) des beizulegenden Zeitwerts führen:

- › Steigende (sinkende) Vermietungserlöse pro m²
- › Höhere (niedrigere) Belegungsrate
- › Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC)
- › Höhere (niedrigere) Wachstumsrate in der ewigen Rente

› (15) Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen

› Entwicklung vom 1. 1. bis 31. 12.

in T€	2014	2013
Nettobuchwert zum 1.1.	97.865,9	94.718,9
Anteilige Periodengewinne	7.760,9	6.178,8
Anteilige Periodenverluste	-28,1	-22,8
Anteilsverkäufe (Abgang)	-6,6	0,0
Umbuchung aus Änderungen Konsolidierungskreis	51,0	0,0
Dividendenausschüttung	-3.122,8	-3.008,9
Nettobuchwert zum 31.12.	102.520,4	97.865,9

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Beilage „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

Die Erstkonsolidierung der „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) führte zu einer Erhöhung des At-Equity-Beteiligungsansatzes um T€ 596,7; der in den anteiligen Periodengewinnen enthalten ist.

› (16) Sonstige finanzielle Vermögenswerte

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (LaR)	612,7	595,1
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	102,1	90,6
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	510,6	504,5
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (AfS)	3.344,8	3.695,2
davon Beteiligungen an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	106,3	157,3
davon langfristige Investmentfonds und Wertpapiere	3.238,5	3.537,9
	3.957,5	4.290,3

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€ 201,4 (Vorjahr: T€ 188,6) und Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 102,1 (Vorjahr: T€ 90,6), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 103,0 (Vorjahr: T€ 109,6) sowie eine Ausleihung betreffend die Vorfinanzierung eines Radweges für die Umlandgemeinden in Höhe von T€ 206,2 (Vorjahr: T€ 206,2).

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

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen längerfristig gehaltene (Vorjahr: Investmentfonds und Wertrechte) Wertrechte in Höhe von T€ 3.238,5 (Vorjahr: T€ 3.537,9) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen in Höhe von T€ 106,3 (Vorjahr: T€ 157,3), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2014):

- › GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- › Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.
- › VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.

Kurzfristige Vermögenswerte

› (17) Vorräte

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Hilfs- und Betriebsstoffe	4.293,9	4.360,8
	4.293,9	4.360,8

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€	31.12.2014	31.12.2013
Schuldtitel	21.292,2	20.000,0
	21.292,2	20.000,0

Bei dem Schuldtitel handelt es sich um eine Ergänzungskapital-Obligation.

› (19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	42.615,9	42.105,9
abzüglich Wertberichtigungen	-6.442,6	-7.841,9
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	14,1	188,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (LaR)	36.187,5	34.452,6
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (LaR)	826,5	61,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (LaR)	7.541,8	13.802,9
Forderungen an Finanzamt	12.063,5	14.778,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	30,4	53,3
Abgrenzungsposten	4.326,1	4.894,1
	60.975,8	68.043,7

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

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen. Für eventuelle Forderungsausfälle wurden Einzelwertberichtigungen vorgenommen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen entspricht annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert. Die Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen Vorauszahlungen an Körperschaftsteuer sowie Vorsteuerguthaben, die mit Verbindlichkeiten für Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert werden.

› (20) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Kassenbestand	140,4	127,2
Guthaben bei Kreditinstituten	2.101,7	3.796,0
	2.242,1	3.923,3

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2014 bei 0,05% (Vorjahr: 0,2%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

Zum Stichtag sind keine Termingelder zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

Eigenkapital

› (21) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 21.000.000 Stück auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Österreichischen Kontrollbank verbrieft sind. 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 2014 vorgeschlagene Dividende beträgt € 1,65 (Vorjahr: € 1,30) je Aktie.

› (22) Kapitalrücklagen

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

› (23) Sonstige Rücklagen

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

- a) **Available-for-Sale-Rücklage:** Die Available-for-Sale(AfS)-Rücklage resultiert aus kumulierten Gewinnen oder Verlusten aus der Marktwertbewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten. Diese werden im sonstigen Ergebnis nach Berücksichtigung von Beträgen, die bei einem Verkauf oder einer festgestellten Wertminderung in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen werden, erfasst.
- b) **Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen:** Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.
- c) **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. Dezember 2014 ausgewiesen ist.

Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mitarbeiterstiftung

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15. November 2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 % des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung beschlossen. 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 Auswirkungen dieser Gewährung in den Jahren 2000 und 2001 sowie aus für die Mitarbeiterstiftung übernommenen Körperschaftsteuerzahlungen in diesen und Folgejahren betragen insgesamt T€ 14.012,4 und wurden direkt im Eigenkapital des Konzerns unter dem Posten „Einbehaltene Ergebnisse“ erfasst. In den Berichtsjahren 2013 und 2014 ergaben sich keine weiteren Auswirkungen.

› (25) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremddanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die nicht beherrschenden Anteile zum Bilanzstichtag an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation) betreffen die Anteile des Mitgesellschafters Raiffeisen-Invest-Gesellschaft m.b.H.

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

Langfristige Schulden

› (26) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Abfertigungen	82.959,5	71.995,8
Pensionen	16.631,9	15.060,2
Jubiläumsgelder	23.653,0	15.682,1
Altersteilzeit	21.425,1	20.262,0
Sonstige übrige Rückstellungen	19.175,1	9.460,3
	163.844,6	132.460,4

Leistungsorientierte Abfertigungspläne

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

Für alle nach dem 31. Dezember 2002 beginnenden Dienstverhältnisse besteht kein Direktanspruch des Dienstnehmers mehr auf eine 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. Darüber hinaus bestehen für diese Dienstnehmer (Arbeiter: Eintritte bis 30. Juni 2014, Angestellte: Eintritte bis 31. Oktober 2014) kollektivvertragliche Abfertigungspflichten, für die Rückstellungen gebildet werden.

Dieser leistungsorientierte Plan belastet den Flughafen-Wien-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken, wie beispielsweise dem Zinsrisiko.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu entnehmen.

› Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2014	2013
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	71.995,8	71.460,5
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	6.974,8	7.014,1
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	9.872,9	-2.699,3
davon aus finanziellen Annahmen	12.122,3	-972,5
davon aus demografischen Annahmen	-2.249,3	-1.726,9
Abfertigungszahlungen	-5.884,0	-3.779,6
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	82.959,5	71.995,8

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -25.186,0 (Vorjahr: T€ -17.781,3).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2014	2013
Dienstzeitaufwand	4.578,6	4.796,3
Zinsaufwand	2.396,2	2.217,8
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand*	6.974,8	7.014,1

* Ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 4.105,7 (Vorjahr: T€ 4.578,6).

Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2014 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 10,8 Jahren (Vorjahr: 11,9 Jahre).

Sensitivitätsanalysen

Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet. Deren Veränderung würde die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

› Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen

in T€	Erhöhung (+1 %)	Minderung (-1 %)
Abzinsungssatz	-8.098,2	9.569,2
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	8.849,7	-7.676,8

Leistungsorientierte Pensionspläne

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven Mitarbeitern und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen besteht zum Stichtag (sowie zum Vorjahr) kein Planvermögen.

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 % 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.

Dieser leistungsorientierte Plan belastet den Flughafen-Wien-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken, wie beispielsweise dem Langlebkeitsrisiko oder dem Zinsrisiko.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu entnehmen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum zwischen dem 1. September 1986 und dem 1. November 2014 hat die Flughafen Wien AG eine Betriebsvereinbarung über eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung durch den Beitritt zu einer Pensionskasse abgeschlossen (beitragsorientierter Plan).

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

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum ab dem 1. November 2014 wurde kein beitragsorientierter Pensionsplan abgeschlossen. Für diese Mitarbeiter fallen auch keine Pensionskassenbeiträge mehr an.

› Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2014	2013
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	15.060,2	16.658,6
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	512,6	512,4
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste(+)	2.156,3	-1.006,6
davon aus finanziellen Annahmen	2.125,7	-1.006,6
davon aus demografischen Annahmen	30,6	0,0
Pensionszahlungen	-1.097,2	-1.104,2
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	16.631,9	15.060,2

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -1.802,9 (Vorjahr: T€ -185,8).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2014	2013
Dienstzeitaufwand	8,1	8,5
Zinsaufwand	504,5	503,9
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand	512,6	512,4

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.276,9 (Vorjahr T€ 1.276,2).

Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2014 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 11,2 Jahren (Vorjahr: 11,8 Jahre).

Sensitivitätsanalysen

Die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung werden als erheblich erachtet. Deren Veränderung würde die Verpflichtung wie folgt beeinflussen:

› Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Pensionen

in T€	Erhöhung (+1 %)	Minderung (-1 %)
Abzinsungssatz	-1.411,7	1.653,8
Bezugssteigerung Anwartschaft	27,3	-25,3
Bezugssteigerung Leistungsphase	1.603,4	-1.402,2

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€	2014	2013
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	15.682,1	17.128,8
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Ertrag/Aufwand	8.763,0	-873,5
Jubiläumsgeldzahlungen	-792,1	-573,2
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	23.653,0	15.682,1

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2014	2013
Dienstzeitaufwand	1.097,5	1.162,8
Zinsaufwand	508,7	509,3
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	3.407,5	0,0
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	3.749,4	-2.545,6
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand/-ertrag	8.763,0	-873,5

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. Aufgrund der Änderungen des IAS 19 (2011) wurden ab dem Geschäftsjahr 2013 die Lohnausgleichszahlungen nicht mehr als Leistung aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses („Termination Benefit“) bilanziert, sondern als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer („Other Long-term Employee Benefit“). Dies hat zur Folge, dass die Lohnausgleichszahlungen nicht mehr zu Beginn des Altersteilzeitverhältnisses in voller Höhe rückgestellt werden, sondern ratierlich verteilt bzw. angesammelt über die Aktivphase unter Berücksichtigung einer faktischen durchschnittlichen Mindestbetriebszugehörigkeit (Angestellte: 24 Jahre; Arbeiter: 15 Jahre) werden.

› Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2014	2013
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.262,0	19.487,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	4.773,7	4.273,8
Altersteilzeitzahlungen	-3.610,6	-3.498,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	21.425,1	20.262,0

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2014	2013
Dienstzeitaufwand	3.302,3	3.878,9
Zinsaufwand	182,5	172,7
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.289,0	222,2
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	4.773,7	4.273,8

Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1.1.2014	Um- buchung*	Zuweisung	31.12.2014
Sonstige übrige Rückstellungen	9.460,3	7.876,1	1.838,6	19.175,1

* Umbuchung einer im Vorjahr noch als kurzfristig ausgewiesenen Rückstellung

in T€	1.1.2013	Verbrauch	Zuweisung	31.12.2013
Sonstige übrige Rückstellungen	8.972,0	0,0	488,3	9.460,3

Die Position „Sonstige übrige Rückstellungen“ betrifft überwiegend Vorsorgen für drohende Verluste, die sich im Zusammenhang mit unkündbaren Operating-Leasing-Verträgen ergeben. Der Effekt aus der Aufzinsung dieser Rückstellung beträgt T€ 550,5 (Vorjahr: T€ 496,2).

› (27) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	72.055,1	105.646,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	457.721,3	551.646,4
Finanzverbindlichkeiten	529.776,4	657.292,5

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 43,8 Mio. (Vorjahr: € 15,8 Mio.) enthalten.

› Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Bis zu einem Jahr	72.055,1	105.646,0
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	157.721,3	226.646,4
Mehr als fünf Jahre	300.000,0	325.000,0
	529.776,4	657.292,5

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen. Die durchschnittliche Verzinsung der Finanzverbindlichkeiten im Geschäftsjahr 2014 beträgt 4,19 % (Vorjahr: 3,55 %).

› (28) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Abwasserverband	0,0	2.700,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	5.779,8	6.655,1
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)*	5.779,8	9.355,1
Abgrenzungsposten	22.754,1	23.958,4
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.078,6	1.226,6
	29.612,5	34.540,1

* FLAC: finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten

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

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

In den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing enthalten. Das Leasingverhältnis betrifft die Miete einer Maintenance- und Winterdiensthalle sowie die Miete einer Telefonanlage. Der kurzfristige Anteil dieser Leasingverbindlichkeiten ist unter (32) „Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

› Die Leasingverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Bis zu einem Jahr	873,3	811,5
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	4.132,9	3.873,3
Mehr als fünf Jahre	1.646,9	2.781,8
	6.653,2	7.466,6

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

in T€	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2014
Leasingzahlungen	1.324,6	5.246,5	1.732,9	8.304,0
– Abzinsungsbeträge	451,3	1.113,6	86,0	1.650,8
Barwert	873,3	4.132,9	1.646,9	6.653,2

in T€	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2013
Leasingzahlungen	1.322,6	5.273,5	3.032,5	9.628,6
– Abzinsungsbeträge	511,1	1.400,2	250,7	2.162,0
Barwert	811,5	3.873,3	2.781,8	7.466,6

› (29) Latente Steuern

in T€	2014	2013
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	26,8	29,6
Finanzielle Vermögenswerte	165,6	199,3
Rückstellungen für Abfertigungen	10.608,9	7.922,5
Rückstellungen für Pensionen	1.604,9	1.145,7
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	2.804,6	1.422,4
Sonstige Rückstellungen	1.460,2	1.399,3
	16.671,0	12.118,8
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	37.505,3	39.354,3
Wertpapiere	323,1	15,6
Sonstige Vermögenswerte / Schulden	5,8	13,5
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	-129,2	2.316,1
	37.704,9	41.699,5
Steuerabgrenzung (saldiert)	-21.033,9	-29.580,7

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€	2014	2013
Stand zum 1.1.	12.118,8	12.802,3
Erfolgswirksame Veränderungen	1.544,9	243,0
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	3.007,3	-926,5
Stand zum 31.12.	16.671,0	12.118,8

› Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2014	2013
Stand zum 1.1.	41.699,5	36.169,4
Erfolgswirksame Veränderungen	-4.328,0	5.420,8
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Wertpapiere langfristiges Vermögen	10,3	22,3
Wertpapiere kurzfristiges Vermögen	323,1	87,0
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	333,4	109,3
Stand zum 31.12.	37.704,9	41.699,5

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

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten sowie auf die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen.

Auf at-Equity-bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 12.863,2 (Vorjahr: T€ 551,0), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 3.215,8 (Vorjahr: T€ 137,8) führen würden.

Zum 31. Dezember 2014 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 1.980,7 (Vorjahr: T€ 1.998,4) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen im Wesentlichen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge. In diesen Beträgen sind auch aktive latente Steuern auf Verlustvorträge aus Beteiligungsabschreibungen, die auf sieben Jahre verteilt werden müssen, enthalten.

Kurzfristige Schulden

› (30) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Nicht konsumierte Urlaube	8.472,5	8.513,3
Andere Personalansprüche	8.729,2	9.147,2
Ertragsteuern	24.790,1	10.429,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	28.473,6	28.339,9
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.185,5	8.549,3
Sonstige übrige Rückstellungen	7.990,1	19.085,4
	85.641,0	84.064,5

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2014

in T€	1.1.2014	Umbuchung	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung	31.12.2014
Nicht konsumierte Urlaube	8.513,3	0,0	-161,5	-45,0	165,7	8.472,5
Andere Personalansprüche	9.147,2	0,0	-4.773,4	-2.514,6	6.870,0	8.729,2
Ertragsteuern	10.429,3	0,0	-8.040,9	-47,5	22.449,2	24.790,1
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	28.339,9	0,0	-17.188,1	-958,8	18.280,6	28.473,6
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	8.549,3	0,0	-7.825,6	-723,7	7.185,5	7.185,5
Sonstige übrige Rückstellungen	19.085,4	-7.876,1	-3.882,8	-2.198,6	2.862,2	7.990,1
	84.064,5	-7.876,1	-41.872,3	-6.488,2	57.813,2	85.641,0

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

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

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadensfälle, Rechtsfälle und sonstige Verpflichtungen zusammen.

