

Geschäftsbericht 2004

Flughafen Wien AG



Offen für neue Horizonte.

VIE Vienna International Airport

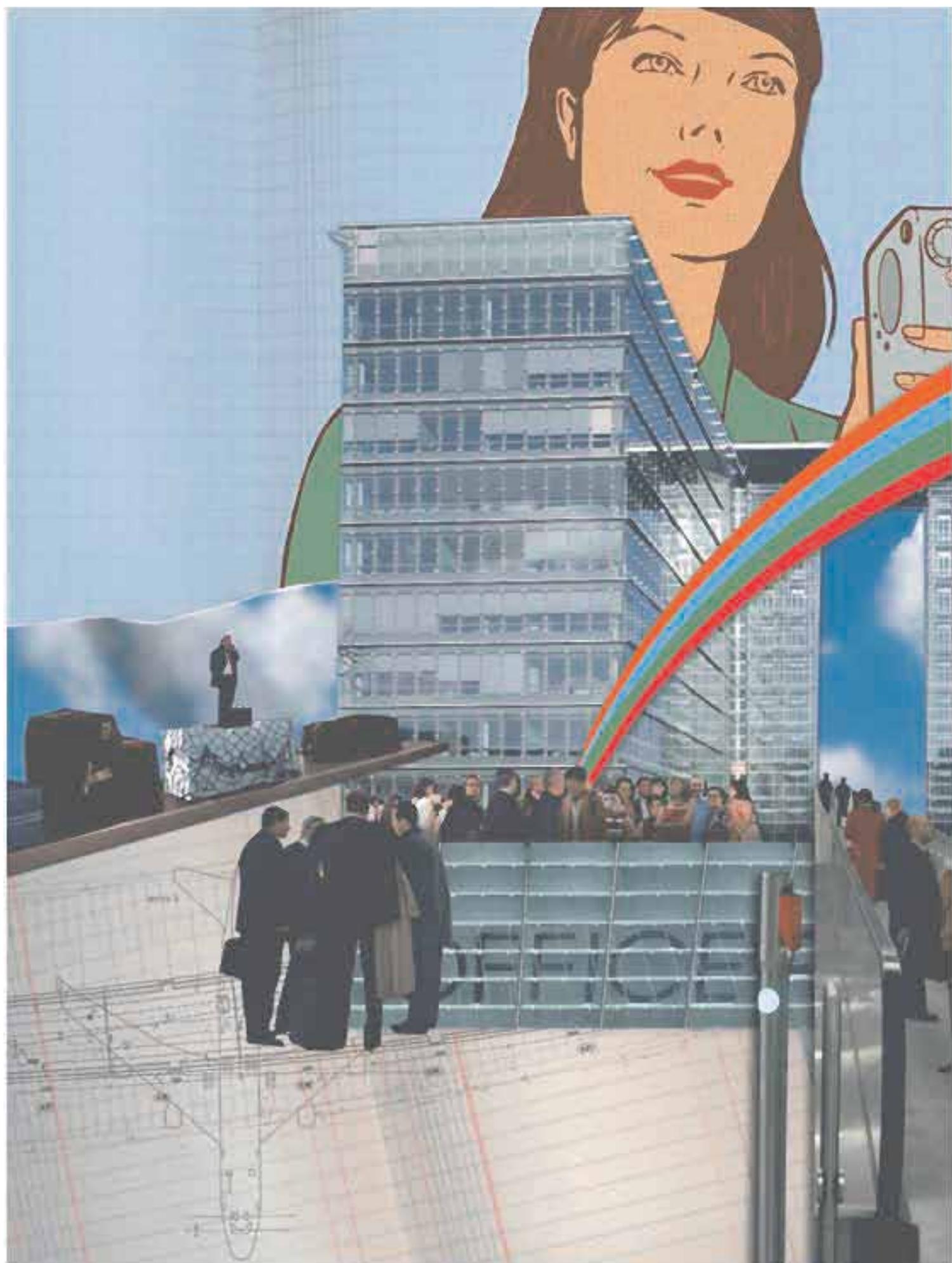


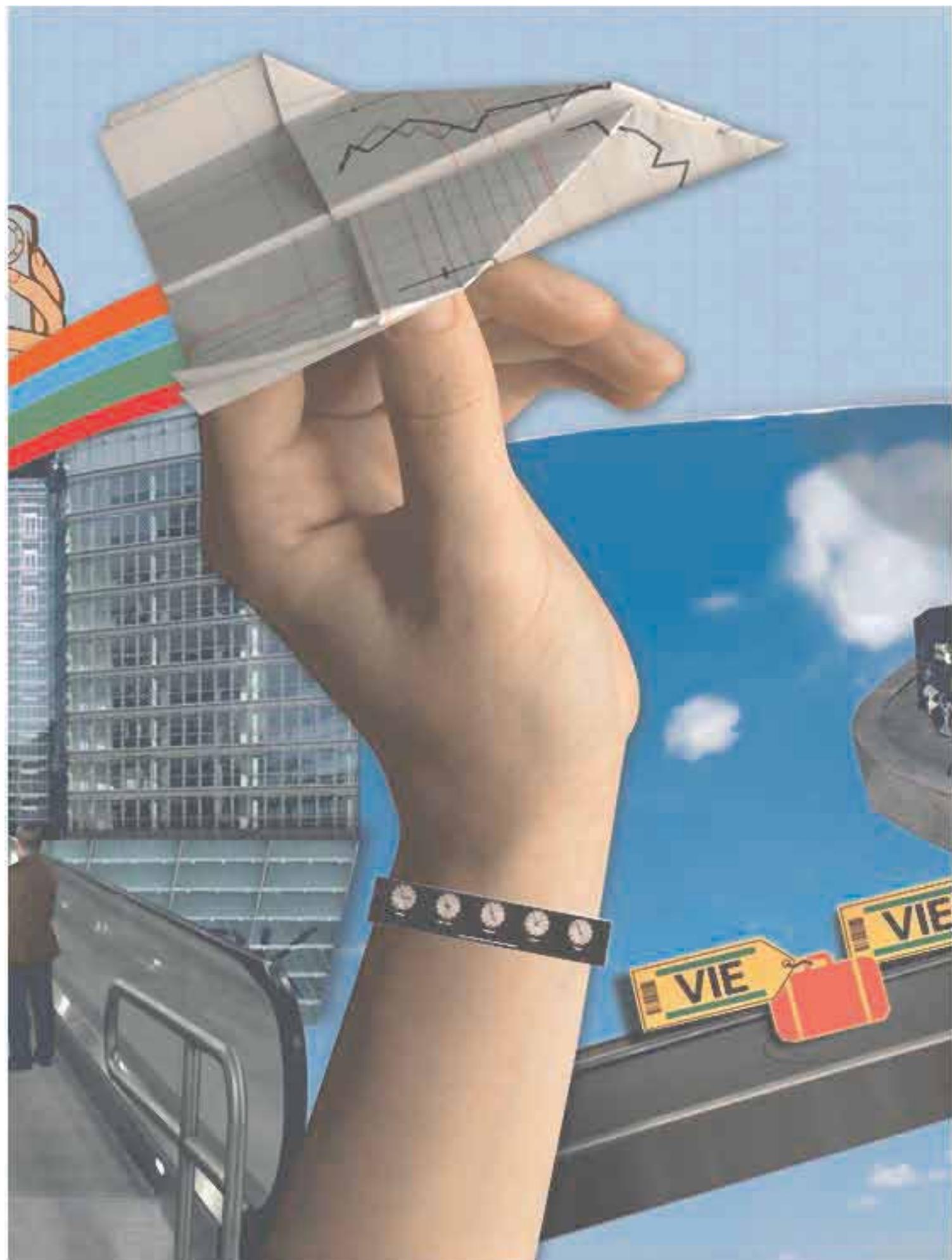
Wachstum ist Veränderung. Was gestern noch als Hürde erschien, ist heute Realität. Veränderung ist Zukunft.

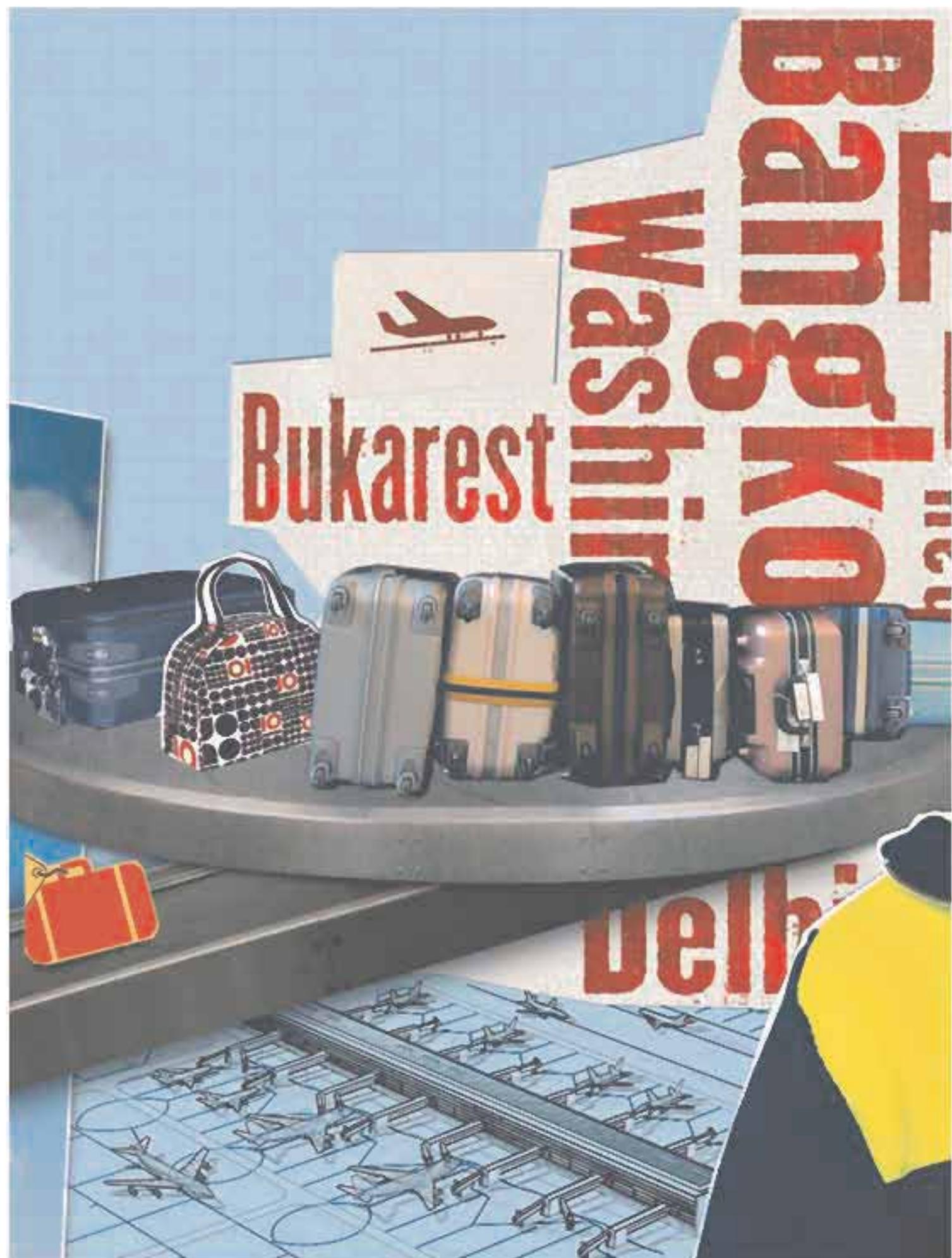
450 Millionen Menschen zählt der gemeinsame Markt der Europäischen Union seit Mai 2004. Vier der zehn neuen EU-Mitgliedstaaten grenzen an Österreich. Der Flughafen Wien ist nicht nur der leistungsfähigste Hub dieser Region, er konnte seine Funktion als Ost-West-Drehscheibe noch weiter ausbauen. 14,8 Millionen Passagiere nutzten 2004 seine Dienstleistungen – um 2 Millionen mehr als im Jahr davor.

Da wird deutlich, dass auch ein Flughafen klare Perspektiven haben muss. Dass wir unseren Blick weit nach vorne richten, um das Wachstum abzusichern. Dass wir im Heute schon das Morgen erkennen. Um unsere Infrastruktur in gutem Einvernehmen mit unseren Nachbarn auszubauen. Um die Anbindung an unsere Region zu verbessern und das Verkehrsumfeld zu optimieren. Um neue Ertrag bringende Projekte zu entwickeln. Zum Nutzen unserer Eigentümer und der gesamten Region.

Um früh genug zu erkennen, welche Gestalt die Welt von morgen annehmen wird, stellen wir das Künftige neben das Bestehende. Aus vielen Teilen wird ein Ganzes. Wachstum ist Veränderung. Auch in Zukunft.









Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen in Mio. € (ausgenommen MitarbeiterInnen)

	2004	Veränd. in %	2003	Veränd. in %	2002
Gesamtumsatz	398,3	14,3	348,4	9,4	318,4
davon Airport	186,3	14,5	162,7	19,8	135,8
davon Handling	123,6	16,7	106,0	0,6	105,3
davon Non-Aviation	88,0	10,8	79,4	5,4	75,3
EBIT	102,5	5,3	97,3	0,3	97,1
EBIT-Margin in % ¹⁾	24,5	-8,2	26,7	-9,8	29,6
EBITDA-Margin in % ²⁾	36,2	-7,9	39,3	-7,8	42,6
ROCE in % ³⁾	13,1	-5,3	13,8	-5,8	14,7
Jahresgewinn	71,7	1,2	70,8	0,8	70,3
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	194,4	29,3	150,4	24,3	120,9
Eigenkapital	630,9	6,9	590,1	5,4	559,9
Investitionen ⁴⁾	185,3	60,9	115,2	44,7	79,6
Ertragsteuern	33,8	-5,1	35,6	0,9	35,3
MitarbeiterInnen ⁵⁾	3.264	11,9	2.918	11,7	2.612

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2004	Veränd. in %	2003	Veränd. in %	2002
MTOW in Mio. Tonnen ⁶⁾	6,2	18,6	5,3	5,0	5,0
Gesamtpassagiere in Mio.	14,8	15,7	12,8	6,8	12,0
Transferpassagiere in Mio.	5,1	18,0	4,3	3,2	4,2
Flugbewegungen	224.809	14,1	197.089	5,5	186.782
Fracht Luftfracht und Trucking; in Tonnen	209.625	21,0	173.296	8,3	160.026
Sitzladefaktor in % ⁷⁾	65,2	-2,1	66,6	2,0	65,3

Börsentechnische Kennzahlen

	2004	Veränd. in %	2003	Veränd. in %	2002
Anzahl ausgegebener Aktien in Mio.	21,0	0,0	21,0	0,0	21,0
KGV per Jahresende	16,3	48,0	11,0	15,4	9,6
Gewinn je Aktie (in €)	3,41	1,2	3,37	0,6	3,35
Dividende pro Aktie	2,00	0,0	2,00	0,0	2,00
Pay-Out-Ratio in % vom Jahresgewinn	58,6	-1,2	59,3	-0,8	59,8
Market Cap per Jahresende; in Mio. €	1.169,7	49,7	781,2	16,3	672,0
Börsenkurs: höchster Wert	57,29	54,0	37,20	-1,8	37,90
Börsenkurs: niedrigster Wert	37,95	25,1	30,33	3,1	29,42
Börsenkurs: Wert per 31.12.	55,70	49,7	37,20	16,3	32,00
Marktgewichtung per Jahresende, in %	2,6	-30,5	3,7	-21,9	4,7

1) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern/Betriebsleistung. 2) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern + Abschreibungen / Betriebsleistung. 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzgl. zurechenbare Steuern)/durchschnittliches Capital Employed. 4) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen. 5) Personalstand per 31.12., gewichtet nach Beschäftigungsgrad inkl. Lehrlinge und Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.) exkl. Vorstände und Geschäftsführer. 6) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge. 7) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität.

Inhaltsverzeichnis

Kommentar des Vorstands	10
Management	15
Das Unternehmen Flughafen Wien	16
Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien	20
Die Zukunftsperspektiven des Flughafen Wien	36
Corporate Governance	45
Die Flughafen-Wien-Aktie	47
Umwelt	51
Mediationsverfahren	55
Nachhaltigkeit	56
MitarbeiterInnen	57
Konzernlagebericht	
Gesamtwirtschaftliches Umfeld	60
Umsatz	63
Ertragslage	65
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	68
Investitionen	71
Risiken der zukünftigen Entwicklung	72
Prognosebericht	73
Segmentberichterstattung	
Airport	74
Handling	78
Non-Aviation	82
Konzernabschluss 2004	
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	86
Konzern-Bilanz	87
Konzern-Geldflussrechnung	88
Konzern-Eigenkapitalentwicklung	89
Anhang zum Konzernabschluss der Flughafen Wien AG	90
Bericht des Abschlussprüfers	123
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	124
Aufbauorganisation	127
Who is Who	128
Bericht des Aufsichtsrats	129
Glossar	130

Kommentar des Vorstands

Sehr geehrte Damen und sehr geehrte Herren,

2004 war für den Flughafen Wien ein in jeder Hinsicht erfolgreiches Geschäftsjahr. Unsere Passagieranzahl wuchs mit 15,7 Prozent mehr als doppelt so schnell wie der Durchschnitt der europäischen Airports. Wir fertigten 14,8 Millionen Fluggäste ab, um 2 Millionen mehr als im Vorjahr. Lassen Sie uns rückblickend die wichtigsten Impulsgeber dieser positiven Entwicklung aufzeigen!

Wir konnten 2004 unsere hervorragende Position als führender Anbieter von Verbindungen nach Osteuropa weiter ausbauen – das Passagieraufkommen der osteuropäischen Destinationen stieg um 20,7 Prozent. Aber auch die Langstreckenverbindungen in den Mittleren und Fernen Osten zeigten eine erfreuliche Wachstumsdynamik. Einen immer stärker werdenden Motor unserer Verkehrsentwicklung bilden jedoch die Low-Cost-Carrier. Ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen stieg 2004 von 5,9 Prozent auf 11,1 Prozent, etwa 44 Prozent des neu generierten Verkehrs am Flughafen Wien wurden von ihnen getragen.

Das Jahr 2004 kann somit durchaus als überdurchschnittlich bezeichnet werden, wir erwarten aber auch für die Zukunft eine Fortsetzung dieser prosperierenden Entwicklung. Für 2005 gehen wir von einem Passagierwachstum von 8 Prozent und einem Anstieg von jeweils 5 Prozent bei den Flugbewegungen und beim Maximum Take-off Weight aus. Mit gezieltem Marketing werden wir aktiv unsere Position als wichtigster Airport der wirtschaftlich dynamischen Region Wien-Sopron-Győr-Bratislava-Brno stärken.

Zur Realisierung dieser Wachstumschancen wollen wir nicht nur massiv in unsere Infrastruktur und Kapazitäten investieren, es gilt auch, unsere Konkurrenzfähigkeit nachhaltig abzusichern. Unser ambitioniertes Ziel ist die Verbesserung unserer Wettbewerbsposition. Mit der im Oktober 2004 eingeführten Tarifreform ist uns bereits ein bedeutender Schritt zur Abgrenzung gegenüber unseren unmittelbaren Konkurrenz-Airports Frankfurt, München, Prag, Budapest, Mailand und Zürich gelungen.