› (31) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Gegenüber Dritten	34.643,9	46.843,4
Gegenüber verbundenen Unternehmen	1.077,6	2.843,4
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	2.072,1	30,8
	37.793,6	49.717,6

› (32) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2014	31.12.2013
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	10.835,3	7.938,3
Kreditorische Debitoren	1.051,4	1.597,7
Umweltfonds	35.069,9	29.535,6
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen (kurzfristig)	873,3	811,5
Andere sonstige Verbindlichkeiten	6.115,4	2.595,1
Abgrenzungsposten Löhne	6.975,9	6.815,9
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)*	60.921,3	49.294,1
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	2.127,1	2.295,4
Andere Abgrenzungsposten	1.611,4	1.405,0
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	7.098,8	7.164,1
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	213,4	201,2
	71.971,9	60.359,9

* FLAC: finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren. Aufgrund der Annahme, dass die Auszahlungsvoraussetzungen für die zum Stichtag 31. Dezember 2014 offene Verbindlichkeit im Jahr 2015 vorliegen werden, wird der Betrag in Höhe von T€ 35.069,9 in den übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

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

Sonstige Angaben

› (33) Konzern-Geldflussrechnung

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

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von Sachanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungsunwirksam (Vorjahr: zahlungswirksam) wurden, wurden T€ 310,6 (Vorjahr: T€ 24.544,5) zu den Auszahlungen für Anlagenzugänge abgerechnet (Vorjahr: hinzugerechnet).

› (34) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Forderungen, ausgereichte Darlehen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen, sonstigen finanziellen Vermögenswerte und kurzfristigen Wertpapiere der Kategorie „Loans and Receivables“ sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

2014 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2014	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tagen	von 91 bis 180 Tagen	von 181 bis 360 Tagen	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	44.555,8	40.173,2	968,9	442,9	903,6	279,6	0,0
Restlaufzeit über 1 Jahr	612,7	612,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	45.168,5	40.785,9	968,9	442,9	903,6	279,6	0,0

2013 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2013	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tagen	von 91 bis 180 Tagen	von 181 bis 360 Tagen	mehr als 360 Tagen
Restlaufzeit bis 1 Jahr	68.317,3	62.465,8	1.747,1	164,5	0,0	359,1	2.780,9
Restlaufzeit über 1 Jahr	595,1	595,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	68.912,4	63.060,9	1.747,1	164,5	0,0	359,1	2.780,9

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:

2014 in T€	Wertberichtigungen 1.1.2014	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigungen 31.12.2014
Einzelwertberichtigungen	8.151,8	-1.769,1	-980,1	4.053,9	9.456,6
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	8,2	0,0	0,0	37,7	45,9
Summe	8.160,0	-1.769,1	-980,1	4.091,6	9.502,4

2013 in T€	Wertberichtigungen 1.1.2013	Verwendung	Auflösung	Dotation	Wertberichtigungen 31.12.2013
Einzelwertberichtigungen	8.375,5	-191,8	-1.226,0	1.194,1	8.151,8
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	14,0	0,0	-5,8	0,0	8,2
Summe	8.389,4	-191,8	-1.231,7	1.194,1	8.160,0

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2014 T€ 75,8 (Vorjahr: T€ 25,8).

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

2014 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2014	Einzelwertberichtigung 31.12.2014	Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung 31.12.2014	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2014
Überfällig < 1 Jahr	1.324,2	1.028,7	6,7	288,8
Überfällig > 1 Jahr	9.965,9	8.427,9	39,2	1.498,8
Summe	11.290,1	9.456,6	45,9	1.787,7

2013 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2013	Einzelwertberichtigung 31.12.2013	Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung 31.12.2013	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2013
Überfällig < 1 Jahr	1.225,9	1.110,5	1,1	114,3
Überfällig > 1 Jahr	7.734,1	7.041,3	7,1	685,7
Summe	8.960,0	8.151,8	8,2	800,0

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

2014 in T€	Wäh- rung	Buchwert 31.12.2014	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2014	Cashflows			Zins- satz ^a
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Finanzverbind- lichkeiten	EUR	455.975,0	635.831,0	50.186,2	197.679,1	387.965,6	4,80%
Variabel verzin- ste Finanzver- bindlichkeiten	EUR	73.801,4	74.149,0	44.058,2	30.090,8		0,45%
Lieferanten- verbindlichkei- ten	EUR	37.793,6	37.793,6	37.793,6			n. a.
Sonstige Verbindlichkei- ten	EUR	60.048,0	60.048,0	60.048,0			n. a.
Finanzierungs- leasing	EUR	6.653,2	8.304,0	1.324,6	5.246,5	1.732,9	7,51%
Summe		634.271,2	816.125,6	193.410,7	233.016,4	389.698,5	

2013 in T€	Wäh- rung	Buchwert 31.12.2013	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2013	Cashflows			Zins- satz ^a
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinste Finanzverbind- lichkeiten	EUR	461.983,8	664.289,3	24.624,7	211.266,6	428.398,0	4,78%
Variabel verzin- ste Finanzver- bindlichkeiten	EUR	195.308,7	198.174,7	104.711,3	93.463,4		0,94%
Lieferanten- verbindlichkei- ten	EUR	49.717,6	49.717,6	49.717,6			n. a.
Sonstige Verbindlichkei- ten	EUR	51.182,6	51.182,5	48.482,5	2.700,0		n. a.
Finanzierungs- leasing	EUR	7.466,6	9.628,6	1.322,6	5.273,5	3.032,5	7,51%
Summe		765.659,2	972.992,8	228.858,7	312.703,5	431.430,5	

^a Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€ 455.975,0 (Vorjahr: T€ 505.429,6) durch Garanten besichert, die im Gegenzug ein Haftungsentgelt erhalten.

Der Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Sämtliche Garantinnen haben den Avalkreditvertrag zur Besicherung des EIB-Kredits mit Wirkung 27. Juni 2013 hinsichtlich der vollen Quote in Höhe von T€ 400.000,0 gekündigt. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags hafteten zunächst insgesamt sechs Kreditinstitute ab 28. Juni 2013 als Garantinnen

gegenüber der EIB für den aushaftenden Kredit im Ausmaß von insgesamt T€ 400.000,0. Nachdem eine Garantin im August 2014 durch ein Rating-Downgrade ausgetauscht werden musste, haben zwei bestehende Kreditinstitute den frei werdenden Garantiebtrag übernommen, weshalb nunmehr fünf Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen haften.

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2014 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 2014 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten und entsprechen daher im Wesentlichen den Zeitwerten. Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben ebenso regelmäßig kurze Restlaufzeiten, sodass die bilanzierten Werte annähernd die beizulegenden Zeitwerte darstellen.

Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (v. a. Leasingverbindlichkeiten) werden grundsätzlich als Barwerte der mit Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinsstrukturkurve unter Berücksichtigung der Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und eines für den Flughafen Wien angemessenen Credit Spread ermittelt (Stufe 2).

Der beizulegende Zeitwert der Wertrechte der Kategorie „Available for Sale“ (AFS) bezieht sich auf Wertrechte aus Lebensversicherungen und wird anhand des Aktivierungswerts der Polizzen ermittelt. Dieser ergibt sich aus dem Gesamtwert von Deckungskapital und Gewinnbeteiligungen für die jeweilige Polizze (Stufe 2).