Neben der erfolgreichen Verteidigung unseres Einzugsgebiets bildet die Forcierung des Transferverkehrs die zweite wesentliche Säule unserer positiven Geschäftsentwicklung. Nach einem Anstieg von 18 Prozent wuchs der Anteil der Transferpassagiere im Jahr 2004 auf 35 Prozent. Die Absicherung der hohen Servicequalität für unsere Transferpassagiere und das Halten der hervorragenden Mindestumsteigezeit, die mit 25 bis 30 Minuten zu den Spitzenwerten der vergleichbaren europäischen Flughäfen zählt, sind demnach von

„Wir haben 2004 erstmals mehr als 14 Millionen Passagiere abgefertigt. Mit diesem Anstieg von fast 16 Prozent sind wir mehr als doppelt so schnell gewachsen wie der Durchschnitt der europäischen Airports.“

absoluter Wichtigkeit. Bedingt durch die laufende Ausbautätigkeit und die damit verbundenen Behinderungen, stellte das Aufrechterhalten unserer hohen Qualitätsstandards im Jahr 2004 eine besondere Herausforderung dar, die nur dank dem außerordentlichen Einsatz und der Flexibilität unserer MitarbeiterInnen bewältigt werden konnte. Die durchwegs guten bis sehr guten Bewertungen in den regelmäßig durchgeführten Passagierumfragen sind der erfreuliche Lohn dieser Anstrengungen.

Das Thema Sicherheit beherrschte in den vergangenen Jahren den internationalen Luftverkehr. Im Bereich der technischen Sicherheitseinrichtungen nimmt der Flughafen Wien eine europäische Spitzenposition ein. Im Jahr 2004 wurde das 100%-Hold-Baggage-Screening, die Kontrolle des eingeeckten Groß- und Transfergepäckes, eingeführt. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft der Flughafen Wien AG, die VIAS (Vienna Airport Security Services Ges.m.b.H.), wurde 2004 nach einer Ausschreibung durch das Bundesministerium für Inneres erneut mit der Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen am Flughafen Wien betraut – ein Beweis für das hohe Qualitätsniveau ihrer Dienstleistungen.

Die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien erreicht eine Dimension, die eine weit-sichtige Planung erfordert, um auch das Wachstum der nächsten Jahre erfolgreich bewältigen zu können. Die Flughafen Wien AG stellt sich diesen Herausforderungen und beabsichtigt in den Jahren 2004 bis 2008 insgesamt € 854 Mio. in den bedarfsgerechten Ausbau ihrer Kapazitäten zu investieren. Zahlreiche Projekte innerhalb dieses Mehrjahreskonzepts wurden im Berichtsjahr fortgesetzt bzw. in Angriff genommen, wofür € 185,3 Mio. aufgewendet wurden – um € 70,1 Mio. mehr als im Jahr zuvor.

Ein Herzstück unserer geplanten Kapazitätserweiterung bildet der Terminalausbau VIE-Skylink. Die positive Entwicklung des Passagieraufkommens und die Absicherung der verlangten Qualitätsniveaus verlangen eine Erweiterung unserer bestehenden Terminalflächen. Um dieses kostenintensive Vorhaben flexibel mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung abstimmen zu können, haben wir ein Phasenmodell entwickelt, das eine schritt-

„Um das Verkehrswachstum der nächsten Jahre bewältigen zu können, planen wir, von 2004 bis 2008 in Summe 854 Millionen Euro in den bedarfsgerechten Ausbau unserer Kapazitäten zu investieren. Ab 2008 sollen am Flughafen Wien bis zu 25 Millionen Passagiere abgefertigt werden können.“

weise Realisierung ermöglicht. Die wichtigsten Planungsvorgaben waren die Beibehaltung des One-Roof-Konzepts und die Absicherung unserer kurzen Minimum Connecting Time von 25 Minuten. Die dafür notwendigen Planungen wurden im Jahr 2004 fortgesetzt. Im ersten Ausbauschnitt – für diesen liegen bereits die Genehmigungen des Aufsichtsorgans vor – wird die Kapazität des Flughafen Wien bis 2008 auf 25 Millionen Passagiere erweitert werden.

Ein großes Teilprojekt im Jahr 2004 bildete der Office Park, der nicht nur Platz zur räumlichen Zusammenführung einzelner interner Abteilungen, sondern auch für externe Mieter geschaffen hat. Erfolgreich vorangetrieben wurde auch der Bau des Flugsicherungsturms mit integriertem Bürotrakt, der nach Fertigstellung nahezu gänzlich an die Austro Control GmbH vermietet werden wird. Die Vorfelderweiterung Nord-Ost schafft neue Flugzeug-Abstellflächen, die dank der positiven Verkehrsentwicklung notwendig wurden. Erweitert haben wir 2004 auch die Gepäckzentrale; der Bau des Handling Center West und des Air Cargo Center wurden in Angriff genommen. Der mit den Österreichischen Bundesbahnen gemeinsam finanzierte Ausbau des Bahnhofs Flughafen wurde gestartet; mit ihm wird unsere Infrastrukturanbindung deutlich verbessert werden. Bereits seit Dezember 2003 verkehrt der als Joint Venture zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Flughafen Wien AG errichtete und betriebene City Airport Train (CAT) zwischen der Wiener Innenstadt und dem Flughafen. Im ersten vollen Betriebsjahr hat sich dieser Service – in 16 Minuten nonstop von und zum Airport inklusive Gepäck-Check-in in Wien-Mitte – gut etabliert, er wird bereits von 8 Prozent aller Fluggäste genutzt.

Für das Jahr 2005 sind in Summe € 245 Mio. zur planmäßigen Weiterführung der Ausbauprojekte vorgesehen. Neben der Fertigstellung des Flugsicherungsturms, des Air Cargo Center und des Handling Center West bilden Baufeldfreimachungen für das Projekt VIE-Skylink den Schwerpunkt der im Jahr 2005 geplanten Investitionen. Abgeschlossen werden auch der Neubau des General Aviation Center/VIP & Business Center sowie die Aufstockung des Parkhauses 3. Um etwaige Kapazitätsengpässe bis zur Fertigstellung des neuen Terminals zu vermeiden, errichten wir auf einem Teil des Kurzparkplatzes 1 eine temporäre Check-in-Halle, die ab Sommer 2005 auf einer Fläche von 1.200 m² 22 zusätzliche Check-in-Schalter zur Verfügung stellen wird.

Neben der schlüsselfertigen Errichtung von Immobilien – wie beispielsweise jene für die Logistik-Dienstleister UPS, TNT, Menlo und FedEx sind wir auch an der Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts interessiert. Grundsätzlich gilt, dass derartige Optionen den Unternehmenswert steigern und unsere Dividendenpolitik begünstigen müssen. Dem trägt auch unser Engagement am Flughafen Malta, an dem wir seit 2002 über ein Konsortium, das 40 Prozent hält, beteiligt sind, Rechnung.



*Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied*

*Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und Sprecher*

*Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied*

„Durch die angestrebte Kooperation mit dem Flughafen Bratislava soll das enorme zukünftige Verkehrsaufkommen dieser geografischen Region gemeinsam bewältigt werden.“

Ein zentrales Projekt unserer strategischen Ausrichtung bildet die angestrebte Kooperation mit dem Flughafen Bratislava. Der Raum Wien–Bratislava wird eine der wirtschaftlich am stärksten wachsenden Regionen Europas sein. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen kann besser mittels eines Kooperationsmodells denn in Konkurrenz bewältigt werden. Im Falle einer Beteiligung der Flughafen Wien AG am zu privatisierenden Airport in Bratislava wollen wir ein gemeinsames Airport-System mit einer sinnvollen Aufgabenteilung für beide Standorte entwickeln.

Lassen Sie uns aber abschließend noch einmal Rückschau auf den Geschäftsverlauf 2004 halten: Die Umsatz- und Ertragszahlen spiegeln die beschriebenen Aspekte – Wachstum und Beginn der bedarfsgerechten Ausbautätigkeit – wider. Der Umsatz der Flughafen-Wien-Gruppe zeigt dank der erfreulichen Verkehrsentwicklung einen Anstieg von 14,3 Prozent auf € 398,3 Mio. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) konnte um 5,3 Prozent auf € 102,5 Mio. verbessert werden. Die im Vergleich zum Umsatz unterproportionale Ergebnisentwicklung ist nicht nur auf eine produktionsbedingte Zunahme der Kosten, sondern auch auf die attraktive Preisgestaltung zur nachhaltigen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit zurückzuführen. Das Finanzergebnis weist einen Rückgang um 68,6 Prozent auf € 2,9 Mio. aus. Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verringerte sich um 1,1 Prozent auf € 105,4 Mio. Der Jahresgewinn verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg um 1,2 Prozent auf € 71,7 Mio.

Zur Eindämmung der Kostendynamik haben wir im Juli 2004 ein Programm zur Produktivitäts- und Effizienzsteigerung gestartet, das durch die Optimierung der Arbeitsprozesse ein nachhaltiges Einsparungspotenzial von € 8 Mio. gegenüber dem Basisjahr 2003 erzielen soll. Die Produktivität je MitarbeiterIn, gemessen an Verkehrseinheiten, wurde davon unabhängig bereits 2004 um 6,4 Prozent verbessert. Wir wollen deshalb an dieser Stelle unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr überdurchschnittliches Engagement danken.

Unser herzlicher Dank gilt aber auch allen Geschäftspartnern und Aktionären für ihr Vertrauen im erfolgreichen Geschäftsjahr 2004.

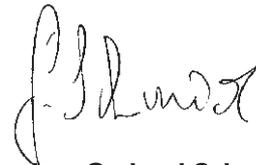
Mit freundlichen Grüßen,



Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Management

Im Management der Flughafen Wien AG gab es im Berichtsjahr einen Wechsel in der Zusammensetzung des Vorstands. Mag. Herbert Kaufmann und Ing. Gerhard Schmid wurden bereits im März vom Aufsichtsrat für eine weitere Funktionsperiode vom 1. Oktober 2004 bis 30. September 2009 wiederbestellt. Mag. Christian Domany trat mit 1. Oktober 2004 in den Vorstand ein und übernahm die Agenden von Dr. Kurt Waniek.

Den Vorständen unterstehen direkt 18 Bereichsleiter, davon vier Geschäftsbereichsleiter, drei Servicebereichsleiter und elf Fachbereichsleiter. Ein regelmäßiges Monitoring im Rahmen des strategischen Managementsystems unterstützt die Umsetzung der Unternehmensstrategie. Finanzielle und qualitative Messgrößen sowie ein leistungsorientiertes Incentive-System für den Vorstand und die erste und zweite Berichtsebene gewährleisten die Erreichung der strategierelevanten Ziele. Der Vorstand vereinbart seine Finanz- und Qualitätsziele mit dem Aufsichtsrat.

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

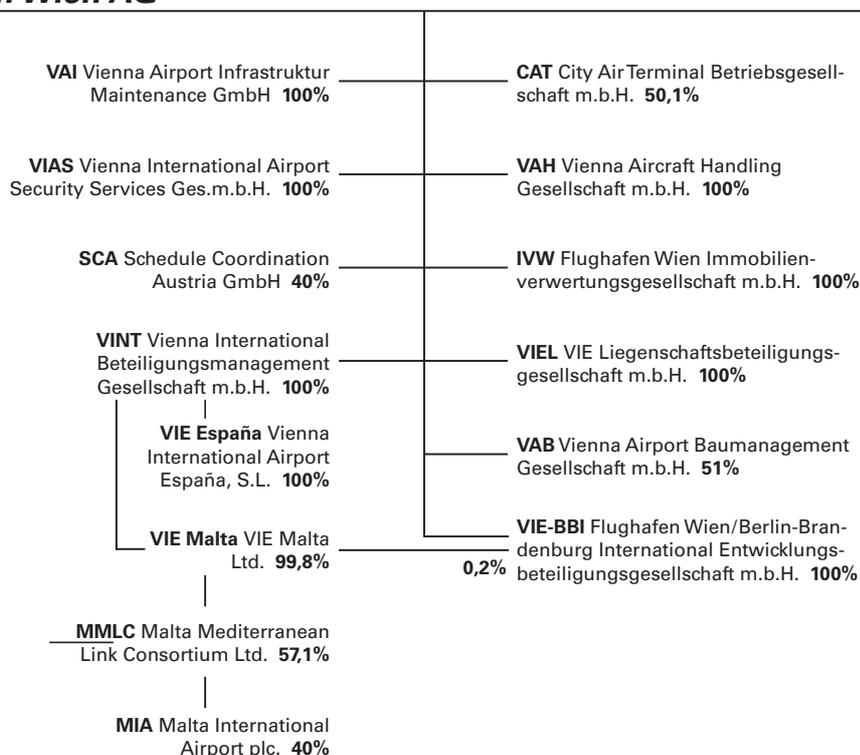
Vorstandsmitglied Ing. Gerhard Schmid, geboren 1957, begann seine Karriere als Techniker bei der Böhler AG (Forschungszentrum Seibersdorf). 1979 wechselte er in die Magistratsabteilung 46 der Gemeinde Wien (Technische Verkehrsangelegenheiten); 1987 wurde er Leiter des Büros des damaligen Bürgermeister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

Vorstandsmitglied Mag. Christian Domany, geboren 1952, begann seinen Karriereweg nach einem abgeschlossenen Studium der Betriebswirtschaftslehre mit dem Eintritt in den Creditanstalt Bankverein. 1984 wechselte er zur Industriellenvereinigung, wo er unter anderem als Leiter des Bereichs „Personal, Finanzen und Organisation“ und als Generalsekretär-Stellvertreter tätig war. Nach der Ernennung zum Generalsekretär des Österreichischen Sparkassenverbands im Jahr 1997 wurde er drei Jahre später Generalsekretär der Wirtschaftskammer Österreich. Am 1. Oktober des Berichtsjahres wurde er zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt. Seiner Verantwortung unterstehen der Geschäftsbereich Konsumentendienste sowie die Fachbereiche Personal, Treasury, Investor Relations, Beteiligungen, die Zentrale Projektbegleitung Bau und die Managementdienste.

Das Unternehmen Flughafen Wien

Die Flughafen Wien AG ist eine der wenigen börsennotierten Aktiengesellschaften in Europa, die einen Flughafen betreiben. Die öffentliche Hand hält eine Beteiligung von 40 Prozent, davon entfallen auf das Land Niederösterreich 20 Prozent und auf das Land Wien 20 Prozent. Unsere ArbeitnehmerInnen sind über eine Mitarbeiterstiftung, an die 10 Prozent des Aktienkapitals übertragen wurden, direkt am Unternehmenserfolg beteiligt. 50 Prozent der Aktien werden an der Wiener Börse gehandelt.

Flughafen Wien AG



Die vollständige Liste aller Beteiligungen der Flughafen Wien AG befindet sich, gegliedert nach Art und Umfang der Konsolidierung, im Jahresabschluss auf den Seiten 124-126. Im Geschäftsjahr 2004 nahm die VAI Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH ihre operative Tätigkeit im Bereich der Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen auf.

Die Flughafen Wien AG ist Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien sowie Anbieter aller damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen. Als marktführendes Unternehmen bei Flugverbindungen in die mittel- und osteuropäischen Länder bereiten wir uns auf ein überdurchschnittliches Wachstum vor. Mit Erweiterung der

Europäischen Union vergrößerte sich das Einzugsgebiet des Flughafen Wien in den östlichen Nachbarstaaten Österreichs. Waren es bislang 5,6 Millionen Einwohner, für die der Flughafen Wien bevorzugter Startpunkt ihrer Flugreise war, so steigt diese Zahl mit der Erweiterung und der geplanten Ausdehnung des Schengen-Raums auf 14,3 Millionen an. Dank der prosperierenden wirtschaftlichen Entwicklung dieser Länder ist mit einer starken Zunahme des Reiseaufkommens zu rechnen.

Aufgrund der hohen Anzahl an Osteuropa-Destinationen und seiner geostrategisch wertvollen Lage profitiert der Flughafen Wien bereits heute von dieser Entwicklung. Zum einen gilt es, die starke Position Wiens als Drehscheibe für den Transfer-Passagierverkehr zwischen Ost- und Westeuropa beizubehalten. Die Hub-Funktion unseres Flughafens wollen wir aber auch durch die Akquisition von weiteren Langstreckendestinationen stärken. Zum anderen gilt es, das wachsende Reiseaufkommen in der nunmehr größeren Catchment Area des Flughafen Wien durch intensives Marketing gezielt zu nutzen.

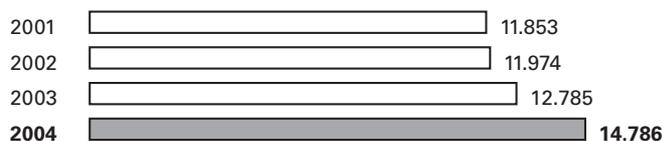
Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts

Die für den Erfolg des Flughafen-Geschäfts maßgeblichen Kenngrößen bilden das Passagieraufkommen, das Maximum Take-off Weight (MTOW) sowie die Anzahl der Flugbewegungen. Letztere geben als Summe aller Starts und Landungen Auskunft über die Auslastung der Rollbahn- und Abstellkapazitäten am Vorfeld. Das MTOW wird für jeden Flugzeugtyp vom Hersteller definiert und fließt in die Berechnung des Landetarifs einer Maschine ein. Die Anzahl der beförderten Passagiere wirkt sich über den Fluggasttarif, der von der jeweiligen Airline eingehoben wird, direkt auf die Ertragslage des Flughafens aus. Die für den Flughafen Wien ideale Verkehrsentwicklung ist daher eine Kombination aus hohem MTOW- und Passagierwachstum bei unterproportionaler Steigerung der Flugbewegungen und der damit einhergehenden optimalen Auslastung der Pistenkapazität.

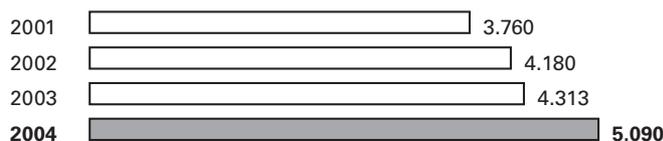
Das vorhandene Pistensystem ermöglicht maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde. Wenn die erwartete Verkehrsentwicklung eintrifft und die technischen Bedingungen gleich bleiben, dann benötigt der Flughafen Wien aus heutiger Sicht ab dem Jahr 2010 eine weitere Piste. Im Falle einer Kooperation des Flughafen Wien mit dem Flughafen Bratislava kann sich aus Sicht der Flughafen Wien AG die Möglichkeit ergeben, dass eine dritte Piste um zwei bis vier Jahre später – also erst 2012 bis 2014 – benötigt wird. Mit der Erweiterung der Terminalflächen wird bereits im Jahr 2005 begonnen. Für den Terminalausbau VIE-Skylink wurde ein Phasierungsmodell entwickelt, das ein Höchstmaß an Flexibilität und eine Abstimmung der Realisierungsschritte auf die aktuelle Verkehrsentwicklung erlaubt.

Das Betätigungsfeld des Flughafen Wien reicht jedoch weit über das klassische Airport-Geschäft hinaus. Mit einem Anstieg der Passagierzahlen steigt gleichzeitig auch die Attraktivität des Flughafens als Anbieter von Shop-, Gastronomie- und Werbeflächen. Dank der vorteilhaften geografischen Lage und den guten Flugverbindungen zu Destinationen Osteuropas gewinnt der Flughafen Wien auch an Bedeutung als Immobilienstandort für international operierende Konzerne.

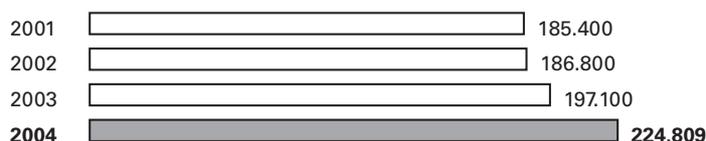
Passagiere in Tausend



Transferpassagiere in Tausend



Flugbewegungen



Immobilien

In Abhängigkeit zur jeweiligen Nachfrage realisiert und vermietet der Flughafen Wien sowohl Büro- als auch Fracht- und Logistikobjekte. Unsere Lage im Zentrum Europas unterstützt unsere Funktion als Drehscheibe zwischen Ost und West und macht den Flughafen Wien zum attraktiven Standort für internationale Konzerne, vor allem Speditionen und Frächter. Diesen Unternehmen moderne und bedarfsgerechte Immobilien zur Verfügung zu stellen, gehört zu unseren bedeutendsten Geschäftsfeldern und strategischen Vorhaben (nähere Informationen zu aktuellen Bauprojekten entnehmen Sie bitte dem Kapitel „Zukunftsperspektiven“ ab Seite 36).

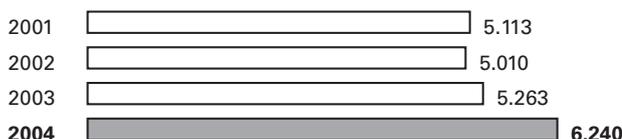
Shopping und Gastronomie

Der Flughafen Wien erschließt mit 18 Gastronomielokalen und 75 Shops seinen Passagieren, Besuchern, Anrainern und MitarbeiterInnen eine breit gefächerte Palette an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten.

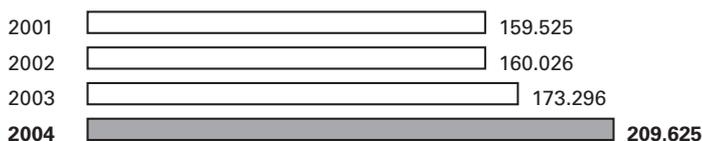
Parkierung

Per Jahresende 2004 stehen unseren Passagieren und Besuchern rund 4.000 Parkplätze in Parkhäusern, 300 Kurzparkplätze und rund 5.000 kostengünstigere Langzeitparkplätze zur Verfügung; dazu kommen noch rund 3.000 Abstellplätze für Dauermieter. In Abstimmung mit der Entwicklung der Passagierzahl ist auch ein Ausbau der Parkmöglichkeiten geplant.

Maximum Take-off Weight in tausend Tonnen



Fracht (Luftfracht, Trucking) in Tonnen



Werbeflächen

Begünstigt durch eine hohe Besucherfrequenz von durchschnittlich 43.000 Personen pro Tag, sind die Werbeflächen am Flughafen Wien besonders attraktiv. Durch eine Vielzahl von Werbeformen wie Plakatwände, Leuchtreklame, Megatransparente auf Parkhäusern, Werbekoffer auf Gepäckbändern oder durch Aufstellung von Großobjekten bietet der Flughafen Wien eine breite Palette von Möglichkeiten für effiziente Werbung.

VIP & Business Center und Lounges

Unser exklusives VIP & Business Center (VBC) bietet Kunden die Möglichkeit, Veranstaltungen verschiedenster Art zu organisieren und durchzuführen. Im Berichtsjahr haben 21.340 Personen die Angebote des VBC während 2.540 Veranstaltungen genutzt. Im Rahmen der baulichen Veränderungen am Flughafen Wien wird bis Ende 2005 – zeitgerecht zum EU-Ratsvorsitz Österreichs im ersten Halbjahr 2006 – ein neues, hochmodernes VBC entstehen. In fünf vom VBC betreuten Lounges können Passagiere ihren Aufenthalt am Flughafen Wien in angenehmer Atmosphäre genießen.

Know-how-Transfer

Im Rahmen von branchenspezifischen Beratungsleistungen bieten wir unsere Erfahrungen und unser Know-how auch anderen Airports an. Über Technical Service Agreements bringt sich der Flughafen Wien beim Flughafen Malta, an dem wir über das Konsortium Malta Mediterranean Link (MMLC) beteiligt sind, in den Bereichen strategische Planung, Retail-Geschäft, Personalentwicklung, Kapazitätsmanagement sowie Airport- und Aviation-Marketing ein. Seit Herbst diesen Jahres stellt der Flughafen Wien seine Beratungsleistungen auch dem Flughafen Riga zur Verfügung. Gegen starke internationale Konkurrenz konnten wir ein Ausschreibungsverfahren für die Weiterentwicklung des Flughafens der lettischen Hauptstadt gewinnen, der zunehmend vom steigenden Reiseverkehr innerhalb der erweiterten Europäischen Union profitiert. Hauptaufgaben für das Beratungsteam des Flughafen Wien werden die Überarbeitung des Masterplans, die Optimierung des Terminalausbaus und des Bereichs Land Development sowie die Entwicklung neuer Konzepte für die Zukunft des Flughafen Riga sein.

Die Erfolgsfaktoren des Flughafens Wien

Erfolgsfaktor Wachstumspotenzial

Die Verkehrsentwicklung des Jahres 2004 verlief für den Flughafen Wien ausgezeichnet. Wir konnten in fast allen Monaten zweistellige Zuwachsraten bei den Passagieren gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres verzeichnen. Im Dezember dieses Jahres durften wir den vierzehnten millionsten Passagier begrüßen. Ausschlaggebend dafür waren die Zuwächse im Osteuropa-Verkehr, in der Langstrecke nach Fernost sowie die positive Entwicklung bei den Low-Cost-Carriern. Unter der Annahme stabiler weltwirtschaftlicher Faktoren liegt unsere Prognose der Verkehrsentwicklung für das Jahr 2005 bei 8 Prozent und für die darauf folgenden fünf Jahre bei einem durchschnittlichen Plus von 4,6 Prozent. Aufgrund der überdurchschnittlichen wirtschaftlichen Entwicklung in unserem Einzugsgebiet erwarten wir auch künftig Wachstumsraten, die über dem Durchschnitt der europäischen Airports liegen.

Entwicklung der Spitzenstunde¹⁾

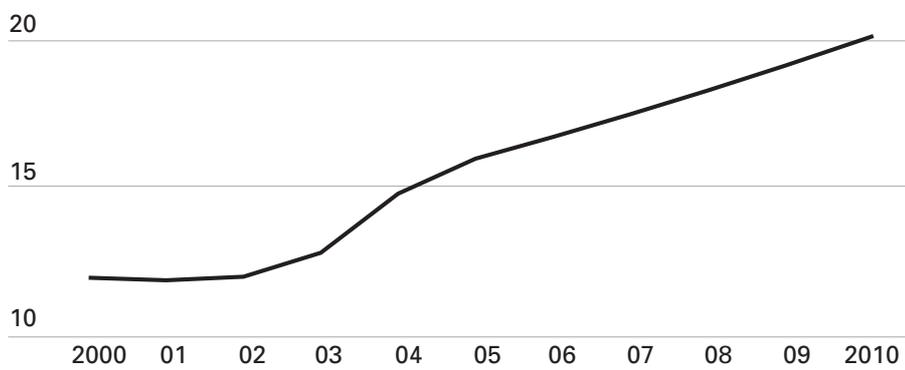
Flugbewegungen, 30. (typische) Spitzenstunde

Jahr	Flugbewegungen	Passagiere an + ab
2000	51	3.714
2001	52	3.922
2002	54	3.901
2003	54	3.864
Ist 2004	60	4.378
Prognose 2005	61	4.700
Prognose 2006	62	4.900
Prognose 2007	64	5.100
Prognose 2008	66	5.250
Prognose 2009	68	5.450

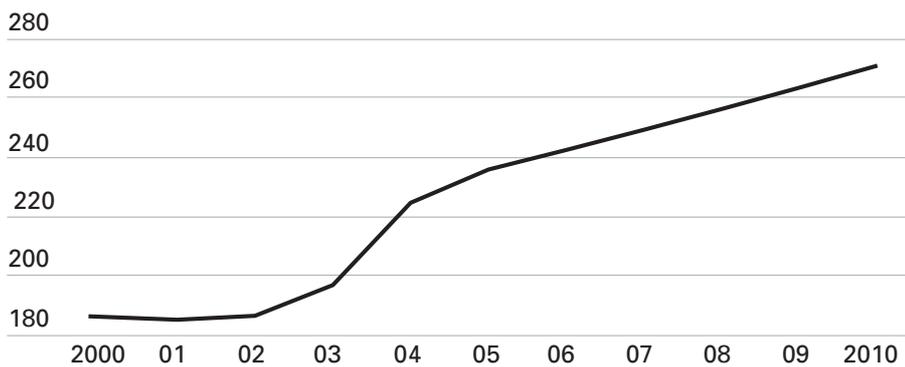
1) Stunde mit den meisten Flugbewegungen

Für die zeitliche Abfolge unseres bedarfsgerechten Ausbaurhabens spielt neben der Verkehrsentwicklung die Entwicklung der Spitzenstunde eine entscheidende Rolle. Die Erweiterung des Terminals VIE-Skylink umfasst den Pier Süd, zusätzliche Check-in-Schalter sowie eine erweiterte Gepäckausgabe. Die Realisierung der unterschiedlichen Ausbaustufen ist von der Entwicklung des Verkehrswachstums abhängig. Die erste Bauphase beginnt bereits Mitte 2005 und wird bis 2008 dauern. Ab Oktober 2005 wird eine temporäre Check-in-Halle als zwischenzeitliche Kapazitätserweiterung mit zusätzlichen 20 Check-in-Schaltern für unsere Passagiere bereitstehen (nähere Informationen finden Sie im Kapitel „Bedarfsgerechter Ausbau“ ab Seite 36.)

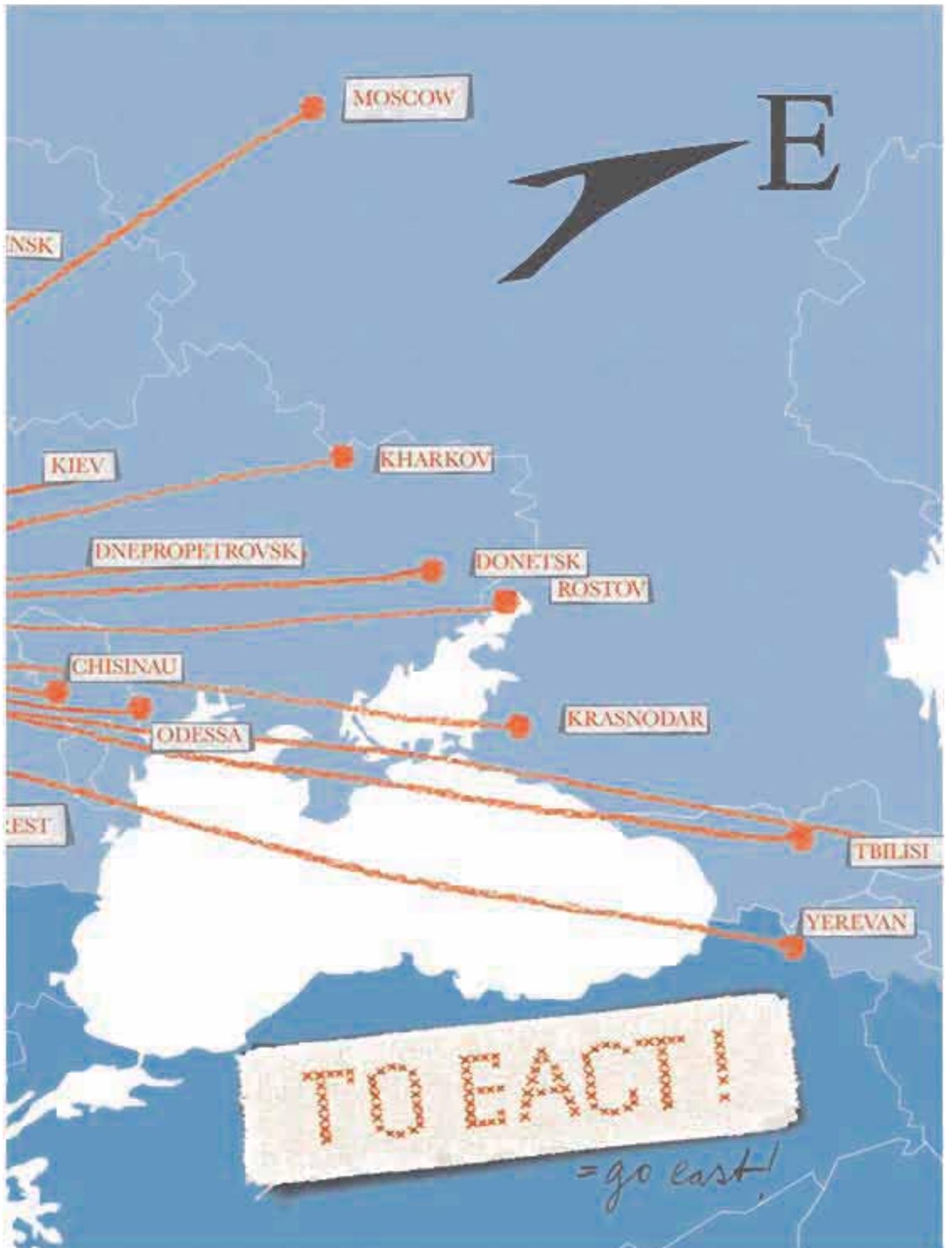
Passagierentwicklung in Millionen (Prognose 2005–2010)



Flugbewegungen in Tausend (Prognose 2005–2010)







MOSCOW

E

ENSK

KIEV

KHARKOV

DNEPROPETROVSK

DONETSK

ROSTOV

CHISINAU

ODESSA

KRASNODAR

EST

TBILISI

YEREVAN

TO EAST!

= go east!

Erfolgsfaktor Hub-Funktion

Neben dem Passagieraufkommen aus der eigenen Catchment Area nimmt die Entwicklung der Transferpassagiere, die den Flughafen Wien als Umsteigflughafen nützen, maßgeblichen Einfluss auf unseren Geschäftsverlauf. Ergänzend zum Ausbau der Destinationen und Frequenzen zählt somit die Verteidigung unserer hervorragenden Mindestumsteigzeiten (Minimum Connecting Time) zu den wichtigsten strategischen Zielsetzungen.

Transfargeschwindigkeit

Ein Transferanteil von 35 Prozent am Gesamtpassagieraufkommen unterstreicht die Funktion des Flughafen Wien als bedeutende internationale Verkehrsdrehscheibe. Aufgrund seiner ausgezeichneten Mindestumsteigzeiten wird er bei Transferverbindungen in den Reservierungssystemen prioritär ausgewiesen, wodurch der Verkauf von Tickets via Vienna stimuliert wird. Insgesamt stieg die Zahl der Transferpassagiere 2004 im Vergleich zu 2003 um 18 Prozent auf 5.089.624. Kurze Wege, das One-Roof-Konzept und ein hervorragendes Leitsystem weisen den Flughafen Wien als idealen Umsteigflughafen aus. Auch dem neu zu errichtenden Terminal VIE-Skylink wird das umsteigefreundliche One-Roof-Konzept zugrunde gelegt.

Minimum Connecting Time in Europa¹⁾ in Minuten

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

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

Ost-West-Hub

2004 konnte der Flughafen Wien seine Position als Ost-West-Hub weiter ausbauen. Der Verkehr nach Osteuropa stieg im Vergleich zu 2003 um 20,7 Prozent. Gemeinsam mit dem Home Carrier Austrian wurde das Netz nach Osteuropa – auch als direkte Folge der Incentive-Programme des Flughafen Wien – weiter verdichtet. Mit dem Beitritt der neuen EU-Nachbarstaaten Slowakei, Ungarn und Tschechien nutzen immer mehr BewohnerInnen des nunmehr erweiterten Einzugsgebiets den Flughafen Wien als Abflughafen.

Anzahl der Destinationen nach Osteuropa

	2004	2003	2002	2001
Wien (VIE)	41	40	36	34
Frankfurt (FRA)	43	42	39	37
Zürich (ZRH)	18	20	24	22
Budapest (BUD)	19	18	13	14
Prag (PRG)	25	22	20	21
München (MUC)	29	20	19	17

Entwicklung der Langstrecken

Mit Direktverbindungen nach Shanghai und Singapur, die im Sommerflugplan 2004 in das Streckennetz von Austrian aufgenommen wurden, stieg die Zahl der Fernost-Destinationen auf 14 an. In Summe erzielte der Fernost-Verkehr im Jahr 2004 eine Steigerung um 26 Prozent. Infolge der Incentive-Programme des Flughafen Wien konnte das Aufkommen auf der Langstrecke 2004 um insgesamt 21 Prozent erhöht werden. Die Incentive-Programme sind nicht nur auf eine weitere Festigung der Ost-West-Drehscheibenfunktion sondern auch auf die Aufnahme neuer Langstrecken- und Osteuropa-Destinationen ausgerichtet. Der 2004 eingeführte Frequenzdichte-Incentive soll die Verbindungshäufigkeit der Langstreckendestinationen optimieren; der Flughafen Wien bemüht sich jedoch auch aktiv um die Akquisition neuer Fluglinien. Im Mai 2004 konnte der prestigeträchtige Carrier Emirates als neuer Kunde gewonnen werden. Malaysia Airlines wurde mit der Wiederaufnahme der Strecke Kuala Lumpur erneut in den Flugplan aufgenommen. EVA Air verbindet Wien und Taipeh via Bangkok dreimal wöchentlich mit einem Airbus 330. Last, but not least bietet unser Home Carrier Austrian rund 80 Flüge pro Woche zu knapp 20 attraktiven Langstreckendestinationen.

29€

77;

19€

29

€99

88;

Vienna ME

Destination

20 || Oct 05

25 Oct

1



Erfolgsfaktor Low-Cost-Carrier

Im Geschäftsjahr 2004 entfielen 11,1 Prozent des Gesamtpassagieraufkommens von 14.785.529 des Flughafen Wien auf Low-Cost-Carrier. Air Berlin und NIKI integrierten attraktive Destinationen wie London Stansted, Rom, Warschau und Zürich in ihr Streckennetz. Beide Carrier zeichnen für 74 Prozent des Low-Cost-Aufkommens am Flughafen Wien verantwortlich, gefolgt von Germanwings auf Platz drei. Die weiteren Billigfluglinien am Flughafen Wien sind Intersky (Friedrichshafen) und Helvetic (Zürich). Unter den – hinsichtlich ihres Passagieraufkommens auf dem Flughafen Wien – größten zehn Airlines, belegen Air Berlin und NIKI hinter der Austrian Airlines Group und der Deutschen Lufthansa Platz drei und vier.

Aufgrund ihres neuartigen Geschäftsmodells gelingt es den Low-Cost-Carriern, neue Kundensegmente zu mobilisieren. 44 Prozent des neu generierten Verkehrs sind ihnen zuzuschreiben. Sie stellen somit einen wesentlichen Wachstumsfaktor des Flughafen Wien dar. Im Jahr 2004 fand mit dem Wegfall von V Bird und Duo Airways bereits eine erste Konsolidierung unter den Billigfliegern am Flughafen Wien statt. Selbstverständlich gelangen bei Low-Cost-Carriern die gleichen Tarifmodelle wie bei den Netzwerk-Carriern zur Anwendung.