Der beizulegende Zeitwert der Schuldtitel (Wertpapiere) der Kategorie „Available for Sale“ (AFS) wird auf Basis von einem aus Credit Spread und Zinsrisiko ermittelten Kurs errechnet. (Stufe 2)

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

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

AKTIVA

AKTIVA		Buchwerte		
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen	
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte
31. Dezember 2014				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert erfasst				
Wertrechte	AfS	2.605,8		
Schuldtitle (Wertpapiere)	AfS		21.292,2	
Finanzielle Vermögenswerte nicht erfasst zum Zeitwert				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen*	LaR			36.187,5
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen	LaR			826,5
Sonstige Forderungen**	LaR			7.541,8
Ausgereichte Darlehen	LaR	612,7		
Eigenkapitaltitle (Wertpapiere)***	AfS	632,7		
Beteiligungen***	AfS	106,3		
Zahlungsmittel und -äquivalente	Barreserve			
Kein Finanzinstrument				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			16.420,0
Summe		3.957,5	21.292,2	60.975,8
31. Dezember 2013				
Finanzielle Vermögenswerte zum Zeitwert erfasst				
Investmentfonds und Wertrechte	AfS	2.905,1		
Finanzielle Vermögenswerte nicht erfasst zum Zeitwert				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen*	LaR			34.452,6
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen	LaR			61,8
Sonstige Forderungen**	LaR			13.802,9
Ausgereichte Darlehen	LaR	595,1		
Schuldtitle (Wertpapiere)****	LaR		20.000,0	
Eigenkapitaltitle (Wertpapiere)***	AfS	632,7		
Beteiligungen***	AfS	157,3		
Zahlungsmittel und -äquivalente	Barreserve			
Kein Finanzinstrument				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.			19.726,4
Summe		4.290,3	20.000,0	68.043,7

* Abzüglich Wertberichtigungen inklusive Forderungen gegenüber nicht einbezogenen verbundenen Unternehmen

** Abzüglich Wertberichtigungen

*** Aufgrund Unwesentlichkeit (und fehlender Kursnotiz) unterbleibt hierzu eine Angabe.

**** Stufe angepasst

		Zeitwert				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IAS 39
	2.605,8		2.605,8		2.605,8	Zeitwert erfolgsneutral
	21.292,2		21.292,2		21.292,2	Zeitwert erfolgsneutral
	36.187,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
	826,5					Fortgeführte Anschaffungskosten
	7.541,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
	612,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
	632,7					Anschaffungskosten
	106,3					Anschaffungskosten
2.242,1	2.242,1					Nominalwert = Zeitwert
	16.420,0					
2.242,1	88.467,6					

	2.905,1	389,1	2.516,0		2.905,1	Zeitwert erfolgsneutral
	34.452,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
	61,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
	13.802,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
	595,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
	20.000,0		21.507,2		21.507,2	Fortgeführte Anschaffungskosten
	632,7					Anschaffungskosten
	157,3					Anschaffungskosten
3.923,3	3.923,3					Nominalwert = Zeitwert
	19.726,4					
3.923,3	96.257,2					

Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)

AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

>

PASSIVA

		Buchwerte			
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden	
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Finanzver-bindlich-keiten	Übrige Ver-bindlich-keiten	Finanzver-bindlich-keiten	Lieferan-tenver-bindlich-keiten
31. Dezember 2014					
Finanzielle Schulden erfasst zum Zeitwert					
Finanzielle Schulden nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				37.793,6
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	457.721,3		72.055,1	
Leasingverbindlichkeiten	FLAC		5.779,8		
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC				
Keine finanzielle Schuld					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		23.832,7		
Summe		457.721,3	29.612,5	72.055,1	37.793,6
31. Dezember 2013^o					
Finanzielle Schulden erfasst zum Zeitwert					
Finanzielle Schulden nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				49.717,6
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	551.646,4		105.646,0	
Leasingverbindlichkeiten	FLAC		6.655,1		
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC		2.700,0		
Keine finanzielle Schuld					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		25.185,0		
Summe		551.646,4	34.540,1	105.646,0	49.717,6

^o Angepasst

		Zeitwert				
Übrige Verbindlichkeiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IAS 39
	37.793,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
	529.776,4		559.821,4		559.821,4	Fortgeführte Anschaffungskosten
873,3	6.653,2		7.760,8		7.760,8	Fortgeführte Anschaffungskosten
60.048,0	60.048,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.050,6	34.883,3					
71.971,9	669.154,4					

	49.717,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
	657.292,5		666.736,3		666.736,3	Fortgeführte Anschaffungskosten
811,5	7.466,6		8.625,1		8.625,1	Fortgeführte Anschaffungskosten
48.482,6	51.182,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.065,8	36.250,9					
60.359,9	801.910,1					

Erläuterung der Bewertungskategorien:

LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)

AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available for Sale)

FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2014 in T€	aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	aus Zinsen Aufwand
Barreserve	2,3	
Kredite und Forderungen (LaR)	90,5	-30,1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	944,8	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-24.137,0
Summe	1.037,6	-24.167,1

2013* in T€	aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	aus Zinsen Aufwand
Barreserve	87,3	
Kredite und Forderungen (LaR)	1.790,6	-30,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	2.621,0	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-25.916,7
Summe	4.498,9	-25.946,7

* Angepasst

aus der Folgebewertung

zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wertberichti- gung	aus Abgang	Nettoergebnis 2014
	-2,0			-2,0
		-3.187,3		-3.187,3
1.382,0			25,6	1.407,6
				0,0
1.382,0	-2,0	-3.187,3	25,6	-1.781,7

aus der Folgebewertung

zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wertberichti- gung	aus Abgang	Nettoergebnis 2013
	3,9			3,9
	-2,4	11,8		9,4
89,3			348,0	437,3
				0,0
89,3	1,5	11,8	348,0	450,6

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

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 24.137,0 (Vorjahr: T€ 25.916,7) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert.

Im Rahmen der erfolgsneutralen Erfassung der Wertänderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2014 Bewertungsgewinne von brutto T€ 1.382,0 bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 1.036,5 (Vorjahr: brutto T€ 89,3, netto T€ 67,0) im sonstigen Ergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis 2014 aus dem Abgang betrifft den Verkauf von Wertpapieren.

› (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 Wertrechten (Investmentfonds, Anleihen) gehalten, die grundsätzlich jederzeit liquidierbar sind.

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangserläuterung (34) 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 Kreditrating 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, das

Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken wird mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalierter 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 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 Anhangelerläuterung (34) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhangelerläuterung (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 längeren Laufzeiten sind im operativen Bereich von untergeordneter Bedeutung, können jedoch bei Finanzanlagen, Wertpapieren und Finanzschulden wesentlich sein.

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone.

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

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- › Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7.
- › Zinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein.

>

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2014 um 100 Basispunkte höher/geringer gewesen wäre, wäre das Ergebnis um T€ 300,0 niedriger bzw. um T€ 263,7 höher (Vorjahr: T€ 1.389,4 niedriger bzw. T€ 1.310,7 höher) gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2014 um 100 Basispunkte höher/niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 225,0 niedriger bzw. um T€ 197,8 höher (Vorjahr: T€ 1.042,0 niedriger bzw. T€ 983,0 höher) gewesen.

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.

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als nicht wesentlich anzusehen.

Sonstige Preisrisiken

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Zum 31. Dezember 2014 und 2013 hatte der Flughafen-Wien-Konzern – von Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und unwesentlichen Beteiligungen abgesehen – keine als zur Veräußerung verfügbar kategorisierte Beteiligung im Bestand.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt ab auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und 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, es soll jedoch mittelfristig nicht mehr als 60 % betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2014	2013
Finanzschulden	529.776,4	657.292,5
– liquide Mittel	-2.242,1	-3.923,3
– kurzfristige Wertpapiere	-21.292,2	-20.000,0
= Netto-Finanzschulden	506.242,1	633.369,2
./. Buchwert Eigenkapital	952.549,0	905.921,3
= Gearing	53,1 %	69,9 %

Das Gearing reduzierte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch Tilgung von Fremdmitteln.

Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diese Relation in etwa auf dem 2,5-fachen Wert zu halten. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 2,02 (2013: 2,62).

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€	2014	2013
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	138.977,9	133.589,6
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	4.524,1	5.023,3
Künftige Mindestleasingzahlungen:		
Bis zu einem Jahr	70.593,9	69.129,8
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	143.347,9	165.802,4
Länger als fünf Jahre	106.500,4	104.040,9

Flughafen Wien als Leasingnehmer:

Wesentliche langfristige unkündbare Leasingverträge, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer auftritt, bestehen mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien. In der folgenden Tabelle werden die aus diesen Verträgen zu leistenden Leasingzahlungen dargestellt:

in T€	2014	2013
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	6.196,3	6.246,5
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	792,5	860,2
Künftige Mindestleasingzahlungen:		
Bis zu einem Jahr	5.913,8	6.175,1
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	21.768,0	22.773,0
Länger als fünf Jahre	28.394,1	34.063,0

Die in der Berichtsperiode erfolgswirksam als Aufwand erfassten bedingten Mietzahlungen sind an einen festen Referenzzinssatz (6-M-EURIBOR) gebunden.