Passagierentwicklung Low-Cost-Carrier^{*)}

Airline	2004	Anteil in %	2003	Anteil in %	2002	Anteil in %
Air Berlin	764.227	5,2	439.125	3,4	19.237	0,2
NIKI	447.205	3,0	–	–	–	–
Germanwings	299.377	2,0	239.814	1,9	37.149	0,3
V Bird	41.853	0,3	7.934	0,1	–	–
Intersky	36.214	0,2	25.004	0,2	8.182	0,1
Germania	25.617	0,2	43.448	0,3	–	–
Helvetic	25.595	0,2	1.599	0,0	–	–
Duo Airways	5.983	0,0	2.696	0,0	–	–
Gesamt	1.646.071	11,1	759.620	5,9	64.568	0,5

^{*)} Passagiere an+ab+Transit

Erfolgsfaktor

Wettbewerbsfähige Tarifpolitik

Die am Flughafen Wien eingehobenen Tarife – konkret Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif – unterliegen gemäß einer bis 31.12.2006 gültigen Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einer jährlichen Anpassung an das Verkehrswachstum und die Inflationsrate. Als Maßzahl für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturtarifs gilt hierbei das MTOW und für den Fluggasttarif und den landseitigen Infrastrukturtarif die Zahl der Passagiere. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Tarifänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-fache des Verkehrswachstums. Für die Berechnung des Verkehrswachstums wird der Durchschnittswert aus dem Wachstum des vergangenen und des aktuellen Jahres sowie des prognostizierten Wachstums des Folgejahres herangezogen. Im Falle eines negativen Durchschnittswertes der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Tarifänderung gleich der Inflationsrate. Aufgrund der angespannten Situation der Luftverkehrswirtschaft im Gefolge des Irak-Kriegs und des Ausbruchs von SARS im Jahr 2003 erfolgten im Sinne einer kundenorientierten Tarifpolitik keine Tarifanpassungen mit 1. Jänner 2004. Die Weiterführung des SARS-Incentives (60 Prozent Reduktion des Landetarifs für Flüge in die von SARS betroffenen Regionen) im Monat Jänner diente ebenfalls der Entlastung der betroffenen Frequenzen.

Eine tief greifende Umgestaltung des derzeitigen Tarifmodells erfolgte zum 1. Oktober 2004:

- Der Fluggasttarif wurde von bisher € 12,57 auf € 13,50 angehoben.
- Der Landetarif wurde um durchschnittlich 16 Prozent gesenkt.
- Der langjährige Wunsch der IATA nach Abschaffung der Regionaltariflösungen wurde erfüllt.
- Eine parktariffreie Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr wurde eingeführt.

Tarifänderungen, die sich aufgrund der Indexformel per 1. Jänner 2005 ergeben hätten, wurden bereits in dieser umfassenden Strukturänderung berücksichtigt. Insgesamt entsprechen beide Maßnahmen – die Tarifreform und die Einführung des Frequenzdichte-Incentives – einer relativen Senkung der Tarife in 2005 um rund 3 Prozent.

Ein weiteres zentrales Element der Tarifpolitik war die Implementierung eines Frequenzdichte-Incentives. Es soll neben den bereits bestehenden Wachstumsincentives und dem Transfer-Incentive – welcher eine Refundierung von € 8,21 pro abfliegenden Transferpassagier an die Fluglinie bedeutet – der Positionierung des Flughafen Wien als Drehscheibe zwischen West und Ost dienen und gilt sowohl für interkontinentale als auch Verbindungen nach Ost- und Zentraleuropa.

Mit den beschriebenen Tarifanpassungen, den bestehenden und neuen Incentive-Modellen sowie der Neugestaltung des Tarifmodells im Oktober des Berichtsjahres wurde den Fluglinien eine Entlastung in großem Umfang zuteil. Zudem forciert der Flughafen Wien mit diesen Anstrengungen die Förderung der strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen.

Erfolgsfaktor

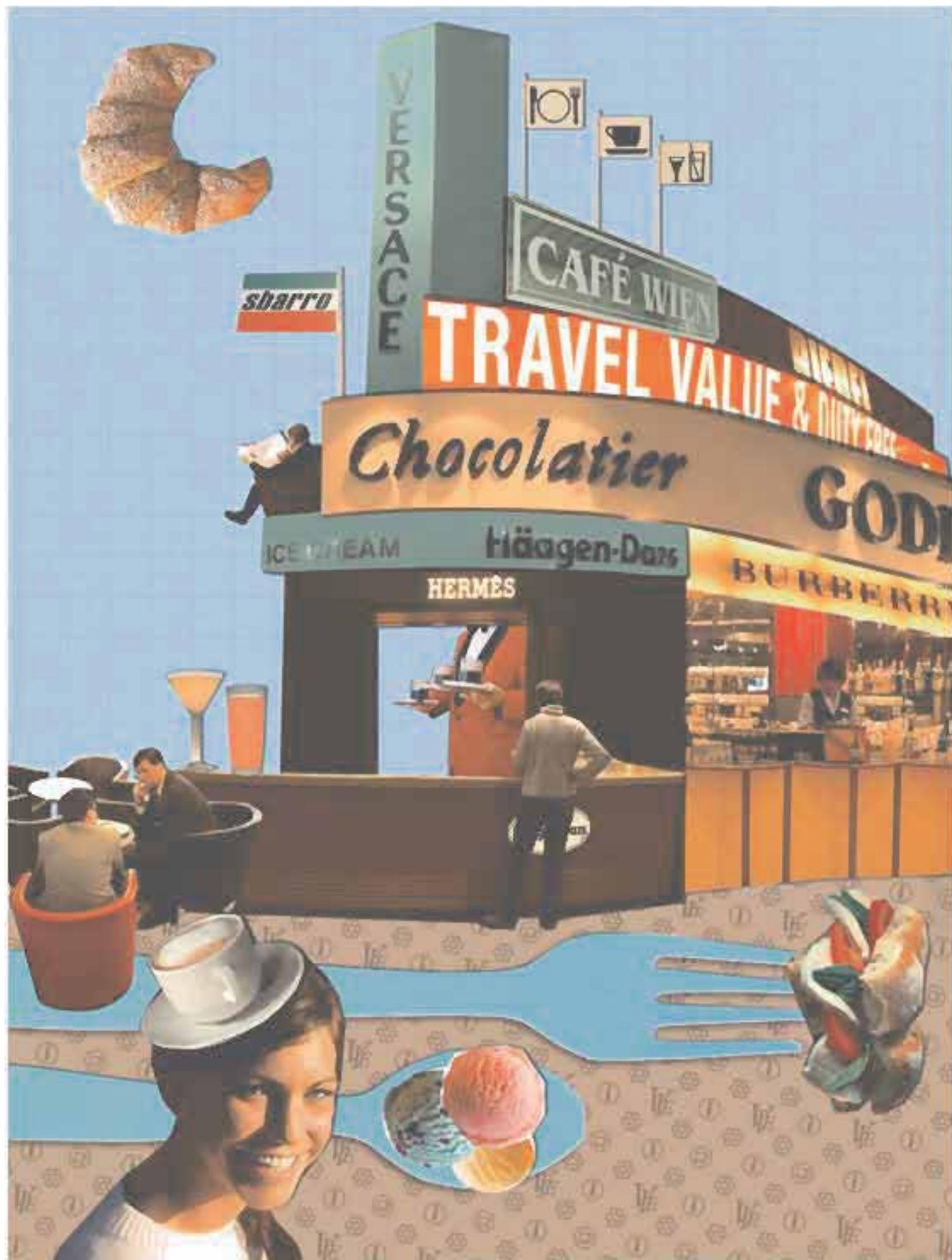
Professionelle Dienstleistung

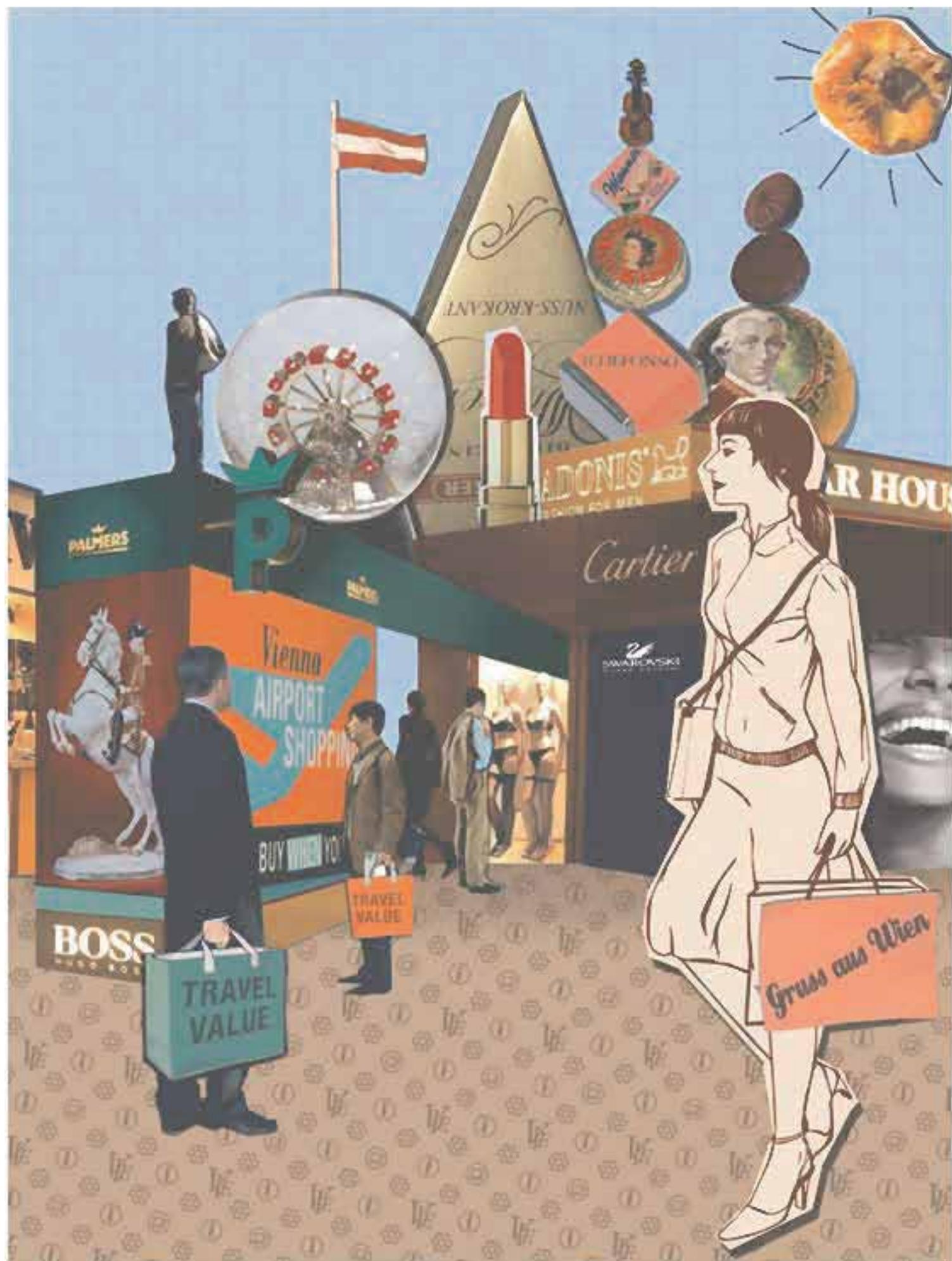
Servicequalität

Einen Schlüsselfaktor für den Erfolg unseres Unternehmens bilden die hohen Qualitätsstandards unserer Dienstleistungen. Die Erhaltung dieses Qualitätsanspruchs stellte im Berichtsjahr, bedingt durch die laufenden Ausbautätigkeiten und damit verbundene Beeinträchtigungen, eine besondere Herausforderung dar. Durch die volle Inanspruchnahme unserer momentan vorhandenen infrastrukturellen Kapazität bedarf es zurzeit temporärer und flexibler Maßnahmen, um die hohe Qualität unserer Dienstleistungen weiterhin zu sichern. Trotz gestiegener Passagierzahlen und der durch die Bauarbeiten beschränkten Kapazitäten blieb der Terminal Performance Index in der von uns in Auftrag gegebenen kontinuierlichen Passagierbefragung über die Leistungen und Facilities am Flughafen Wien auch in diesem Jahr nahezu konstant zwischen gut bis sehr gut.

Terminal Performance Index

(Note 1 = sehr gut, 5 = sehr schlecht)	2004	2003	2002	2001
Gesamtindex	1,33	1,40	1,38	1,35
Orientierung im Terminal	1,33	1,38	1,35	1,35
Sauberkeit	1,51	1,56	1,57	1,53
Sicherheitskontrolle	1,31	1,40	1,34	1,37
Wartezeit	1,34	1,42	1,40	1,38
Check-In-Agents	1,25	1,34	1,31	1,27
Informationen für Passagiere	1,32	1,41	1,33	1,29
Bequemlichkeit	1,20	1,30	1,27	1,27





High-Tech-Handling

Kurze Boarding- bzw. Transferzeiten sind von entscheidender Bedeutung für unsere Passagiere – für uns stellt dieser Anspruch vor allem hinsichtlich Gepäck-Handling eine permanente Herausforderung dar. Mit der Einführung einer scannerunterstützten elektronischen Erfassung von Messpunkten im Abfertigungsprozess setzen die Abfertigungsdienste des Flughafens Wien neue Maßstäbe im Prozess-Monitoring.

Mehr als 20 für den Abfertigungsprozess kritische Messpunkte werden vor Ort von unseren Mitarbeitern mit Scannern erfasst und elektronisch zusammengeführt. So wird beispielsweise gemessen, wann das letzte Gepäckstück ein- bzw. ausgeladen wird oder auch, wann mit dem Boarding begonnen werden kann. All diese Daten stehen nicht nur unserem internen Qualitätsmanagement zur kontinuierlichen Prozessverbesserung, sondern insbesondere auch unseren Kunden, den Airlines, zur Verfügung.

Unser Monitoring ergänzt bestehende Service Level Agreements um zusätzliche Qualitätsvereinbarungen mit den Airlines, die meist einmal pro Jahr von den Fluglinien überprüft werden. Wir stehen in einem ständigen offenen Dialog mit unseren Kunden, mit dem Ziel, auch künftig die gewohnt hohe Qualität und pünktliche Abfertigung zu garantieren.

Gepäckhandling

Jahr	Gepäckstücke an/ab	Spitzentag	Gepäckstücke an/ab
2004 ¹⁾	13.471.000	3.7.2004	60.670
2003 ²⁾	11.729.000	29.6.2003	51.660
2002 ³⁾	11.322.000	7.7.2002	51.940
2001 ⁴⁾	11.180.000	1.7.2001	51.600

1) Davon Marktanteil Flughafen-Wien-Handling: 90,7%; 2) Davon Marktanteil Flughafen-Wien-Handling: 89,4%
3) Davon Marktanteil Flughafen-Wien-Handling: 91,5%; 4) Davon Marktanteil Flughafen-Wien-Handling: 94,7%

Erfolgsfaktor Anrainerkommunikation

Wir sehen in einer konfliktfreien, lösungsorientierten Kommunikation mit unseren Partnern – Anrainer, Airlines, Flugverkehrskontrolle – ein zentrales Element unseres unternehmerischen Erfolgs. Zur Absicherung und Realisierung des zukünftigen Wachstumspotenzials des Flughafen Wien wurde auch eine Plattform zur Förderung des Dialogs zwischen den betroffenen Parteien eingerichtet. Zentrales Instrument dieser Plattform ist das Mediationsverfahren Flughafen Wien. Seit 2000 erarbeiten die Vertreter der beteiligten Verfahrensparteien Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation unter Berücksichtigung der langfristigen Kapazitätsplanung des Flughafen Wien. Ziel ist es, trotz teilweise konkurrierender Interessen eine für alle Beteiligten zufrieden stellende Lösung zu finden.

Nähere Informationen zu bereits umgesetzten Maßnahmen und deren Evaluierung finden Sie im Kapitel „Mediationsverfahren“ auf Seite 55. Bis Mitte 2005 wird der Mediationsvertrag über die Einrichtung eines Umweltfonds, Maßnahmen zum technischen Lärmschutz, Deckelungen bei der Zahl der Flugbewegungen, Nachtflugregelungen und die Lage einer dritten Piste angestrebt.

Der bereits 1989 gegründete Nachbarschaftsbeirat sorgt für intensiven Informationsaustausch zwischen den Verantwortlichen des Flughafen Wien und den anliegenden Gemeinden. Neben Empfehlungen für Problemlösungen wird auch kontinuierlich an der Durchführung von Sofortmaßnahmen, wie zum Beispiel die Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern in den Anrainergemeinden, gearbeitet.

Der Verein Forum 11 unterstützt seit 1993 die Kommunikation über die wirtschaftliche, ökologische und soziokulturelle Entwicklung der Umlandgemeinden des Flughafen Wien. Mit der Zeitschrift „vis à vie“ des Forum 11, der Flughafen-Zeitschrift „VIE aktuell“ und dem vom Mediationsforum publizierten Newsletter erhalten Anrainer und Meinungsbildner Informationen über die aktuellen Entwicklungen rund um den Flughafen.

Erfolgsfaktor Sicherheit

Bedingt durch die Ereignisse des 11. September, ist das Thema Sicherheit im internationalen Flugverkehr noch stärker ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt. Durch die EU-Verordnung 2320 (Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt – Verordnung des europäischen Parlaments und des Rats) wurden EU-weit strenge Sicherheitsstandards für Flughäfen festgelegt. Auf Basis eines Sicherheitskonzepts wurden mittels baulicher Maßnahmen und neuer Sicherheitssysteme die hohen Standards erfüllt. Dieses Konzept wurde im National Security Committee für alle österreichischen Verkehrsflughäfen als Maßstab herangezogen.

Eine weitere Maßnahme war die Erarbeitung neuer Sicherheitsschulungen, die mit strengen EU-Standards belegt sind. Der Flughafen Wien hat diese Schulungen für die österreichischen Airports entwickelt. Diese werden in adaptierter Form auch in den Bundesländern eingesetzt. Im Bereich der technischen Sicherheitseinrichtungen nimmt der Flughafen Wien im europäischen Vergleich eine Spitzenposition ein. Das 100%-Hold-Baggage-Screening (HBS), die Kontrolle des Groß- und Transfergepäcks, wurde im Jahr 2004 mit großem Erfolg eingeführt. Für die Anschaffung und den dadurch notwendigen Umbau am Flughafen wurden bisher € 16,7 Mio. ausgegeben. Gleichzeitig wurde ein Schulungssystem für Aus- und Weiterbildung der am HBS tätigen MitarbeiterInnen entwickelt, das ein hohes Maß an Sicherheitsqualität für unsere Passagiere garantiert. Im Auftrag der Behörden hat die Flughafen Wien AG hiermit den österreichweiten Standard für die Ausstattung aller Airports vorgegeben.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für das ausgezeichnete Sicherheitsniveau am Flughafen Wien ist die erfolgreiche Zusammenarbeit und Vernetzung aller Aktivitäten zwischen den am Flughafen Wien tätigen Organisationen. Dazu gehören insbesondere das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, das Bundesministerium für Inneres, die Bundespolizeidirektion Schwechat, die MitarbeiterInnen des Flughafens und die 100-prozentige Tochtergesellschaft VIAS (Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.). VIAS hat nach einer Neuausschreibung durch das Bundesministerium für Inneres im Berichtsjahr aufgrund ihres hohen Qualitätsniveaus erneut den Zuschlag für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen am Flughafen Wien erhalten.



Border Control

FEUERWEHR

Grenzpolizei

ATTENTION!

CAUTION
WET FLOOR



Die Zukunftsperspektiven des Flughafen Wien

Bedarfsgerechter Ausbau

Der im Jahr 1998 erstellte Masterplan zur zukünftigen Entwicklung des Flughafen Wien dient als strategisches Flächensicherungskonzept für alle Bauvorhaben. Die zeitliche Abfolge der geplanten Projekte ist flexibel gestaltet und hängt vom tatsächlichen Eintreffen der prognostizierten Verkehrszahlen ab. Ein Teilbereich dieses Konzepts umfasst jene Airport-Vorhaben, deren Baubeginn bis 2008 geplant ist – wobei die Terminalerweiterung VIE-Skylink das Leitprojekt darstellt. In einem anderen Abschnitt werden Airport-Projekte mit einem Baustart nach 2009 erfasst, darunter die Parallelpiste als größtes Vorhaben. Sie soll aus heutiger Sicht ab 2010 unter Einbeziehung der Ergebnisse der Mediation (www.viemediation.at) in Betrieb gehen. Im Falle einer Kooperation des Flughafen Wien mit dem Flughafen Bratislava kann sich aus Sicht der Flughafen Wien AG die Möglichkeit ergeben, dass eine dritte Piste um zwei bis vier Jahre später – also erst 2012 bis 2014 – benötigt wird. Non-Aviation-Projekte wie der Office Park, dessen erste Phase im Herbst 2004 finalisiert werden konnte, oder der Flugsicherungsturm sind im Masterplan ebenso berücksichtigt wie Aspekte der Flächensicherung für Projekte, deren Umsetzungszeitpunkt noch ungewiss ist.

Aktuelle Masterplan-Projekte

VIE-Skylink

Die erfreuliche Entwicklung des Passagieraufkommens, die Absicherung der internationalen Qualitätsniveaus, aber auch die behördlichen Auflagen zur Trennung des Schengen- und Non-Schengen-Betriebs verlangen eine Erweiterung der bestehenden Terminalflächen. Mit dem Terminalausbau VIE-Skylink wurde ein flexibles Phasierungsmodell entwickelt, das in Abstimmung zur aktuellen Verkehrsentwicklung realisiert werden kann. Durch den Anschluss an die bestehenden Flughafengebäude wird das so genannte One-Roof-Konzept weiterhin beibehalten. Am neuen Pier Süd des VIE-Skylink werden künftig bis zu maximal 17 (in Abhängigkeit zur Flugzeuggröße) flexibel einsetzbare Pier-Positionen zur Verfügung stehen. Die komplexen Transferbeziehungen zwischen Schengen- und Non-Schengen-Passagieren werden optimal durch eine übersichtliche Gebäudekonfiguration unterstützt. Diese Multifunktionalität des Piers, inklusive kurzer Wegstrecken für den Passagier, ermöglichen eine im europäischen Vergleich äußerst konkurrenzfähige Minimum Connecting Time von nur 25 Minuten. Im ersten Ausbauschnitt wird die Kapazität des Flughafen Wien bis 2008 auf 25 Millionen Passagiere erweitert werden. In Summe wird mit VIE-Skylink die Gesamtkapazität auf maximal 28 Millionen Passagiere pro Jahr erweitert.

Passagiere

	2004	2008	VIE-Skylink-Endausbau ¹⁾
Passagiere (in Mio.)	14,8	25	28

Kapazitäten

Check-in-Schalter	84	114 (50+64)	146 (50+96)
Pier-Positionen	20	33	37
Gepäckausgabebänder	7	10	10
Shoppingfläche (in m ²)	6.189	11.700	11.700
Gastronomiefläche (in m ²)	3.400	7.300	7.300

1) Inklusive Bestand

Gepäcksortieranlage

Die Gepäckförder- und -sortieranlage stellt das Herzstück des VIE-Skylink dar. Mit zwei Gepäckzentralen umfasst das Konzept ferner die Installation für das 100%-Hold-Baggage-Screening (HBS), die optimale Unterstützung für den Transferverkehr durch zehn Transfergepäckaufgabebänder und insgesamt 16 Sortierzielen im Pier. Die Verbindung zwischen den beiden Zentralen stellt sicher, dass das Gepäck zwischen den beiden Anlagen reibungslos transferiert werden kann. Der Baubeginn für die neue Gepäcksortieranlage wird Mitte 2006 erfolgen; fertig gestellt soll die Halle im Dezember 2007 werden.

Provisorische Check-in-Halle bis zur Errichtung des VIE-Skylink

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird auf einem Teil des Kurzparkplatzes 1 eine temporäre Check-in-Halle errichtet, die bis zur Fertigstellung des VIE-Skylink mögliche Kapazitätsengpässe abfangen soll. Auf einer Fläche von 1.200 m² stehen zusätzlich 22 Check-in-Schalter sowie zehn Airline-Kontakt-Counter sowie eine Anbindung an die automatische Sortieranlage zur Verfügung.

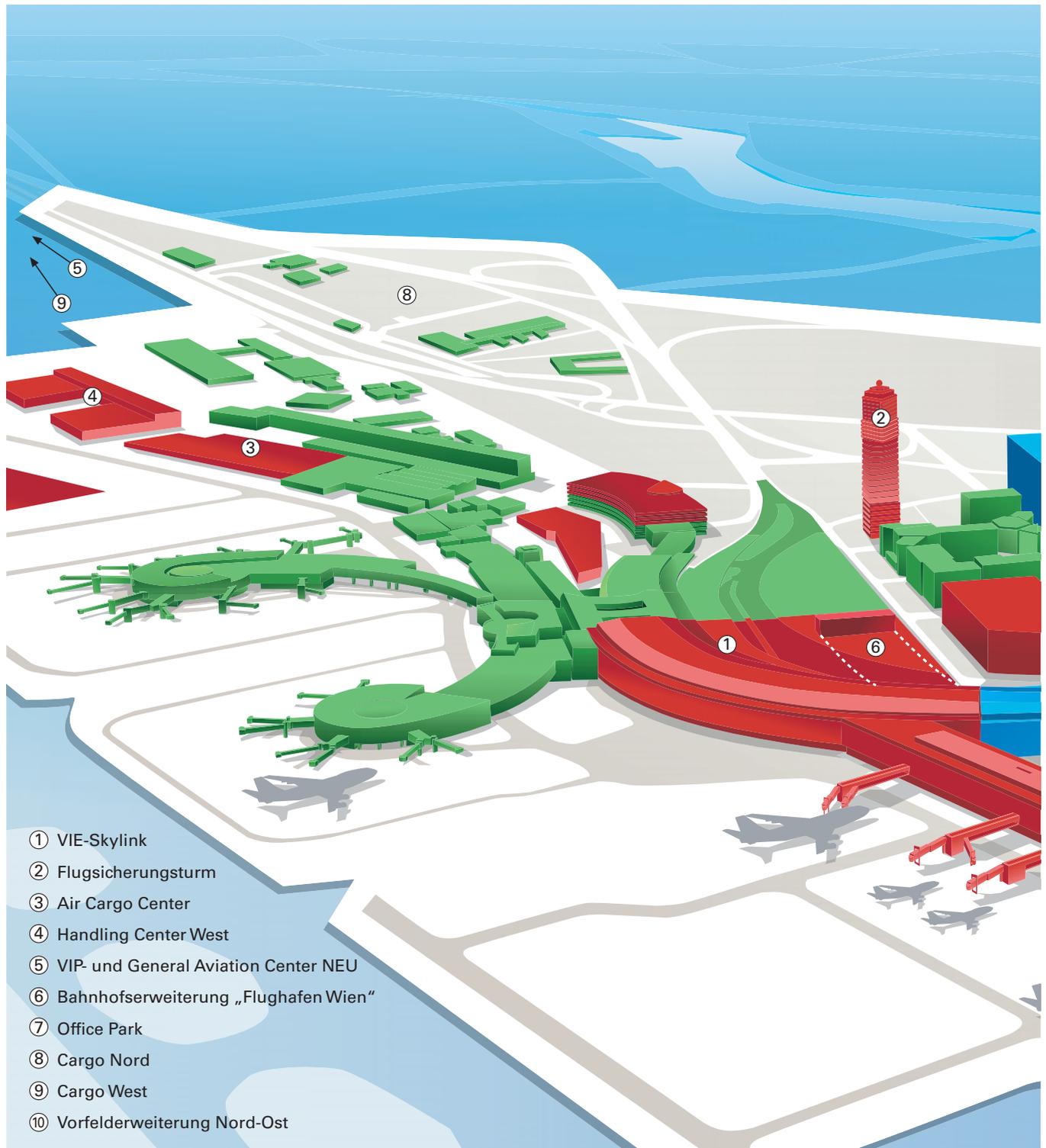
Parallelpiste

Aufgrund des hohen Investitionsvolumens stellt die Parallelpiste das größte Einzelvorhaben des Masterplans dar. Da das derzeitige Pistensystem einen unabhängigen Betrieb auf den vorhandenen Start- und Landebahnen nicht zulässt, sind derzeit maximal 72 Flugbewegungen in der Stunde möglich. Dies entspricht einer Kapazität von 1,6 Pisten. Für einen unabhängigen Betrieb müsste eine zusätzliche Start- und Landebahn parallel zu einer der bereits existierenden Pisten errichtet werden. Wenn die erwartete Verkehrsentwicklung eintritt und die technischen Bedingungen gleich bleiben, dann benötigt der Flughafen Wien aus heutiger Sicht ab dem Jahr 2010 eine weitere Piste. Im Falle einer Kooperation des Flughafen Wien mit dem Flughafen Bratislava kann sich aus Sicht der Flughafen Wien AG die Möglichkeit ergeben, dass eine dritte Piste um zwei bis vier Jahre später – also erst 2012 bis 2014 – benötigt wird.

Flugsicherungsturm

Der neue Tower und das integrierte Bürogebäude der Austro Control GesmbH mit einer Nettofläche von rund 3.500 m² stellen das technische Herz der Flugsicherung dar. Mit einer Höhe von zirka 109 m wird der Flugsicherungsturm zum neuen Wahrzeichen für den Flughafen Wien. Abgesehen von seiner Höhe wird die auffallende Fassadengestaltung – eine 3.800 m² große Membran, die den Turm umspannt – ein unverwechselbares Merkmal darstellen. Der neue Flugsicherungsturm wird im Sommer 2005 bezugsfertig sein.

Flughafen Wien im Ausbau



Air Cargo Center

Das Air Cargo Center (ACC) wurde in einem europaweiten Architekturwettbewerb ausgeschrieben und wird nach den modernsten Standards der für die Frachtabfertigung erforderlichen Informationstechnologie und Logistikprozesse errichtet. Es umfasst die Erweiterung der Fracht- und Speditionshallen inklusive der benötigten Büroflächen. Das Konzept ermöglicht eine flexible und gleichzeitig effektive Frachtabfertigung ohne kreuzende Materialströme. In der ersten Baustufe werden etwa 16.000 m² Frachthallen, rund 4.000 m² Speditionshallen und 15.000 m² Bürofläche realisiert. Ebenso geplant ist die Errichtung eines zweiten vorgelagerten Speditionsgebäudes mit 3.000 m² Hallen- und zirka 8.000 m² Bürofläche. Mit der Fertigstellung des Neubaus Ende 2005 und dem Umbau der bestehenden Gebäude bis Mitte 2006 werden insgesamt 37.676 m² Lagerfläche und 14.533 m² Bürofläche zur Verfügung stehen.

Handling Center West

Das Handling Center West (HCW) wird in mehreren Phasen errichtet. Es beinhaltet Abstellflächen der für die Flugzeugabfertigung erforderlichen Gerätschaften sowie Aufenthalts-, Sozial- und Büroflächen des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste. In der ersten Phase werden Cargo-Handling-Flächen von 12.000 m² sowie ein Speditionsgebäude mit 3.000 m² Lagerfläche und 8.500 m² Bürofläche errichtet. Baubeginn der Phase 1 war im September 2004; die Fertigstellung wird im Oktober 2005 erfolgen.

VIP und General Aviation Center NEU

In einem europaweiten Architekturwettbewerb wurde die Neugestaltung des VIP Center und des General Aviation Center am Flughafen Wien neu ausgeschrieben. In einem hochmodernen Gebäude werden die Räume des VIP Center sowie der neue General-Aviation-Terminal untergebracht sein. Die Errichtung eines adäquaten Hangars wird in mehreren Phasen erfolgen. Weiters werden neue Vorfeldflächen mit der dazu notwendigen technischen Infrastruktur geschaffen. Die Bauphase soll von Jänner bis Dezember 2005 dauern.

Vorfelderweiterung Nord-Ost

Das Projekt Vorfelderweiterung Nordost umfasst in einer ersten Phase die Errichtung von zusätzlichen fünf bis acht Luftfahrzeugabstellpositionen – je nach Größe der Flugzeuge. Diese Abstellflächen dienen einerseits als Ersatz für die durch die Baustelle VIE-Skylink wegfallenden Positionen und sollen andererseits den durch das Wachstum erforderlichen Positionsbedarf decken. Weiters werden eine Rollgasse, eine Rollweganbindung sowie ein Schneeabladeplatz errichtet. Das Projekt wurde mit August 2004 begonnen und soll im Juni 2005 fertig gestellt sein. Es werden ca. 130.000 m² Vorfeldflächen geschaffen. Die Flächen werden mit Unterflurbetankung ausgestattet und sind zur Hälfte mit Asphalt und zur anderen Hälfte mit Beton befestigt.

Bahnhofserweiterung „Flughafen Wien“

Der Bahnhof „Flughafen Wien“ wird umgebaut und fernzugtauglich gemacht – die Bahnsteige werden auf 450 Meter verlängert, die Gleisanlage östlich des Bahnhofs wird zweigleisig ausgebaut. Zusätzliche Stiegenaufgänge, Fahrtreppen und Lifte werden das Erreichen der Ebenen über dem Bahnhof erleichtern. Die neuen Bahnsteige werden Anfang 2008 in Betrieb genommen. Der bestehende Tunnel wird adaptiert, eine zweite Tunnelröhre neu errichtet. In Planung ist auch die Überplattung bislang offener Bahnabschnitte. Die Fertigstellung aller Bahnhofsumbauten ist für das Jahr 2010 geplant. Die Kosten für den Umbau werden zu 65 Prozent von den Österreichischen Bundesbahnen und zu 35 Prozent von der Flughafen Wien AG getragen.

Forcierung des zweiten strategischen Standbeins

Das operative Betätigungsfeld des Flughafen Wien geht weit über das Airport-Geschäft hinaus. Die Palette reicht vom Immobiliengeschäft über das Center-Management bis hin zu Parkierung, Ver- und Entsorgungsleistungen sowie der Organisation der Sicherheitsdienstleistungen. Der kontinuierliche Ausbau dieses wirtschaftlich wichtigen Standbeins unterstützt die weitere operative Diversifikation.

Aktives Immobilien-Management

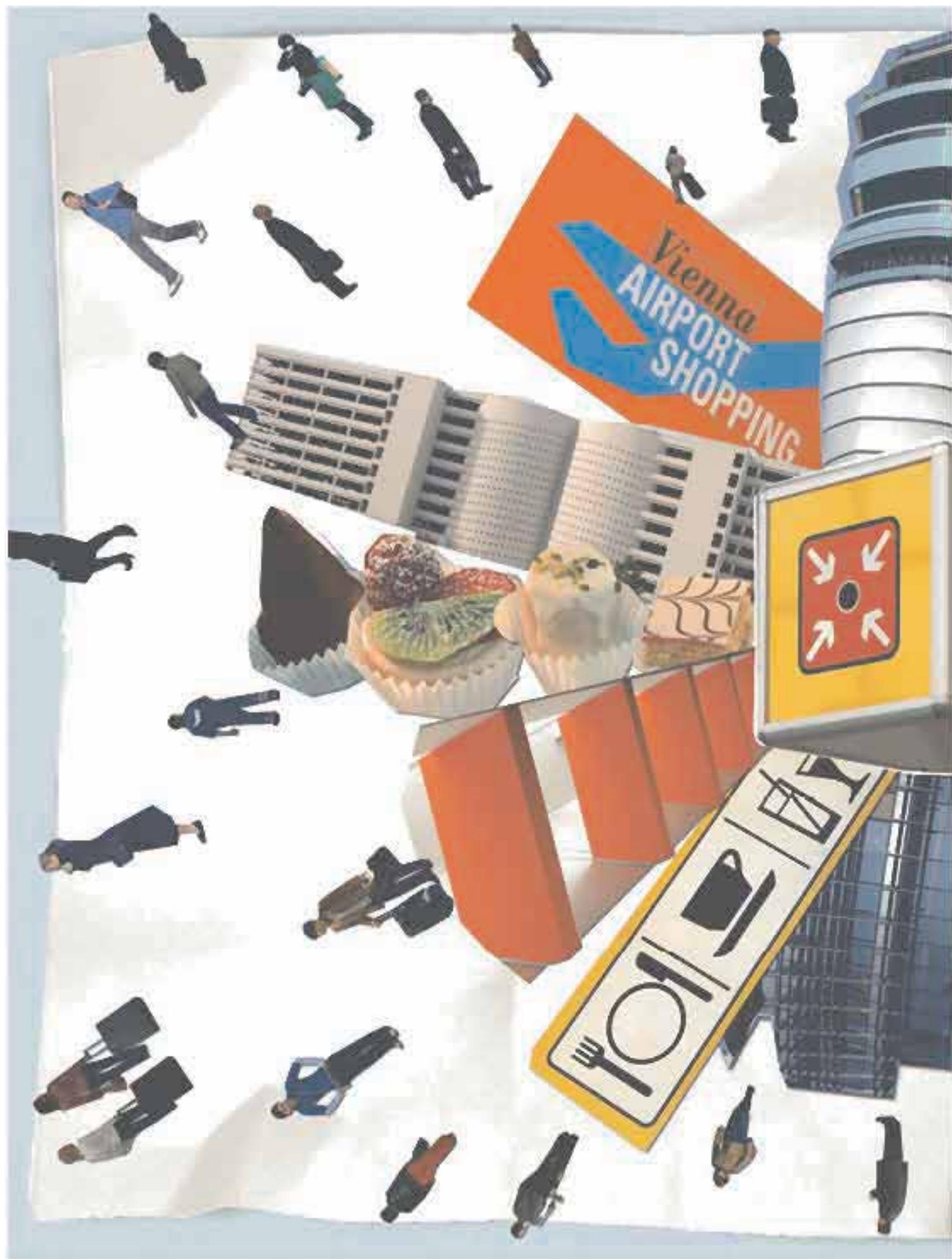
Dank eines effizienten Immobilien-Managements erreicht der Vermietungsgrad unserer Liegenschaften nahezu 100 Prozent. Um- und Neubauarbeiten sind dennoch laufend notwendig, um das Durchschnittsalter der Bausubstanzen weiter zu senken. Entsprechend der stetigen Nachfrage nach attraktiven Flächen werden sowohl auf dem Bürosektor mit dem Office Park – einer hochmodernen Büroimmobilie – als auch auf dem Gebiet der Fracht- und Logistikimmobilien neue Objekte realisiert. Darüber hinaus werden Zusatzleistungen wie Instandhaltungs- und Reinigungsdienste in einem Dienstleistungskatalog gebündelt und den Mietern verstärkt angeboten. Im Geschäftsbereich Center-Management werden Flächen in den Terminals an Einzelhändler und Gastronomiebetriebe vermietet. Mit der Eröffnung des neuen Terminals VIE-Skylink im Jahr 2008 ist mit einer Zunahme der Einkünfte in diesem Geschäftsbereich zu rechnen.