› (37) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

Die Flughafen Wien AG hat die Kosten der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, im Wesentlichen die Abdeckung der Körperschaftsteuer sowie Verwaltungskosten, in Form von Nachstiftungen zu tragen.

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in der Höhe von T€ 2.503,1 (Vorjahr: T€ 2.977,5).

Die Malta Mediterranean Link Consortium Group (MMLC) hat einen Kredit mit einer Laufzeit bis Mitte 2018 und einem per 31. Dezember 2014 aushaftenden Obligo von € 6,91 Mio. (Vorjahr: € 9,0 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 die 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.

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

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,5 Mio. (Vorjahr: € 1,0 Mio.), für Sachanlagen in Höhe von € 8,2 Mio. (Vorjahr: € 20,2 Mio.).

› (38) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten verbundene, nicht voll konsolidierte Unternehmen des Flughafen-Wien-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der Flughafen Wien AG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20 % der Aktien, Airports Group Europe S.à.r.l mit 29,9 %) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen halten, die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des Flughafen-Wien-Konzerns und der betreffenden Gesellschaften zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt.

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der 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€ 3.688,2 (Vorjahr inkl. GET2: T€ 8.937,2). Die aufwandswirksamen erfassten Leistungen der „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) betragen im Geschäftsjahr T€ 8.743,40 (Vorjahr: in nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen enthalten).

>

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2014 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 1.058,1 (Vorjahr: T€ 985,1), gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) in Höhe von T€ 531,7 (Vorjahr: nicht konsolidiert), gegenüber dem assoziierten Unternehmen Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 385,4 (Vorjahr: T€ 634,4) sowie gegenüber dem assoziierten Malta International Airport plc in Höhe von T€ 1.008,8 (Vorjahr: T€ 925,4). 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 (Gepäck-Handling, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen etc.). Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmens Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbestellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen Malta International Airport plc betreffen im Wesentlichen Beratungsleistungen. Die Umsätze mit dem Gemeinschaftsunternehmen GET2 betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG.

Am 31. Dezember 2014 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 756,6 (Vorjahr: T€ 37,3) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 69,9 (Vorjahr: T€ 27,5).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 12.903,8 (Vorjahr: T€ 7.938,3) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen auf T€ 3,7 (Vorjahr: T€ 30,8).

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 Anhangelerläuterung (39) entnommen werden.

› (39) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2014	2013
Arbeiter	3.112	3.213
Angestellte	1.193	1.186
	4.306	4.399

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2014 und 2013 folgende Vergütungen:

› **Bezüge Vorstand 2014 (Auszahlungen)**

in T€	Fixe Bezüge	Erfolgsabhän- gige Bezüge für 2013	Sachbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Günther Ofner	259,3	189,6	8,4	457,3
Mag. Julian Jäger	259,3	189,6	8,4	457,3
	518,6	379,1	16,8	914,6

› **Bezüge Vorstand 2013 (Auszahlungen)**

in T€	Fixe Bezüge	Erfolgsabhän- gige Bezüge für 2012	Sachbezüge	Gesamtbezüge
Dr. Günther Ofner	253,7	183,2	7,2	444,2
Mag. Julian Jäger	253,7	183,2	7,2	444,2
	507,5	366,5	14,4	888,4

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2013, die im Jahr 2014 ausbezahlt wurden. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15 % des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Im Geschäftsjahr 2014 wurden T€ 67,3 (Vorjahr: inkl. Teilnachzahlung aus 2012: T€ 70,8) für jeden Vorstand einbezahlt.

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€ 984,7 (Vorjahr: T€ 606,8).

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:

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2014

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	117,4	1.054,1	2.891,6
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	134,7	44,7
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	282,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	473,3
Summe	117,4	1.188,8	3.691,7

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2013

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	115,9	1.027,4	2.645,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	141,6	44,9
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	20,6
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	110,2
Summe	115,9	1.169,0	2.821,5

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 117,4 (Vorjahr: T€ 115,9) geleistet.

› (40) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2014 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Schwechat, am 3. März 2015

Der Vorstand:



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurz- zeichen	Ober- gesellschaft	Land	Konzern- Anteil	Konsolidie- rungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle
Flughafen Wien Immobilien- verwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Airport, Retail & Properties
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0 %	VK	Airport
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0 %	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungs- management Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0 %	VK	Sonstige
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesell- schaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0 %	VK	Retail & Properties
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Handling
Vienna Airport Business Park Immo- bilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0 %	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteili- gungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Sonstige
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Handling
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0 %	VK	Retail & Properties
BTS Holding a.s. „v likvidacii“	BTSH	VIE	Slowakei	80,95 %	VK	Sonstige
KSC Holding a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0 %	VK	Sonstige
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0 %	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0 %	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0 %	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0 %	VK	Sonstige
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0 %	VK	Sonstige

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart	Segment
VIE ÖBA GmbH	OEBA	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Sonstige
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0 %	VK	Sonstige
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1 %	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0 %	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0 %	EQ	Sonstige
Malta International Airport plc	MIA	VIE Malta	Malta	33,0 %	EQ	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (Teilkonzern mit Malta International Airport plc)	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1 %	EQ	Sonstige
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0 %	EQ	Sonstige
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0 %	NK	Sonstige
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0 %	NK	Sonstige
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0 %	NK	Sonstige

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: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	17.279,0	17.042,1
Periodenergebnis	14.959,0	8.417,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	14.959,0	8.417,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	99.584,5	103.017,7
Kurz- und langfristige Schulden	6.650,4	16.624,5
Nettovermögen	92.934,1	86.393,1

› Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH (LOAV)

Sitz: Bad Vöslau

Kapitalanteil: 100 % VAH

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

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	970,3	921,0
Periodenergebnis	175,3	92,4
Sonstiges Ergebnis	-2,0	-0,1
Gesamtergebnis	173,3	92,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.540,6	1.594,1
Kurz- und langfristige Schulden	171,2	397,9
Nettovermögen	1.369,4	1.196,2

› Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIEL	
Gegenstand des Unternehmens:	Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung	

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	2.373,7	2.442,1
Periodenergebnis	1.272,1	1.367,7
Sonstiges Ergebnis	-0,7	2,9
Gesamtergebnis	1.271,4	1.370,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	5.818,0	5.951,9
Kurz- und langfristige Schulden	189,5	223,7
Nettovermögen	5.628,6	5.728,2

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

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIAB	

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

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	1.013,3	937,9
Periodenergebnis	3.359,5	2.112,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.359,5	2.112,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	48.476,1	44.874,8
Kurz- und langfristige Schulden	4.884,9	4.643,2
Nettovermögen	43.591,1	40.231,6

› VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIE	

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.757,3	2.701,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.757,3	2.701,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	35.938,4	33.575,1
Kurz- und langfristige Schulden	5.516,0	5.910,0
Nettovermögen	30.422,4	27.665,1

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

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIEL	
Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2		

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	3.219,7	3.212,8
Periodenergebnis	1.395,8	1.386,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.395,8	1.386,9
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	40.145,2	41.479,7
Kurz- und langfristige Schulden	20.807,4	22.132,6
Nettovermögen	19.337,9	19.347,1

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

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIE	

Gegenstand des Unternehmens: Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation, an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private-Aircraft-Handling sowie die Erfüllungsgeliefertätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	12.335,6	12.180,5
Periodenergebnis	1.930,6	2.232,1
Sonstiges Ergebnis	-73,2	49,2
Gesamtergebnis	1.857,5	2.281,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	7.934,9	7.447,3
Kurz- und langfristige Schulden	1.798,3	1.301,2
Nettovermögen	6.136,5	6.146,1

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

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	99 % VIEL 1 % IVW	
Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften		

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	8.678,9	9.162,4
Periodenergebnis	1.972,7	1.960,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.972,7	1.960,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	18.253,5	14.147,7
Kurz- und langfristige Schulden	11.972,0	9.838,9
Nettovermögen	6.281,5	4.308,8

› **Vienna Airport Technik GmbH (VAT), vormals:
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)**

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen im 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 sowie im Vertrieb von Sicherheitseinrichtungen.