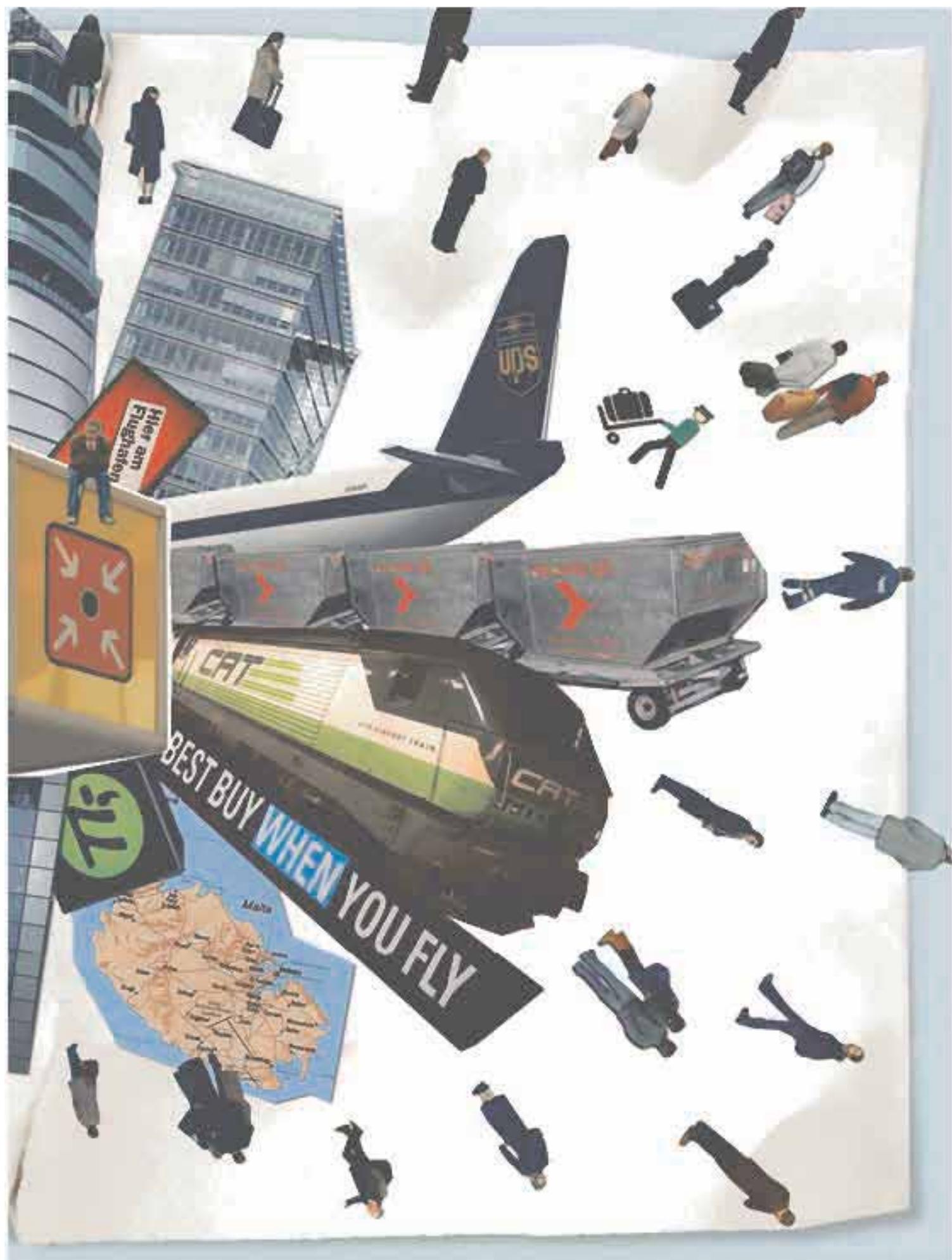
Office Park

Der neue Office Park wurde im Herbst 2004 in einer ersten Ausbaustufe mit 26.000 m² Bürofläche umgesetzt. Der Standort in zentraler Lage bietet eine witterungsgeschützte Verbindung in den Terminalbereich, aber auch in den Bahnhof und das Parkhaus. Der Office Park ist eine innovative, hoch technisierte Büroimmobilie, die im Besonderen unter dem Aspekt einer flexiblen Nutzung errichtet wurde. Der Standort Flughafen ist ideal für Unternehmen, die durch die Positionierung ihrer Firmenzentrale im Zentrum Europas alle Vorteile der Verkehrsanbindung sowie die Nähe zu den Hoffungsmärkten in Osteuropa nutzen wollen. Neben den Büroflächen sind im Gebäude diverse gastronomische Einrichtungen, Bankservice, Shops für die Nahversorgung sowie moderne Konferenz-Einrichtungen untergebracht. Bei Nutzung aller dafür vorhandenen Flächen sind im Endausbau insgesamt 100.000 m² Bürofläche möglich.

Cargo Nord und Cargo West

Der Bereich Cargo Nord wurde der Frachtentwicklung, insbesondere dem Ausbau des Integratorgeschäfts, gewidmet. UPS, TNT, Menlo und FedEx haben sich dort bereits angesiedelt. Mit weiteren Interessenten werden Verhandlungen geführt. Zur effizienteren Zollabfertigung hat die Flughafen Wien AG für den Österreichischen Zoll eine Außenstelle mit rund 300 m² Bürofläche für Abfertigungs- und Amtsräume errichtet. Bislang wurden insgesamt 14.853 m² Gesamtmietfläche (Büro und Lager) entwickelt, realisiert und an die Nutzer übergeben; zirka 4,8 ha stehen für weitere Projekte zur Verfügung. Mit dem Projekt Cargo West wird ein weiteres Logistikareal erschlossen. Die Grundfläche von Cargo West beträgt insgesamt 15.000 m².





Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts

Über die bestehenden Wachstumsmöglichkeiten am Flughafen Wien hinaus werden zukünftige Ertragspotenziale durch die Erschließung neuer Geschäftsfelder eröffnet. Diesbezüglich beschränken wir jedoch die Aktivitäten auf die drei Ebenen Flughafenprojekte, Immobilienentwicklung innerhalb unserer angestammten Region und Aktivitäten in verwandten Märkten. Jede Erweiterung unserer operativen Geschäftsfelder erfolgt jedoch nur unter Einhaltung exakt formulierter Prämissen. Bei etwaigen Unternehmensbeteiligungen streben wir einen strategischen Einfluss an. Bei allen Vorhaben müssen Haftungs- und Finanzierungsrisiken klar abgrenzbar sein: Zum einen darf die für den Ausbau und das Wachstum am Standort benötigte Finanzkraft durch zusätzliche Projekte nicht beeinträchtigt werden. Zum anderen muss durch derartige Projekte der Unternehmenswert vermehrt und die Dividendenausschüttungsfähigkeit verbessert werden.

Neben der regen Bautätigkeit am Flughafen Wien selbst ziehen wir auch die Realisierung von Immobilienprojekten in nahen Entwicklungsgebieten wie Fischamend oder Schwechat in Erwägung. Hinsichtlich weiterer Flughafenprojekte kommt nicht nur die Entwicklung und der Betrieb anderer Flughäfen, sondern auch die Erbringung branchenspezifischer Beratungsdienstleistungen infrage. Am Beispiel des Flughafen Malta, an dem der Flughafen Wien seit Juli 2002 über ein Konsortium, das 40 Prozent hält, beteiligt ist, sowie anhand der Beratungsleistungen für den Flughafen Riga lässt sich dieser Know-how-Export bereits eindrucksvoll dokumentieren. Für Airport-Beteiligungen gelten zusätzliche Rahmenbedingungen und eine klare Länderpriorisierung.

Aufgrund der geografischen Nähe und der besonderen strategischen Bedeutung wird eine Kooperation mit dem Flughafen Bratislava in Form eines gemeinsamen Flughafensystems angestrebt. Mit dem EU-Beitritt der östlichen Nachbarstaaten entstand eine neue, wachstumsstarke EU-Region. In Wien wurden 2004 14,8 Millionen Passagiere abgefertigt, in Bratislava rund 900.000. Laut internationalen Verkehrsprognosen wird eine Steigerung der Flugnachfrage im Einzugsgebiet der Flughäfen auf 29 Millionen Passagiere bis 2015 erwartet, die besser in Kooperation als in Konkurrenz bewältigt werden kann. So können im Kooperationsfall laut Prognose 23 Millionen Passagiere in Wien bzw. 6 Millionen in Bratislava bedient werden, während ein Konkurrenzmodell lediglich 3 Millionen Passagiere für Bratislava und 26 Millionen für Wien vorsieht. Der Flughafen Wien partizipiert an einer Studie, die die strategischen, volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Auswirkungen einer Zusammenarbeit der beiden Flughäfen untersucht. Sie wird von der Flughafen Wien AG teilfinanziert.

Durch die erfolgreiche Inbetriebnahme des City Airport Train (CAT) im Dezember 2003 bewies die Flughafen Wien AG auch außerhalb ihres Standorts exzellentes Know-how in allen Fragen der Logistik wie auch in der Implementierung von Informationssystemen. Mit über 650.000 Fahrgästen nach einem Jahr liegt der CAT voll im Businessplan. Sein Marktanteil an den Beförderungsmitteln zum Flughafen wuchs von 4 Prozent Anfang Jänner des Berichtsjahres auf 8 Prozent bis Mitte Dezember. Dieses Potenzial soll auch in Zukunft durch die Realisierung von Infrastrukturprojekten genutzt werden. Das eisenbahnspezifische Know-how wird durch den Partner ÖBB sichergestellt.

Corporate Governance

Der seit Oktober 2002 bestehende Österreichische Corporate-Governance-Kodex stellt ein Regelwerk für die verantwortungsvolle, auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtete Unternehmensführung dar, zu dessen Einhaltung sich Unternehmen freiwillig verpflichten können.

Mit der Verpflichtungserklärung im April 2003 zählte die Flughafen Wien AG zu den ersten Unternehmen, die sich zum Kodex bekannten, und erneuert hiermit dieses Bekenntnis. Unser Interesse, das Vertrauen unserer Aktionäre, Kunden, MitarbeiterInnen, aber auch das der breiten Öffentlichkeit zu stärken, ist unverändert groß. Den Österreichischen Corporate-Governance-Kodex verstehen wir als wichtiges Instrument zur Gewährleistung der unterschiedlichen Ansprüche und Bedürfnisse an eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und Kontrolle.

One Share – One Vote

Das Prinzip „One Share – One Vote“ ist in §13 unserer Satzung, der die Ausübung der Stimmrechte sowie Wahlvorgänge regelt, verankert. Die Satzung der Flughafen Wien AG ist unter der Internetadresse www.viennaairport.com/ir/satzung.cfm abrufbar.

Vorstand und Aufsichtsrat

Der Vorstand handelt in seinen Entscheidungen in enger Zusammenarbeit und laufender Abstimmung mit dem Aufsichtsrat gemäß dem Grundgedanken der Österreichischen Corporate Governance: der nachhaltigen Steigerung und Absicherung des Unternehmenswertes. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Strategieausschuss sowie einen Bilanzausschuss gebildet, in denen Spezialfragen eingehend behandelt werden, um danach im Gesamtaufichtsrat diskutiert zu werden.

In den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG wurden 2004 drei neue Mitglieder bestellt: Gen.-Dir. Mag. Erwin Hameseder, Komm.-Rat Dr. Karl Skyba und Komm.-Rat Karl Samstag. Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes sind wie bisher die Herren Rechtsanwalt Dr. Christoph Herbst, Gen.-Dir. Dr. Franz Lauer, Komm.-Rat. Alfons Metzger und Hans-Jörgen Manstein, speziell für die Kleinaktionäre. Es sind keine ehemaligen Vorstandsmitglieder der Flughafen Wien AG in den Aufsichtsrat bestellt.

Compliance-Regeln

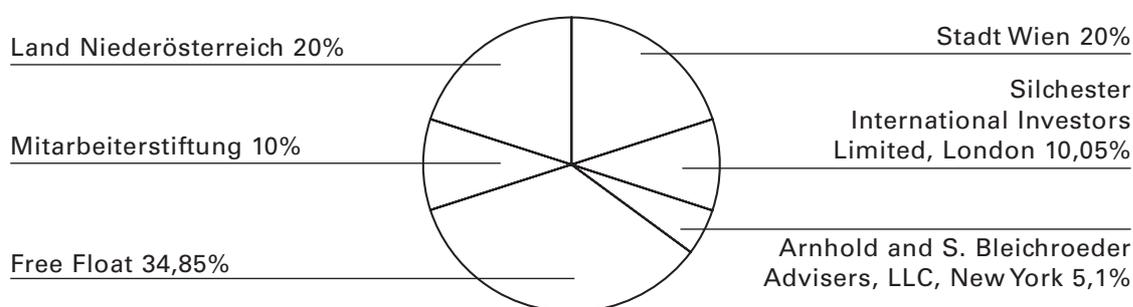
Die Emittenten-Compliance-Verordnung inklusive ihrer Anhänge wurde durch die Compliance-Richtlinie der Flughafen Wien AG umgesetzt. Diese regelt die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie die Maßnahmen zur Überwachung aller internen und externen Informationsflüsse, um eine missbräuchliche Verwendung zu verhindern. Ein Compliance-Beauftragter steuert die diesbezüglichen Prozesse und informiert neue MitarbeiterInnen in quartalsweisen Schulungen.

Comply-or-Explain-Regelungen

Von den Comply-or-Explain-Regelungen des Kodex werden, wie bereits im Vorjahr, alle bis auf jene in Artikel 16 eingehalten. Die Abweichung zu Artikel 16 des Österreichischen Corporate-Governance-Kodex erfolgt aus folgenden Gründen:

Ein Vorstandsvorsitzender wurde nicht bestellt, jedoch ist ein Vorstandsmitglied Sprecher des Vorstands, wodurch die Vertretung der gemeinsamen Angelegenheiten des Vorstands nach innen und außen geregelt ist. Da der Vorstand der Flughafen Wien AG aus drei Personen besteht, ist eine Patt-Stellung bei Vorstandsbeschlüssen nicht möglich.

Besitzverhältnisse zum 31.12.2004



Aktionäre

Aktien der Flughafen Wien AG sind ausschließlich auf Inhaber lautende Stammaktien. Es ist uns lediglich der Syndikatsvertrag zwischen der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich bekannt.

Vergütung des Vorstands

Als eines der wenigen Unternehmen in Österreich haben wir bereits im Geschäftsbericht 2003 die Vorstandsvergütungen je Vorstandsmitglied in fixe und variable Bestandteile ausgewiesen. Damit sind wir dem Wunsch unserer Aktionäre nach noch mehr Transparenz nachgekommen. Die entsprechende Darstellung für das Berichtsjahr ist auf Seite 119 abgebildet.

Interne Revision und Bilanzausschuss

Die interne Revision als eigener Bereich des Vorstands erarbeitet ein jährliches Revisionsprogramm und erstellt einen Tätigkeitsbericht über das vergangene Geschäftsjahr. Beide Ergebnisse präsentiert der Vorstand der Flughafen Wien AG jährlich dem Bilanzausschuss des Aufsichtsrats.

Jahresabschluss nach HGB

Der HGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt in der Gesellschaft auf und wird Interessenten auf Anfrage an investor-relations@viennaairport.com oder telefonisch unter 01-7007-22804 jederzeit zur Verfügung gestellt.

Die Flughafen-Wien-Aktie

Ausgezeichnete Performance

In den ersten Monaten des Jahres 2004 setzte sich die positive Entwicklung der Aktienmärkte, die im Jahr 2003 mit deutlichen, zweistelligen Kursgewinnen begonnen hatte, fort. Dann allerdings tendierten die meisten Börsen bis November seitwärts. Auch die Anleihenmärkte überraschten, entgegen der Erwartung vieler Experten, positiv. Die Stärke des Euro, die Entwicklung des Ölpreises und die US-Wahlen bestimmten das Geschehen.

Der Wiener Aktienindex ATX widersetzte sich dem Trend der wichtigsten Leitbörsen und outperformte die internationalen Indizes. Der Anstieg des ATX betrug im Betrachtungszeitraum 57,4 Prozent. Im Vergleich dazu gewann der Dow Jones 3,2 Prozent, der DAX 7,3 Prozent. Die Aktie der Flughafen Wien AG behauptete sich in diesem Umfeld mit einem Wertzuwachs von zirka 50 Prozent ausgezeichnet. Mit einem konstant hohen Gewinn von € 3,41 je Aktie und einer hohen Dividendenrendite von 3,6 Prozent (Kurs per Jahresende) dokumentiert die Flughafen Wien AG die langfristig positive Entwicklung des Unternehmens.

Börsenotierung

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

Wertpapierkürzel

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

Börseumsatz

Der Börseumsatz der Flughafen-Wien-Aktie betrug 2004 € 554 Mio. (2003: € 317 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 21.795 (2003: 32.494) Kontrakte mit einem Kontraktvolumen von rund € 101 Mio. (2003: € 109 Mio.) gehandelt. Demnach lag die Aktie nach der Anzahl der gehandelten Kontrakte an 10. (2003: 6.) Stelle. Mit einer Gewichtung von 2,6 Prozent am ATX lag die Flughafen-Wien-Aktie zum Ende des Berichtsjahres an 12. Stelle unter den ATXP-Werten.

Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie Indexiert (1.1.2004 = 100) in €



Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2004	2003	2002
Grundkapital	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.
Anzahl der Stückaktien	21 Mio.	21 Mio.	21 Mio.
Kurs per 31.12.	€ 55,70	€ 37,20	€ 32,00
Jahreshöchstkurs	€ 57,29	€ 37,20	€ 37,90
Jahrestiefstkurs	€ 37,95	€ 30,33	€ 29,42
Gewinn je Aktie	€ 3,41	€ 3,37	€ 3,35
KGV ¹⁾	16,3	11,0	9,6
KCFV ¹⁾	6,0	5,2	5,6
Dividenden-Rendite ¹⁾	3,6	5,4	6,3
Pay-out-Ratio	58,6%	59,3%	59,8%

1) Kurs per Jahresende

Investor Relations

Auch im Jahr 2004 war es uns ein wichtiges Anliegen, unsere aktive Informationspolitik fortzuführen und den institutionellen Investoren wie auch gleichermaßen unseren Privataktionären höchste Transparenz in der Berichterstattung zu bieten. Mit ausführlichen Quartalsberichten, regelmäßigen Ergebnispräsentationen vor Analysten und institutionellen Anlegern sowie durch die Teilnahme an zahlreichen Investorenkonferenzen informierte die Flughafen Wien AG die Financial Community aller wichtigen Finanzzentren.

Die intensive Präsentationstätigkeit führte die Flughafen Wien AG zu Investoren in der Schweiz, nach Frankfurt, London, Edinburgh, Paris, Mailand und in den USA.

Groß war auch das Interesse der bedeutenden Investmentbanken und Brokerhäuser an der Flughafen Wien AG. Im Geschäftsjahr 2004 haben unter anderem folgende Häuser Analysen über die Flughafen Wien AG veröffentlicht: Bank Austria-Creditanstalt, Wien; Bayerische Landesbank, München; Citigroup Smith Barney, London; Credit Suisse First Boston, London; Dresdner Kleinwort Wasserstein, London; Deutsche Bank, London; ERSTE Bank, Wien; Raiffeisen Centrobank, Wien; Sal. Oppenheim, Frankfurt.

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im November an zwei Tagen Gelegenheit, den Flughafen Wien zu besichtigen. Außerdem waren wir auch auf der „Gewinn“-Messe, der wichtigsten Veranstaltung für Privataktionäre in Österreich, vertreten.

Finanzkalender 2005

Hauptversammlung	21. April 2005
Ex-Dividendentag	26. April 2005
Dividenden-Zahltag	3. Mai 2005
1. Quartal 2005	19. Mai 2005
Halbjahresergebnis 2005	25. August 2005
1.–3. Quartal 2005	17. November 2005

Verkehrsergebnisse 2005

März	13. April 2005
April	12. Mai 2005
Mai	15. Juni 2005
Juni	13. Juli 2005
Juli	11. August 2005
August	14. September 2005
September	13. Oktober 2005
Oktober	16. November 2005
November	14. Dezember 2005

Für weitere Fragen steht Ihnen Investor Relations zur Verfügung:
Kontaktieren Sie Robert Dusek unter
Tel.: +43-1-7007-23126
e-mail: r.dusek@viennaairport.com oder
investor-relations@viennaairport.com

Wir laden unsere Privataktionäre herzlich dazu ein, unsere Internet-Homepage unter www.viennaairport.com zu besuchen. Dort finden Sie auch die interaktive Online-Version unseres Geschäftsberichts. Durch Eintragung in unser Aktionärsservice (beachten Sie bitte die Antwortkarte am Ende dieses Geschäftsberichts), erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen sowie die Einladungen zur Besichtigung des Flughafens Wien.

Gewinnverteilungsvorschlag

Das Geschäftsjahr 2004 schließt mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 42,007.274,15 ab. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2004 eine Dividende von € 2,00 je Aktie – das sind insgesamt € 42,000.000,-, ausgeschüttet und der verbleibende Rest in Höhe von € 7.274,15 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Schwechat, am 30. März 2005

Der Vorstand

Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Umwelt

Schwerpunkte der Umweltpolitik

Im Mittelpunkt unserer Umweltinitiativen stehen das Monitoring umweltrelevanter Daten und die Umsetzung daraus abgeleiteter Maßnahmen. Die Themen Lärm und Schadstoffemission sowie Fragen der Ver- und Entsorgung und des effizienten Energieeinsatzes sind dabei von besonderer Priorität.

Überflüge werden leiser

Aufgrund der EU-Richtlinie 92/14 EWG des Europäischen Rats dürfen nur mehr „Kapitel-3“-Flugzeuge in Wien starten und landen. Flugzeugtypen, die lauter sind, brauchen eine Ausnahme genehmigung.

Pistennutzung

Der Anteil der nächtlichen Flugbewegungen (zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr) hat sich 2004 geringfügig auf 6,2 Prozent erhöht; absolut entspricht dieser Wert durchschnittlich 38 Flugbewegungen pro Nacht. Nach 2003 und 2002 ist dies der drittniedrigste Anteil seit 1992. Aufgrund von Bauarbeiten im Sicherheitsbereich war die Piste 16/34 den gesamten März 2004 gesperrt und stand danach bis Ende Oktober nur in einer Länge von 2.700 Metern zur Verfügung. Trotz eines temporären Instrumentenlandesystems nutzten größere und schwerere Flugzeugtypen in diesem Zeitraum zumeist die Piste 11/29.

Fensterförderung weitergeführt

Im Jahr 2004 haben wir den Einbau von Lärmschutzfenstern mit € 320.000 gefördert. Die Gesamtsumme seit Beginn der Aktion beträgt damit € 2,4 Mio. Die sonstigen Ausgaben für Umweltschutz lagen im Jahr 2004 bei € 694.000 (2003: € 550.000).

FANOMOS und Mobile Messungen

FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) misst Fluggeräuschmissionen und zeichnet in Verbindung mit Radardaten Flugspur, Geschwindigkeit und Flughöhe aller Flugbewegungen auf. Im Jahr 2004 wurden die Messstellen in Schwechat und Klein-Neusiedl verlegt, eine neue ging in Karlsdorf in Betrieb. Als Ergänzung zu den Ergebnissen der fixen Messstellen wurden – insbesondere in Zusammenhang mit dem Monitoring des Teilvertrags „Aktuelle Maßnahmen“ – 22 mobile Messreihen durchgeführt.

Anfragen und Beschwerden

Am 1. März startete mit dem Info-Telefon „Umwelt und Luftfahrt“ eine neue Einrichtung zur Betreuung von Beschwerdeführern. Sie wird inhaltlich von Vertretern des Flugbetriebs, der Bürgerinitiativen und der Umweltschutzorganisation betreut und versteht sich als neutrale Anlaufstelle für Fragestellungen zum Themenbereich Umwelt und Luftfahrt. Details zur Arbeit am Info-Telefon Umwelt und Luftfahrt sowie Statistiken werden im Evaluierungsbericht publiziert. Dieser kann per e-mail an umwelttelefonvie@yourccc.com oder telefonisch unter 0810-22 33 40 bestellt werden.

Luftgütemessungen

Die Luftqualität am Flughafen unterliegt laufender Beobachtung. Die vom Flughafen bereitgestellten Geräte sind Teil des Luftgütemessnetzes des Landes Niederösterreich und werden von der Abteilung Umweltschutz, Referat Luftgütemessung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung betreut.

Weiterführende Information

Generelle Information zum Thema liefert die Broschüre „Umwelt und Luftfahrt“ – eine gemeinsame Publikation aller österreichischen Luftfahrtunternehmen. Details über Wien sowie die Umweltdaten des Flughafen Wien bietet die Homepage www.vie-umwelt.at.



Luftgüte-Meßstation

3046

30 Tage

9.2.2005

3070 304

3060

3050

3040

3030

	9.2.	8.2.		9.2.	8.2. % Änd.	31.12.	Hoch*		
toxx50	3044,36	3055,89		3044,36	3055,89	-0,38	2951,24	3055,89	2580,04
	4353,15	4371,39		4353,15	4371,39	-0,42	4256,08	4371,39	3646,99
100	4990,40	4995,50		4990,40	4995,50	-0,10	4814,30	4995,50	4287,00
	3969,62	3981,90		3969,62	3981,90	-0,28	3821,16	3981,90	3484,11
	11473,35	11490,43		11473,35	11490,43	-0,15	11488,76	12163,89	1036,11
	13845,63	13795,00		13845,63	13795,00	0,37	14230,14	14266,38	1142,11



vi mediation.at

T VEREINBART E

Mediationsverfahren

Mit dem Mediationsverfahren starteten die Verantwortlichen der Flughafen Wien AG im Jahr 2000 eine neue Phase des Dialogs mit der Bevölkerung. Vertreter von Bürgerinitiativen, Flughafen Wien AG, Austrian Airlines Group, Austro Control, der politischen Parteien, von Behörden und Interessenvertretungen sowie die Bürgermeister der umliegenden Gemeinden arbeiten seit dem Jahr 2001 an gemeinsamen Lösungen, um die Lärmproblematik und Kapazitätsfragen des Flughafen Wien in für alle Beteiligten lesbare Vereinbarungen zu fassen. Die Flughafen Wien AG hat mit dem Mediationsverfahren eine Plattform geschaffen. Diese Plattform bietet der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung die Möglichkeit zum konstruktiven Dialog mit Vertretern der Aviation Group und zum Interessenausgleich untereinander.

Zur aktuellen Fluglärmthematik wurde im Mai 2003 der Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ abgeschlossen. Anfang April 2004 traten die meisten der dort vereinbarten Änderungen in Kraft. Neu gestaltete Abflugrouten, geänderte An- und Abflugverfahren sowie eine neue Verkehrsverteilung bilden den Kern dieses Vertrags. Erklärtes Ziel aller Beteiligten war die Entlastung einer möglichst großen Anzahl von Menschen, mit besonderem Augenmerk auf jene, die in unmittelbarer Nähe des Flughafens leben. Ebenfalls Bestandteil des Teilvertrags war die Einrichtung des Info-Telefons Umwelt und Luftfahrt unter der Nummer 0810-22 33 40. Zur Unterstützung bei der Informationsweitergabe am Telefon sowie als Nachschlagewerk für Interessierte wurde zudem unter www.vie-umwelt.at eine Website eingerichtet.

Gemeinsam kontrollieren

Die Evaluierungsgruppe wacht über die Umsetzung des Vertrags: In diesem Gremium sitzen Vertreter aller Vertragsparteien und bewerten auf Basis fundierter Informationen, ob die Umsetzung in der vereinbarten Form vonstatten geht und ob die gemeinsamen Ziele erreicht werden. Als Grundlage der Arbeit in der Evaluierungsgruppe dienen die Ergebnisse aus dem Monitoring. In dieses fließen vor allem Lärmmessungen mit mobilen und fixen Messstellen sowie die Analyse aller Flugspuren und der Statistik ein. Beschwerden und eigene Beobachtungen liefern Hinweise, worauf bei der Analyse besonderes Augenmerk gelegt werden soll. Die Ergebnisse des Monitorings und der Evaluierung werden in einem eigenen Bericht zusammengefasst. Der erste derartige Bericht wird auf den Daten April bis Dezember 2004 aufbauen und soll im ersten Halbjahr 2005 publiziert werden.

Abschluss in Sicht

Nach der Unterzeichnung des Teilvertrags „Aktuelle Maßnahmen“ im Mai 2003 rückten die Ausbauvorhaben ins Zentrum des Mediationsverfahrens. Anfang Juli 2004 wurden erste Zwischenergebnisse zu den Themen dritte Piste, Deckelungen, Nachtflugregelungen, Umweltfonds und technischer Lärmschutz präsentiert. Bis Mitte 2005 soll auf dieser Basis ein finaler Mediationsvertrag erarbeitet werden.

Nachhaltigkeit

Die langfristig positive Entwicklung der gesamten Region liegt im gemeinsamen Interesse aller, die hier leben und arbeiten. Sie ist allerdings nur dann möglich, wenn soziale, ökologische und ökonomische Anforderungen gleichermaßen erfüllt werden. Deshalb thematisiert der Flughafen Wien die drei Säulen der Nachhaltigkeit nicht erst seit Beginn des Mediationsverfahrens.

14.000 Arbeitsplätze

Am Standort Flughafen Wien sind mehr als 14.000 Personen beschäftigt. Die Arbeitsplätze teilen sich neben der Flughafen-Wien-Gruppe auf mehr als 200 hier ansässige Unternehmen wie Fluglinien, Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe, Speditionen, Betriebe des öffentlichen Dienstes, Dienstleistungsunternehmen, Autovermietungen sowie Transport- und Mineralölfirmer auf. Eine größere Passagierzahl zieht auch eine steigende Anzahl an Beschäftigten nach sich. Auf eine Million Passagiere kommen derzeit zirka 1.000 Arbeitsplätze. Jede weitere Million Passagiere schafft durchschnittlich rund 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze am Standort.

Wirtschaftsmotor

Der Flughafen Wien sichert schon heute mehr als 29.000 Arbeitsplätze in der gesamtösterreichischen Wirtschaft. Die Wertschöpfung, die vom Flughafen Wien bewirkt wird, beläuft sich auf € 2,8 Mrd. Bei Umsetzung des Masterplans und der Fortsetzung der erfolgreichen Entwicklung des Flughafen Wien werden in den nächsten Jahren zahlreiche neue Arbeitsplätze entstehen. Jeder Arbeitsplatz am Standort bewirkt einen weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Jeder Euro Wertschöpfung, der hier verdient wird, zieht € 0,9 in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich.

Anbieter von Verkehrsinfrastruktur

Zusätzlich leistet der Flughafen als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der gesamten Region. Viele Unternehmen brauchen zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen. In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur.

Seit Inbetriebnahme des City Airport Train (CAT) im Dezember 2003 beschreiten wir auch als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen erfolgreich einen neuen Weg. Die schnelle, bequeme Verbindung zwischen dem Flughafen und der Wiener Innenstadt hat sich im ersten vollen Betriebsjahr als wesentlicher Teil der Bodenbindung etabliert und wurde im Jahr 2004 bereits von 8 Prozent der Passagiere genutzt.

MitarbeiterInnen

Nur dank des exzellenten Einsatzes unserer 3.264 MitarbeiterInnen konnten wir im Geschäftsjahr 2004 trotz der laufenden Um- und Ausbauten unsere hohen Qualitätsstandards aufrechterhalten.

Personalentwicklung

Die Schwerpunkte unseres Aus- und Weiterbildungsprogramms lagen im Berichtsjahr neben der arbeitsplatzspezifischen Ausbildung in der weiteren Optimierung unserer Kundenorientierung, der kontinuierlichen Verbesserung der innerbetrieblichen Teamfähigkeit, der interkulturellen Management-Skills mit besonderem Augenmerk auf Osteuropa, speziellen Kommunikationskursen für den Bereich Ground Handling sowie in der Verbesserung des Konfliktmanagements. In Summe investierten wir € 670.000 in die fachliche und persönliche Aus- und Weiterbildung unserer MitarbeiterInnen. Neben den On-the-Job-Ausbildungen nahmen an 95 Kursen insgesamt 356 MitarbeiterInnen und 60 Führungskräfte teil. Die Sprachenschwerpunkte dieses Jahres bildeten Englisch und Slowakisch.

In den Jahren 2003 und 2004 nahmen insgesamt 60 Führungskräfte an einem für den Flughafen Wien maßgeschneiderten Führungskräfte-Seminar teil. Während Modul 1 bereits erfolgreich abgeschlossen werden konnte, wird mit Modul 2 im nächsten Jahr fortgesetzt. Zusätzlich bekommen neu ernannte Führungskräfte die Möglichkeit geboten, mit der Ausbildung neu zu beginnen. Sie beinhaltet die Erarbeitung von zusätzlichen Fähigkeiten in sozialer Führungskompetenz, Strategie und Controlling, Arbeitsrecht sowie Bewerbungsgesprächstraining. Im Rahmen unseres MBA-Programms konnte ein weiterer Teilnehmer im Berichtsjahr seinen Abschluss machen. Vier Teilnehmer sind aktuell im Programm integriert, zusätzlich nehmen MitarbeiterInnen an einzelnen Modulen des MBA-Programms teil.

Unsere acht kaufmännischen und 21 gewerblichen Lehrlinge erfuhren im Berichtsjahr vor allem in Englisch-Sprachkursen und diversen PC-Schulungen ihren Weiterbildungsschwerpunkt. Besonders erfolgreich verlief das „Leonardo“-Lehrlingsaustauschprogramm mit dem Flughafen München. Dabei wurden drei Lehrlinge für drei Wochen in den täglichen Arbeitsablauf am Flughafen München integriert. Fünf Lehrlingskollegen aus München konnten im Gegenzug Praxis am Wiener Flughafen sammeln.

Entlohnungssysteme

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene unterscheidet fixe und erfolgsabhängige Gehaltskomponenten; Aktienoptionspläne für das Management sind nicht vorgesehen. 2004 wurden an Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen an Dienstnehmer rund € 708.000 (exklusive Vorstand) ausbezahlt.

Mitarbeiterstiftung

Seit dem Jahr 2000 sind die MitarbeiterInnen der Flughafen Wien AG über eine Privatstiftung direkt am Dividendenertrag des Unternehmens beteiligt. Diese unabhängige Privatstiftung hält zehn Prozent rückgekaufte Aktien. Im Berichtsjahr wurde für das Geschäftsjahr 2003 ein Betrag in Höhe von € 4,2 Mio. an die MitarbeiterInnen ausgeschüttet. Das entsprach 85,15 Prozent eines durchschnittlichen Monatsbezugs pro MitarbeiterIn. Die Verteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen. Der Stiftungsvorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer bilden die satzungsmäßig von der Flughafen Wien AG völlig unabhängigen Organe der Mitarbeiterstiftung.

Arbeitsplatzsicherheit und Gesundheitsvorsorge

Im Rahmen der präventiven Gesundheitsförderung wurde 2004 ein Jahresgesundheitskalender neu erstellt. Die Schwerpunkte lagen, auf Monate verteilt, bei Cholesterinmessung, Augen-, Gehör- und Lungenfunktion, Impfkontrolle, Prostata- und Brustvorsorge, Blutdruckmessung, Herz-Check-up, Zahn- und Gewichtskontrolle, Entspannung sowie Stressbewältigung, Erste-Hilfe-Kursen und allgemeinen kompletten Vorsorgeuntersuchung. Die Beteiligung durch die MitarbeiterInnen war derart erfreulich hoch, dass diese Aktivitäten weitergeführt werden. Kostenlose Gesundheitschecks wurden von 105 Personen in Anspruch genommen. 267 Personen entschieden sich für eine Grippeimpfung. Ein Ausbau der betrieblichen Gesundheitsförderung ist im Jahr 2005 im Übungsraum des neuen Office Park geplant.

Unsere äußerst erfolgreiche Kampagne „Aktion Sicherheit am Vorfeld“ wurde im Frühjahr 2004 abgeschlossen und wird in adaptierter Form im Jahr 2005 fortgesetzt werden. Im Bereich der Arbeitssicherheit wurden regelmäßige Bereichsbegehungen durchgeführt, wo erforderlich Verbesserungsmaßnahmen vorgeschlagen und größtenteils – nach Prioritäten gereiht – auch umgesetzt. Unsere MitarbeiterInnen haben sich auch aktiv mit individuellen Verbesserungsvorschlägen eingebracht.

Die 1.000-Mitarbeiter-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle liegt bei 62,9. Dieser im langjährigen Durchschnitt sinkende Wert ist gegenüber dem Vorjahr geringfügig gestiegen und resultiert hauptsächlich aus den winterlichen Bedingungen Anfang 2004, der stark gestiegenen Anzahl an Gepäckstücken sowie deren hohen Stückgewichten.

Die unternehmensweite Sicherheitskampagne, in Folge der Unfallanalyse des Safety-Managementsystems zur Reduktion der Sachbeschädigungen, ergab sehr gute Erfolge. Die von allen beteiligten Bereichen gesetzten Maßnahmen zur Verringerung der Sachbeschädigungen führten trotz der Verkehrssteigerungen zu absoluten Reduktionen im Bereich der Beschädigungen mit Beteiligung von Luftfahrzeugen (-18,5%) und im Bereich der allgemeinen Sachschäden mit VIE-Beteiligung (-3,0%).

Sonstige Leistungen

Unser Betriebskindergarten wurde im Berichtsjahr aus 95 Teilnehmern in einer österreichweiten Ausschreibung als innovativste Kinderbetreuungsstelle gekürt. Er ist von Montag bis Freitag (05:30 bis 20:00 Uhr) geöffnet und bietet somit auch Müttern im Schichtdienst die Möglichkeit, Beruf und Kinder zu vereinen. Ein kostenloser Werksverkehr mit Gesamt-

kosten in Höhe von zirka € 586.000 (nach Wien und in die Umlandgemeinden) unterstreicht die regionale Verantwortung des Unternehmens. Unsere MitarbeiterInnen wurden auch dieses Jahr wieder mit einem Betrag von zirka € 135.000 für eine Zusatzunfallversicherung und eine Familien-Zusatzkrankenversicherung unterstützt. Der Sport- und Kulturverein umfasst bereits 1.357 MitarbeiterInnen aus allen Bereichen des Unternehmens. Am vom Betriebsrat an 13 Terminen organisierten Betriebsausflug nach Rom nahmen 467 MitarbeiterInnen teil. Im Oktober dieses Jahres feierten wir mit einem eigenen Mitarbeiterfest gemeinsam das 50-jährige Bestehen des Flughafen Wien.

Personalplanung

Am Standort Flughafen Wien sind mehr als 14.000 Personen beschäftigt, davon 2.757 bei der Flughafen Wien AG bzw. 3.264 bei der Flughafen-Wien-Gruppe. Die restlichen Arbeitsplätze verteilen sich auf die mehr als 200 am Flughafen Wien ansässigen Unternehmen. Auf eine Million Passagiere kommen zirka 1.000 Arbeitsplätze. Zur Wahrung der unternehmensinternen Karrierechancen unserer MitarbeiterInnen werden Stellen nicht nur extern, sondern auch innerhalb unseres Unternehmens ausgeschrieben.