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	14.690,0	19.024,5
Periodenergebnis	1.810,5	1.143,6
Sonstiges Ergebnis	45,8	87,8
Gesamtergebnis	1.856,3	1.231,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	5.427,9	6.084,5
Kurz- und langfristige Schulden	2.128,1	3.452,1
Nettovermögen	3.299,7	2.632,4

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	34,8	34,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	34,8	34,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	59.981,7	59.885,4
Kurz- und langfristige Schulden	2.277,8	2.216,4
Nettovermögen	57.703,9	57.669,0

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.). Die Gesellschaft nimmt über ihre in- und ausländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	51.987,2	51.441,5
Periodenergebnis	9.310,6	9.591,6
Sonstiges Ergebnis	-323,5	324,7
Gesamtergebnis	8.987,1	9.916,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	29.512,5	32.876,5
Kurz- und langfristige Schulden	12.228,4	14.479,6
Nettovermögen	17.284,1	18.397,0

› VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99 % VIEL 1 % BPIB

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

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	2.531,0	2.329,9
Periodenergebnis	86,3	951,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	86,3	951,9
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	8.476,7	8.625,2
Kurz- und langfristige Schulden	5.681,0	5.915,8
Nettovermögen	2.795,7	2.709,4

› BTS Holding a.s. „v likvidacii“ (BTSH)

Sitz: 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.

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-2.792,0	-31,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-2.792,0	-31,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	885,6	3.672,8
Kurz- und langfristige Schulden	308,2	303,4
Nettovermögen	577,4	3.369,4

› KSC Holding a.s. (KSCH)

Sitz:	Bratislava, Slowakei
Kapitalanteil:	47,7 % VIE 52,3 % VINT

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist, neben dem Halten der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice, die Erbringung von Beratungsleistungen.

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.012,7	489,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.012,7	489,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	34.309,2	33.724,7
Kurz- und langfristige Schulden	2.754,5	3.182,7
Nettovermögen	31.554,7	30.542,0

› VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	99,8 % VINT 0,2 % VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. 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.

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	4.397,4	4.842,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	4.397,4	4.842,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	58.506,7	56.439,6
Kurz- und langfristige Schulden	9.610,3	11.940,7
Nettovermögen	48.896,3	44.498,9

› VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	99,95 % VIE 0,05 % VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	663,3	6.184,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	663,3	6.184,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	14.824,3	14.157,6
Kurz- und langfristige Schulden	18,1	14,7
Nettovermögen	14.806,2	14.142,9

› VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95%VIEMFH 0,05%VIAB	
Gegenstand des Unternehmens: Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten		
Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	488,2	665,6
Sonstiges Ergebnis	385,2	0,0
Gesamtergebnis	873,4	665,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	51.736,5	173.129,4
Kurz- und langfristige Schulden	50.861,1	172.461,8
Nettovermögen	875,4	667,6

› VIE ÖBA GmbH (OEBA)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIE	
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber		
Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	3.463,6	3.793,8
Periodenergebnis	246,1	398,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	246,1	398,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	517,4	906,2
Kurz- und langfristige Schulden	218,3	440,2
Nettovermögen	299,1	466,0

› Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS), vormals VIE Auslands Projektentwicklung und Beteiligung GmbH (VAPB)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIE	
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.		
Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-14,0	-9,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-14,0	-9,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	65,7	214,9
Kurz- und langfristige Schulden	0,6	200,9
Nettovermögen	65,0	14,0

› VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95 % VINT 0,05 % VIAB	
Gegenstand des Unternehmens:	Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited	
Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.205,2	1.070,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.205,2	1.070,8
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	408,9	156,4
Kurz- und langfristige Schulden	180,6	33,3
Nettovermögen	228,3	123,1

› VIE Operations Limited (VIE OP)

Sitz:	Luqa, 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	
Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	1.007,5	925,4
Periodenergebnis	673,0	597,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	673,0	597,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	395,3	552,9
Kurz- und langfristige Schulden	244,8	203,4
Nettovermögen	150,5	349,5

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

› City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (CAT)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	50,1 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des City-Airport-Expresses 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

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	11.495,8	10.844,8
Periodenergebnis	1.897,9	1.309,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.897,9	1.309,8

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2014	2013
Planmäßige Abschreibungen	623,1	761,0
Zinserträge	3,6	1,5
Zinsaufwendungen	0,3	0,4
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	621,6	402,1

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Kurzfristige Vermögenswerte	12.048,7	8.467,6
Langfristige Vermögenswerte	7.756,1	8.979,4
Kurzfristige Schulden	1.328,3	839,3
Langfristige Schulden	309,6	338,7
Nettovermögen	18.166,9	16.269,0

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

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5,8	5,9
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0

* Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2014	2013
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	8.150,8	7.494,6
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	950,8	656,2
Erhaltene Dividende	0,0	0,0
Buchwert zum 31.12.	9.101,6	8.150,8

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

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	51 % VIAS 49 % CKV Group
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.	

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	9.615,4	8.756,8
Periodenergebnis	885,6	1.098,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	885,6	1.098,9

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2014	2013
Planmäßige Abschreibungen	155,7	88,6
Zinserträge	0,2	0,0
Zinsaufwendungen	0,6	0,1
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	293,9	351,3

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Kurzfristige Vermögenswerte	2.360,8	2.592,6
Langfristige Vermögenswerte	850,9	844,5
Kurzfristige Schulden	2.076,2	2.086,9
Langfristige Schulden	80,0	80,2
Nettovermögen	1.055,5	1.270,0

>

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

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,7	3,6
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0

* Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2014	2013*
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	647,7	n. a.
Anpassung Nettovermögen (aperiodisch)	-596,7	n. a.
Anpassung Periodenergebnis (aperiodisch)	596,7	n. a.
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	451,6	n. a.
Erhaltene Dividende	-561,0	n. a.
Buchwert zum 31.12.	538,3	n. a.

* Im Geschäftsjahr 2013 nicht konsolidiert

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

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Košice, Slowakei
Kapitalanteil:	66 % KSCH
Gegenstand des Unternehmens:	Betrieb des Flughafens Košice

Beträge in T€	2014*	2013
Umsatzerlöse	9.048,1	7.301,2
Periodenergebnis	1.571,3	780,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.571,3	780,0

* Vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2014*	2013
Planmäßige Abschreibungen	834,2	889,8
Zinserträge	95,0	104,5
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	427,4	476,8

* Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2014*	31.12.2013
Kurzfristige Vermögenswerte	18.952,2	16.792,4
Langfristige Vermögenswerte	34.994,3	35.469,7
Kurzfristige Schulden	1.695,1	1.111,1
Langfristige Schulden	595,3	342,8
Nettovermögen	51.656,1	50.808,1

* Vorläufige Werte

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

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.711,1	14.258,7
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten*	0,0	0,0

* Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	33.533,4	33.848,8
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.037,1	514,8
Sonstige	352,0	328,0
Erhaltene Dividende	-439,7	-806,2
Buchwert zum 31.12.	34.482,8	33.885,4

› 3. Assoziierte Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

› Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC) Group

Beteiligungsverhältnis:	Assoziiertes Unternehmen
Sitz:	La Valetta, Malta
Kapitalanteil:	57,1 % VIE Malta

Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport

Beträge in T€	2014	2013
Gewinn und Verlust	16.730,7	14.484,7
Sonstiges Ergebnis	-68,0	-121,4
Gesamtergebnis	16.662,7	14.363,3
den nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen	10.056,1	8.679,8
den Anteilseignern des Beteiligungsunternehmens zuzurechnen	6.606,6	5.683,5

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Kurzfristige Vermögenswerte	45.902,0	41.999,2
Langfristige Vermögenswerte	146.676,5	146.961,8
Kurzfristige Schulden	26.819,5	26.858,8
Langfristige Schulden	72.128,2	77.172,0
Nettovermögen	93.630,7	84.930,3
den nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen	44.307,4	40.190,3
den Anteilseignern des Beteiligungsunternehmens zuzurechnen	49.323,3	44.740,0

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	25.546,6	23.616,1
Anpassung Nettovermögen (aperiodisch)	0,0	-257,6
Anpassung Periodenergebnis (aperiodisch)	-698,7	257,6
Periodenergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	3.787,8	3.272,7
Sonstiges Ergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	-15,4	-27,4
Erhaltene Dividende	-1.084,9	-1.233,4
Firmenwerte	667,1	667,1
Sonstiges	37,1	-126,4
Buchwert zum 31.12.	28.239,6	26.168,8

› Malta International Airport plc (MIA)

Beteiligungsverhältnis:	Assoziiertes Unternehmen	
Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	10,1 % VIE Malta	40 % MMLC
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Malta International Airport		

Beträge in T€	2014	2013
Gewinn und Verlust	16.828,8	14.587,7
Sonstiges Ergebnis	-68,0	-121,4
Gesamtergebnis	16.760,8	14.466,3

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsenkurs zum Bilanzstichtag betrug € 2,35 (im Vorjahr: € 2,16) und der Kurswert der direkten 10,1%igen Anteile T€ 32.113,5 (Vorjahr: T€ 29.517,1).

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013
Kurzfristige Vermögenswerte	45.837,6	41.960,2
Langfristige Vermögenswerte	119.861,7	120.147,0
Kurzfristige Schulden	24.757,9	24.843,8
Langfristige Schulden	67.318,2	70.279,6
Nettovermögen	73.623,2	66.983,8

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2014	2013
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	6.765,4	6.296,9
Anpassung Nettovermögen (aperiodisch)	0,0	-43,4
Anpassung Periodenergebnis (aperiodisch)	-43,4	43,4
Periodenergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.699,7	1.473,4
Sonstiges Ergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	-6,9	-12,3
Erhaltene Dividende	-1.024,9	-956,6
Firmenwerte	22.569,1	22.569,1
Sonstiges	-44,5	0,0
Buchwert zum 31.12.	29.914,6	29.370,5

› SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Beteiligungsverhältnis:	Assoziiertes Unternehmen	
Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	49 % VIE	

Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten

Beträge in T€	2014*	2013
Umsatzerlöse	805,0	813,1
Periodenergebnis	-57,3	-46,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-57,3	-46,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	596,9	661,5
Kurz- und langfristige Schulden	122,0	104,3
Nettovermögen	474,9	557,3

* Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2014	31.12.2013*
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen	243,5	290,4

* 2013: inkl. Buchwerte CMIS (Columinis Holding GmbH in Liquidation)

› 4. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

› GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100 % VIAS	

Gegenstand des Unternehmens: Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	4.591,6	1.488,6
Periodenergebnis	141,0	78,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	141,0	78,0
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.180,7	708,3
Kurz- und langfristige Schulden	548,2	147,7
Nettovermögen	632,5	560,6

› Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H. (SFS)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100 % VIAS
Gegenstand des Unternehmens: Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.	

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-1,4	-1,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-1,4	-1,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	48,0	49,4
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	0,1
Nettovermögen	48,0	49,4

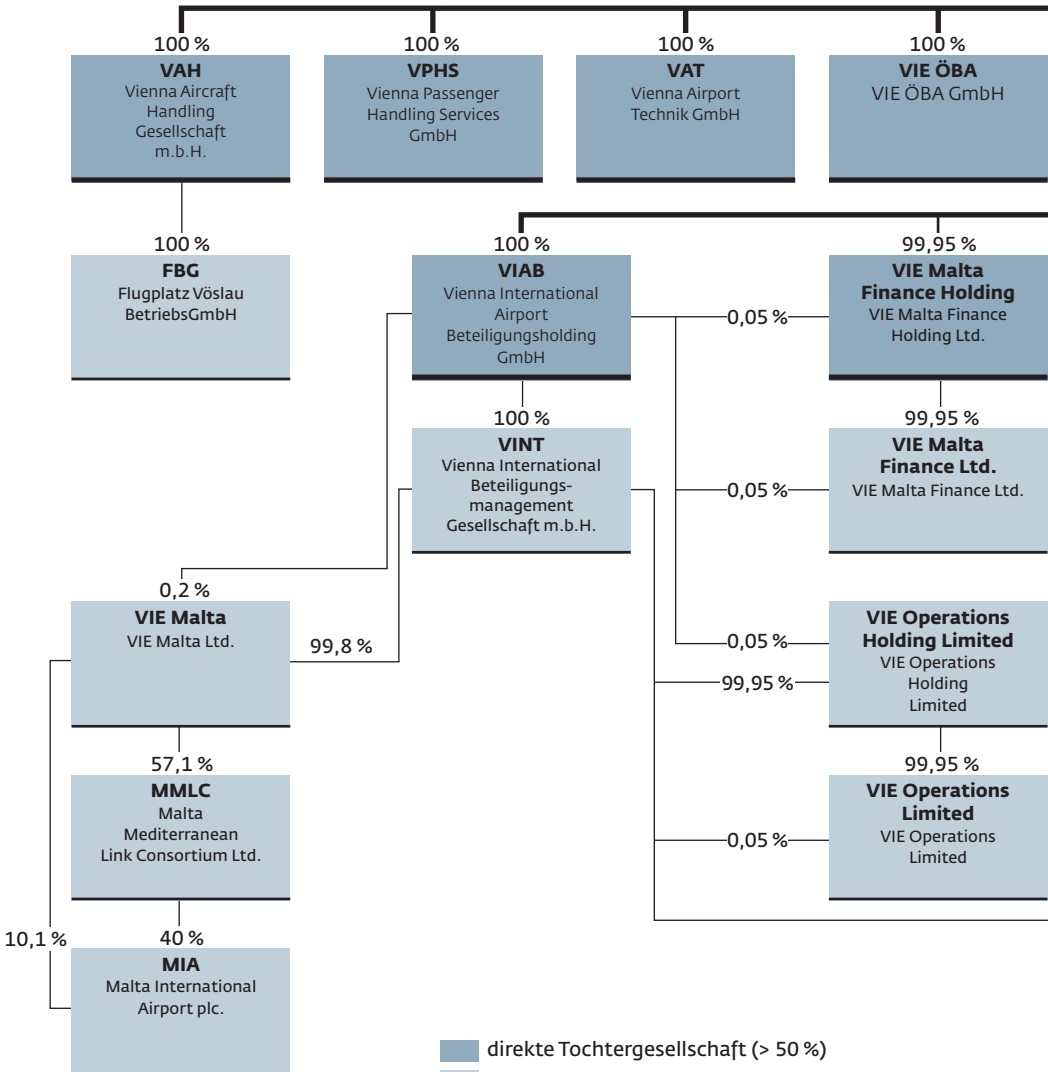
› VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100 % VIE
Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland	

Beträge in T€	2014	2013
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-2,0	-2,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-2,0	-2,9
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	0,1	1,6
Kurz- und langfristige Schulden	0,4	0,0
Nettovermögen	-0,4	1,6



Flughafen Wien AG

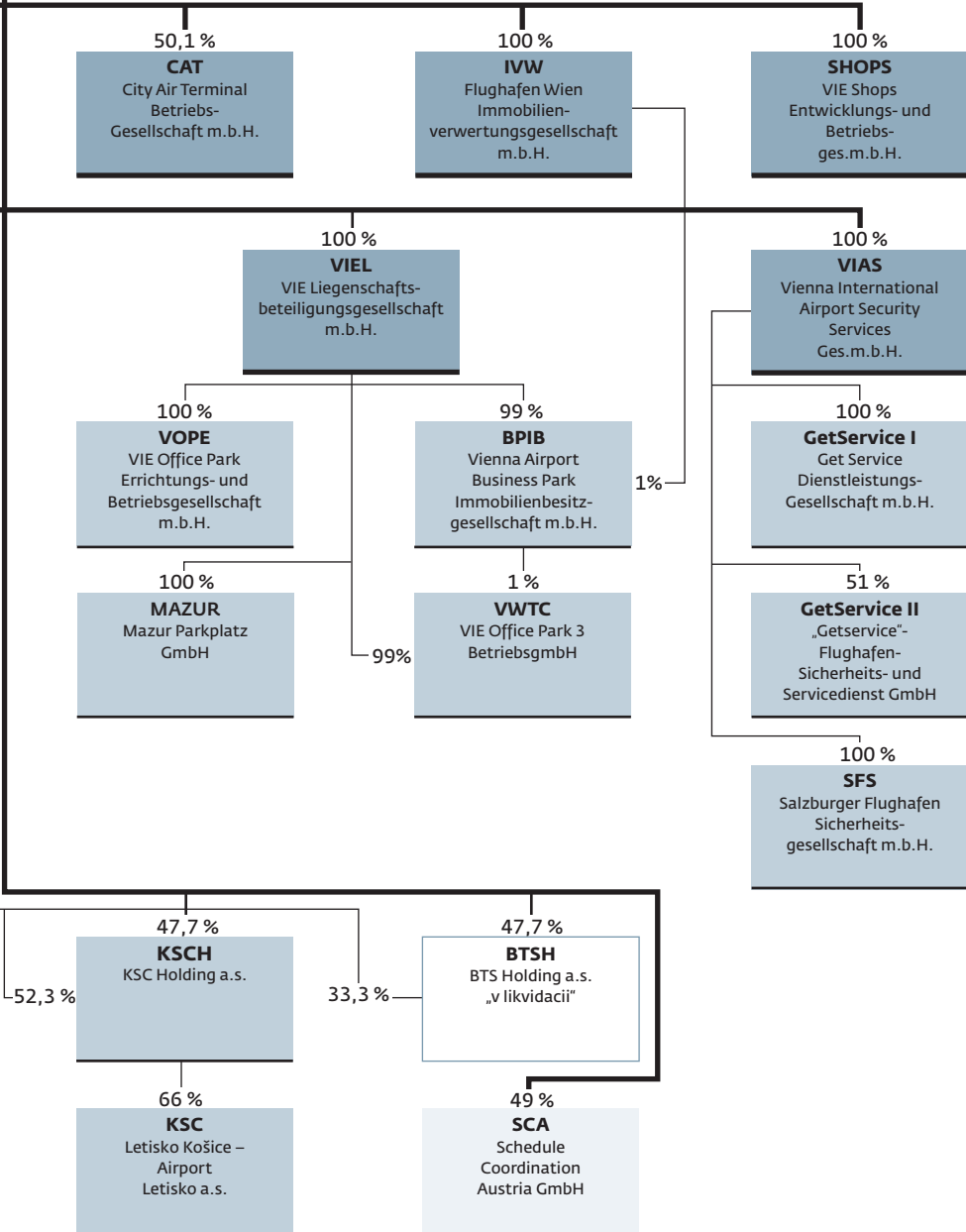


- direkte Tochtergesellschaft (> 50%)
 - indirekte Tochtergesellschaft / Beteiligung
 - Beteiligung (< 50%)
 - in Liquidation
 - direkte AG-Tochtergesellschaft / Beteiligung
 - indirekte AG-Tochtergesellschaft / Beteiligung
- Prozentangaben beziehen sich auf Kapitalanteile

Tochtergesellschaften und Beteiligungen



Stand: 01.02.2014



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, 3. März 2015

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,**

für das **Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2014 bis zum 31. Dezember 2014** geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für das am 31. Dezember 2014 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, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB 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 Konzern- >

abschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

› Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2014 sowie der Ertragslage des Konzerns und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner 2014 bis zum 31. Dezember 2014 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 3. März 2015

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger
Wirtschaftsprüferin

Mag. Michael Schlenk
Wirtschaftsprüfer

Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV):** Verordnung zur Etablierung von Grundsätzen für die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie betreffend organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Insiderinformationsmissbrauch für Emittenten; mit 1. November 2007 in Kraft getreten
- › **Flugbewegungen:** Starts und Landungen
- › **General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt
- › **Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge
- › **Home-Carrier:** Heimische Fluggesellschaft
- › **Hub:** Umsteigeflughafen
- › **Incentive:** Entgeltpolitische Anreize wie das Destinations-, das Frequenz- sowie das Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion
- › **Lärmgebühren:** Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden
- › **Lärmschutzprogramm:** Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird
- › **Lärmzone:** Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird
- › **Maximum Take-off Weight (MTOW):** Höchstabfluggewicht; vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht
- › **Minimum Connecting Time:** Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen
- › **One-Roof-Konzept:** Bereitstellung aller Einrichtungen rund um den Flugbetrieb sowie der Verkehrsanbindung unter einem Dach
- › **Point-to-Point-Verkehr:** Direktverbindung zwischen zwei Punkten.
- › **Ramp-Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport etc.
- › **Trucking:** Luftfracht, die auf Lkw transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
- › **Terminal 3:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt
- › **VISITAIR Center:** Seit 2007 bestehendes Ausstellungs- und Informationszentrum über den Flughafen Wien

Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

- › **Anlagenintensität:** Anlagevermögen / Gesamtvermögen
- › **Anlagendeckungsgrad 2:** (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen
- › **Capital Employed:** Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital
- › **EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag
- › **EBITDA-Marge:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz
- › **EBIT-Marge:** EBIT / Umsatz
- › **Eigenkapitalquote:** Eigenkapital / Bilanzsumme
- › **Gearing (Verschuldungsgrad):** Nettoverschuldung / Eigenkapital
- › **ROE (Return on Equity after Tax):** Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
- › **ROCE (Return on Capital Employed after Tax):** EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- › **ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** EBIT / Umsatz
- › **Nettoverschuldung (Net Debt):** Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere
- › **Working Capital:** Vorräte + kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – kurzfristige Steuerrückstellungen – übrige kurzfristige Rückstellungen – Lieferantenverbindlichkeiten – übrige kurzfristige Verbindlichkeiten
- › **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital

Abkürzungsverzeichnis

- › **ACI:** Airports Council International (internationale Flughafenvertretung)
- › **BMVIT:** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- › **CO₂:** Kohlendioxid
- › **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
- › **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
- › **Lfz:** Luftfahrzeug
- › **PAX:** Passagier
- › **VIAS:** Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.

Impressum

Medieninhaber

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1
1300 Wien-Flughafen Austria

Telefon: +43/1/7007-0
Telefax: +43/1/7007-23001

<http://www.viennaairport.com>

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

Investor Relations

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

Leitung Kommunikation

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

Pressestelle

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

Hersteller

Ueberreuter Print GmbH
2100 Korneuburg

Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:

Website des Flughafen Wien:

www.viennaairport.com

Investor Relations Flughafen Wien:

http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt:

www.vie-umwelt.at

Alles zur 3. Piste:

www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste

Dialogforum Flughafen Wien:

www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv):

www.viemediation.at

Dieser Geschäftsbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG



von VGN – Corporate Publishing und Media Solutions produziert.
(Managing Director: Erich Schönberg)

Konzeption und Gestaltung:

Dieter Dalinger, Gabriele Rosenzopf MSc

Layout, Tabellensatz und Koordination:

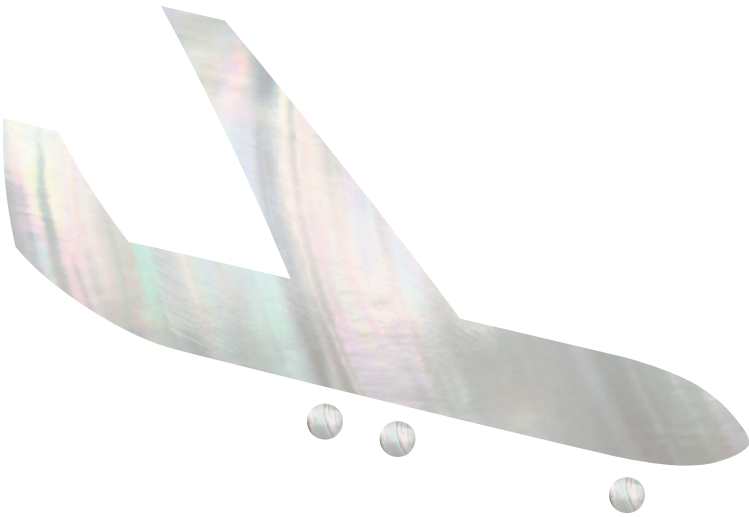
Fillip Stuchlik

Vorstandsporträts: Ian Ehm

Infografik: Rene Gatti, Fillip Stuchlik,
Gabriele Rosenzopf MSc

Lektorat: Mag. Thomas Lederer

Disclaimer: Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 3. März 2015 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr. Die PDF-Ausgabe des Geschäftsberichts 2014 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations unter dem Menüpunkt „Publikationen und Berichte“. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit Frauen und Männer gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Geschäftsbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.



www.viennaairport.com