Personal

	2004	2003	2002
Personalstand	3.264	2.918	2.612
davon Arbeiter	2.262	2.005	1.810
davon Angestellte	973	887	774
Lehrlinge	29	27	28
Verkehrseinheiten pro MitarbeiterIn ¹⁾	5.923	5.568	5.572
Durchschnittsalter ¹⁾	38,2 Jahre	38,6 Jahre	38,8 Jahre
Betriebszugehörigkeit ¹⁾	9,7 Jahre	10,3 Jahre	10,6 Jahre
Anteil Frauen ¹⁾	12,9%	13,6%	14,2%
Ausgaben Ausbildung ¹⁾	€ 670.000	€ 690.000	€ 609.000
Ausgaben Ausbildung/MitarbeiterIn	€ 243	€ 277	€ 268
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹⁾	173	153	147

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

Die Steigerung des Personalstands ist im Wesentlichen auf Personalaufnahmen im Segment Handling (245 MitarbeiterInnen), auf das Verkehrswachstum und das Baggage Reconciliation System (BRS), auf die Gründung der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI) und auf Personalaufnahmen in der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) (57 Mitarbeiter) zurückzuführen.

MitarbeiterInnen nach Segmenten

Airport	<input type="text" value="357"/>	357
Handling	<input type="text" value="1.756"/>	1.756
Non-Aviation	<input type="text" value="988"/>	988
Sonstiges	<input type="text" value="164"/>	164

Konzernlagebericht

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

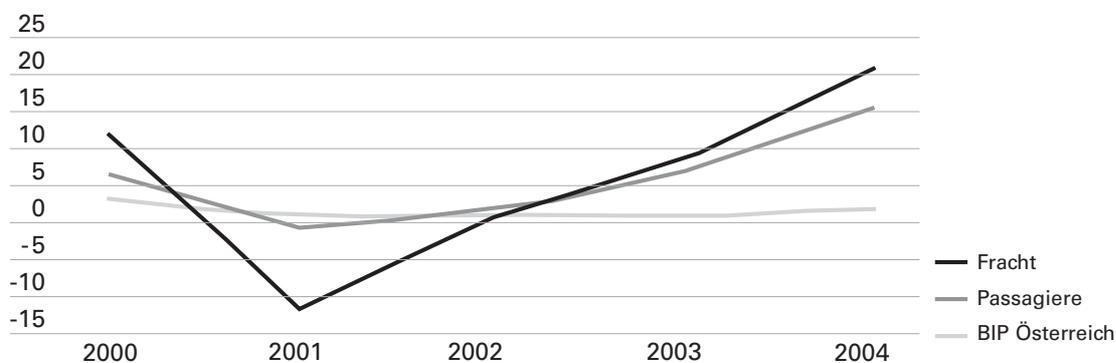
Europäischer Konjunkturaufschwung weiter verzögert – Flughafen Wien wächst über europäischen Durchschnitt.

Ein wesentlicher Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg eines Flughafens bildet die quantitative Entwicklung der Luftverkehrsbranche; sie wiederum steht in Abhängigkeit zur gesamtwirtschaftlichen Situation sowie zur Entwicklung der Kaufkraft und zum allgemeinen Reiseverhalten.

Konjunktur und Branche

Die konjunkturelle Erholung des Euro-Raumes wurde durch den starken Eurokurs, hohe Rohölpreise und die Kaufzurückhaltung der Konsumenten gebremst. Mit rund 2 Prozent liegt das österreichische Wirtschaftswachstum 2004 im EU-Mittelfeld. Die Weltwirtschaft erzielte 2004 das höchste Wachstum seit 15 Jahren; vor allem die USA und die Volkswirtschaften Asiens verzeichneten deutliche BIP-Zuwächse.

Wachstumsraten BIP, Passagierzahl und Fracht in %



Ein Mehrjahresvergleich des BIP-Wachstums mit der Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens des Flughafen Wien zeigt für die letzten Jahre eine deutliche Veränderung der Korrelationen. Die Erholung der österreichischen Exportwirtschaft (2004: +8,3%) aber auch die dynamische Entwicklung der Low-Cost-Carrier verringerten die Abhängigkeit zur gesamtwirtschaftlichen nationalen Situation zusehends. Wir erwarten, dass von den benachbarten, neuen EU-Mitgliedsländern auch weiterhin deutliche Wachstumsimpulse für unsere Region ausgehen. Für Slowenien wird für das Jahr 2005 ein BIP-Anstieg von 3,6 Prozent, für Ungarn 3,7 Prozent, für die Slowakei 4,5 Prozent und für Tschechien 3,8 Prozent erwartet. Prognosen sehen in der neuen EU-Region Wien–Sopron–Győr–Bratislava–Brno eine der stärksten Wachstumsregionen Europas. Wir werden unsere

Position als wichtigster Airport dieser dynamischen Region durch gezielte Marketing-Aktivitäten verteidigen und weiter ausbauen.

Die österreichische Tourismusbranche entwickelte sich im Jahr 2004 regional unterschiedlich. Mit 117,2 Millionen Nächtigungen wurde in Summe erstmals seit 1997 ein Rückgang von 0,6 Prozent verzeichnet. Die Zahl der Gäste erreichte hingegen ein Plus von 1,1% (28,4 Millionen), die durchschnittliche Aufenthaltsdauer verkürzte sich demnach auf 4,1 Tage. Mit Ausnahme von Niederösterreich (+3,6%), Salzburg (+0,9%) und Wien (+6,2%) war die Nächtigungsbilanz der Bundesländer negativ. Niederösterreich konnte mit 4,9 Prozent auch die höchste Zunahme der Gästeanzahl verbuchen. Der verzeichnete Aufschwung im Städtetourismus kann teilweise auf die Erschließung neuer Zielgruppen durch die Low-Cost-Airlines zurückgeführt werden. Der Flughafen Wien konnte mittlerweile acht Low-Cost-Airlines erfolgreich akquirieren und somit dem österreichischen Fremdenverkehr zusätzliche Impulse verleihen.

Europäische und österreichische Luftverkehrsentwicklung

Der europäische Luftverkehr zeigte seit den einschneidenden Ereignissen im Jahr 2001 und den Rückgängen im ersten Quartal 2003 nunmehr einen stetigen Aufwärtstrend. Wichtige Wachstumsimpulse gehen vor allem von den Low-Cost-Carriern sowie der Erweiterung der Europäischen Union und der damit verbundenen erhöhten Reisetätigkeit aus. Ein Vergleich mit anderen europäischen Flughäfen zeigt für den Flughafen Wien ein sehr gutes Ergebnis.

Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen

Flughafen	Passagiere in Tausend	Veränderung zu 2003 in %	Flug- bewegungen	Veränderung zu 2003 in %
London*	119.713,6	+6,7	888.647	+2,9
Frankfurt	51.098,3	+5,7	456.902	+4,0
Paris (CDG)	50.860,6	+5,5	516.457	+2,1
Amsterdam	42.541,2	+6,5	402.738	+2,5
Madrid (MAD)	38.525,9	+7,5	400.311	+4,6
Rom (FCO)	28.118,6	+7,0	309.641	+2,9
München	26.814,5	+10,8	359.568	+8,0
Mailand (MXP)	18.554,0	+5,3	214.365	+0,4
Zürich	17.214,5	+1,3	241.678	-1,2
Wien	14.785,5	+15,7	224.809	+14,1
Prag	9.696,4	+29,9	144.962	+25,2
Budapest	6.444,7	+28,6	103.545	+27,3

* London Heathrow, Gatwick, Stansted; Quelle: Wien (AB/Statistik) + ACI Rapid Data Exchange Program

Die überdurchschnittlich gute Entwicklung des Flughafen Wien im Jahr 2004 ist hauptsächlich auf die Dynamik der Low-Cost-Carrier und des Osteuropa- und Langstreckenverkehrs zurückzuführen. Mit 14.785.529 Passagieren (+15,7%) konnten wir erstmals die 14-Millionen-Marke überschreiten, 224.809 Starts und Landungen (+14,1%) wurden abgefertigt, das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 18,6 Prozent, die Luftfracht um 21,0 Prozent. Mit einer Steigerungsrate von 117 Prozent beförderten die Low-Cost-Carrier 1.646.071 Passagiere, ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen steigt damit von 5,9 Prozent auf 11,1 Prozent.

Mit 41 Osteuropa-Destinationen im Streckennetz konnte der Flughafen Wien seine Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr weiter ausbauen. Auch der Langstreckenverkehr – vor allem in den Fernen Osten – legte mit plus 26 Prozent deutlich zu. Bedingt durch den Nachholbedarf nach dem Irak-Krieg in den Nahen und Mittleren Osten sowie die Aufnahme einer täglichen Verbindung nach Dubai durch Emirates stieg der Verkehr in diese Region mit plus 62,5 Prozent kräftig an.

Entwicklung der Airlines am Flughafen Wien

Im Jahr 2004 entfielen 11,1 Prozent des Gesamtpassagieraufkommens am Flughafen Wien auf Low-Cost-Carrier. Im Vorjahr betrug deren Anteil 5,9 Prozent, im Jahr 2002 0,5 Prozent. 44 Prozent des neu generierten Verkehrs sind den Low-Cost-Carriern zuzuschreiben. Sie stellen somit einen wesentlichen Wachstumsfaktor des Flughafen Wien dar. Die beiden wichtigsten Airlines dieser Kategorie – Air Berlin und NIKI – zeichnen für 74 Prozent des Low-Cost-Aufkommens am Flughafen Wien verantwortlich.

Ebenfalls überdurchschnittlich wuchs innerhalb unserer Langstreckenverbindungen mit 26 Prozent Plus der Fernost-Verkehr. Im Mai 2004 konnte der prestigeträchtige Carrier Emirates als neuer Kunde gewonnen werden. Malaysia Airlines wurde mit der Wiederaufnahme der Strecke Kuala Lumpur erneut in den Flugplan aufgenommen. EVA Air verbindet Wien und Taipeh via Bangkok dreimal wöchentlich mit einem Airbus 330. Last, but not least bietet unser Home Carrier Austrian rund 80 Flüge pro Woche zu knapp 20 attraktiven Langstreckendestinationen.

Der engagierte Fokus der Austrian Airlines Group in Richtung Zentral- und Osteuropa sowie auf Asien und den Pazifischen Raum hat im Jahr 2004 ebenso zum guten Verkehrsergebnis beigetragen wie die mittlerweile flächendeckenden redticket-Aktionen in Europa. Im Vorjahresvergleich verzeichnete die Anzahl der Fluggäste ein Wachstum von rund 10,9 Prozent auf 9,4 Millionen. Sowohl im Linien- wie auch im Charterverkehr konnten annähernd gleich hohe Zuwachsraten erzielt werden; ein Beweis, dass sich die Austrian Airlines Group trotz starker Konkurrenz mit ihrer Angebotspalette an Flügen von Austrian, Austrian arrows und Lauda Air in beiden Segmenten erfolgreich positionieren konnte. Für das Jahr 2005 ist ein weiterer Ausbau des Destinationsangebotes nach Zentral- und Osteuropa geplant.

Umsatz

Gruppenumsatz dank Anstieg in allen Segmenten um 14,3 Prozent gesteigert.

Dank einer überdurchschnittlichen Entwicklung des Verkehrsaufkommens verzeichnete der Umsatz der Flughafen-Wien-Gruppe im Jahr 2004 einen Anstieg von 14,3 Prozent auf € 398,3 Mio.

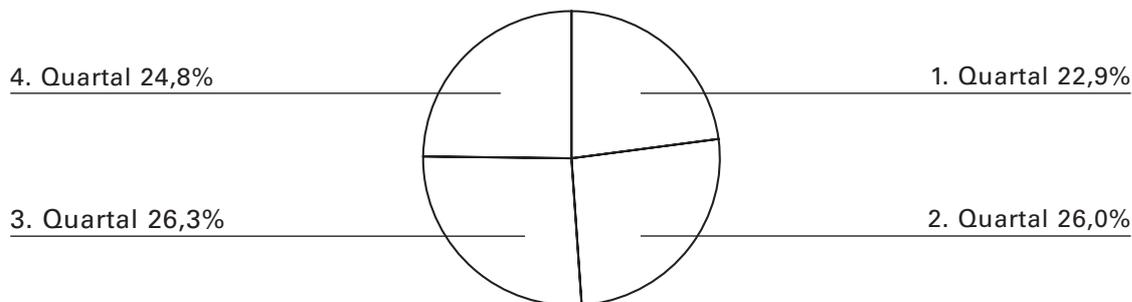
Das umsatzstärkste Geschäftsfeld bildet mit 46,8 Prozent am Gesamtumsatz unverändert das Segment Airport (2003: 46,7%). Nach einem Anstieg von 14,5 Prozent weist es einen Umsatz – er setzt sich im Wesentlichen aus den Flughafentarifen (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) zusammen – von € 186,3 Mio. aus. Haupteinflussfaktor für die positive Umsatzentwicklung war die Verkehrsentwicklung: 15,7 Prozent Plus bei den Passagieren, ein Anstieg von 14,1 Prozent der Flugbewegungen und 18,6 Prozent beim für die Berechnung des Landetarifs maßgeblichen Höchstabfluggewicht. Neben dem Zuwachs bei der Austrian Airlines Group von 11,1 Prozent wurde das Passagierwachstum maßgeblich von der positiven Entwicklung der Low-Cost-Carrier, die in Summe ihr Verkehrsvolumen mehr als verdoppeln konnten, getragen; ihr Anteil am Gesamtpassagiervolumen steigt von 5,9 Prozent auf 11,1 Prozent.

Tarifsenkungen und Incentives verursachten einen im Vergleich zur Verkehrsentwicklung leicht unterproportionalen Umsatzanstieg, stellen aber einen wesentlichen Faktor zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Wien dar. Mit Wirkung 1. Oktober 2004 wurde der Landetarif zur Stärkung der Drehscheibenfunktion um rund 16 Prozent abgesenkt, der Regionaltarif aufgelassen, und in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr werden keine Parkgebühren für die Abstellung der Luftfahrzeuge verrechnet. Incentives wurden wie im Vorjahr für die Steigerung der Frequenzen und für die Aufnahme neuer Langstrecken- und Osteuropa-Destinationen gewährt. Um die Ost-West-Hub-Funktion auszubauen, wurde ab 1. April 2004 zusätzlich allen Airlines ein Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent angeboten. Die Fluggastgebühr wurde mit 1. Oktober 2004 auf € 13,50 angehoben. Dank dieser attraktiven Tarifpolitik und der hohen Qualität der Flughafendienstleistungen konnten wir das Angebot für unsere Fluggäste um 24 neue Destinationen und elf neue Airlines ausbauen.

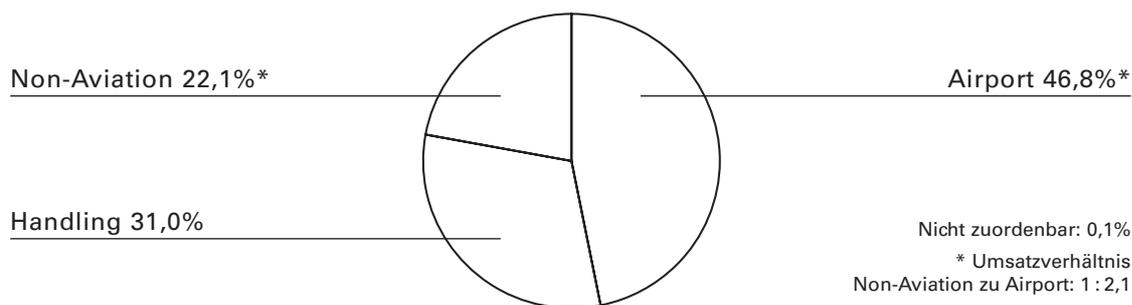
Das Segment Handling, das im Berichtsjahr für 31,0 Prozent des Gesamtumsatzes der Flughafen-Wien-Gruppe verantwortlich ist, konnte den Umsatz dank der Zunahme der Abfertigungsdienste (+13,9%) und des Frachtvolumens (+21,0%), um 16,7 Prozent auf € 123,6 Mio. erhöhen. Der Marktanteil konnte mit 91,0 Prozent nahezu auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden (2003: 91,2%). Zuwächse konnten in allen Kundengruppen verzeichnet werden; überdurchschnittlich positiv verlief der Umsatzanteil der Low-Cost-Carrier, ihr Anteil an den Abfertigungen beispielsweise erhöhte sich von 5 Prozent auf rund 8 Prozent.

Das Segment Non-Aviation erreicht nach einem Anstieg von 10,8 Prozent einen Umsatz von € 88,0 Mio., der für 22,1 Prozent des Gruppenumsatzes steht. Der Zuwachs resul-

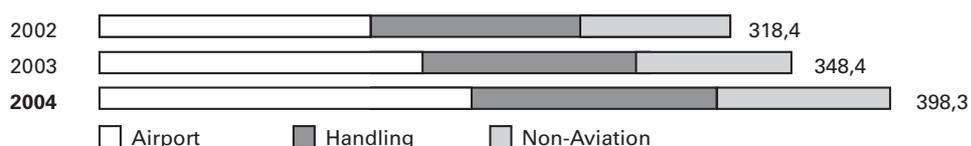
Anteil Jahresumsatz 2004 nach Quartalen



Struktur Konzernumsatz



Entwicklung Umsatz in € Mio.



Nicht zuordenbar: 2004: € 0,3 Mio., 2003: € 0,4 Mio., 2002: € 1,9 Mio.

tiert aus einer vermehrten Nachfrage nach Sicherheitsdienstleistungen (+16,9%) und dem Anstieg von passagierabhängigen Umsätzen wie Gastronomie mit einem Umsatz-Plus von 16,2 Prozent, Shopping mit einem von +11,0 Prozent und Parkierung mit einem Plus von 9,2 Prozent.

Die Segmente Airport und Handling unterliegen saisonalen Schwankungen, abhängig von der Tourismusbranche. Aufgrund des hohen Umsatzbeitrages beider Segmente ist das dritte Quartal traditionell das umsatzstärkste des Berichtsjahres.

Ertragslage

Verbesserung des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern, Rückgang im Finanzergebnis.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) erhöhte sich 2004 um 5,3 Prozent auf € 102,5 Mio., wobei das Segment Airport mit € 78,3 Mio. den größten Beitrag lieferte, gefolgt vom Segment Non-Aviation mit € 30,3 Mio. und dem Segment Handling mit € 18,0 Mio. Die zum Teil im Vergleich zum Umsatzanstieg unterproportionale Ergebnisentwicklung erklärt sich einerseits in einem produktionsbedingten Anstieg der Kostenverläufe und andererseits durch die attraktive Preisgestaltung.

In Summe stiegen die Betriebsaufwendungen um 18,1 Prozent auf € 316,2 Mio. Die hierin erfassten Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen erhöhten sich um 28,8 Prozent auf € 26,5 Mio. Vor allem der witterungsbedingte Anstieg der Aufwendungen für Enteisungsmittel, aber auch die Zunahme der Ausgaben für Befeuerungsanlagen-Materialien und Treibstoffe waren für diese Entwicklung verantwortlich. Mit der Betriebsaufnahme der Ende 2003 gegründeten 100-prozentigen Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH – sie führt im Bereich Elektrotechnik bislang extern vergebene Aufträge kostengünstiger durch – fielen erstmalig Materialaufwendungen im Ausmaß von rund € 1,7 Mio. an.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 15,5 Prozent auf € 170,0 Mio. Neben kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen und gestiegener Winterdienstkosten führte hauptsächlich der Anstieg der Mitarbeiteranzahl zu dieser Zunahme. Die Aufstockung des Personalstandes um 11,9 Prozent auf 3.264 MitarbeiterInnen begründet sich zum einen in der erfreulichen Dynamik des Verkehrswachstums, zum anderen aber auch in der Einführung des Hold-Baggage-Screening (HBS) und der Neugründung der 100-prozentigen Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH. Die Produktivität je MitarbeiterIn konnte in der Flughafen Wien AG um 6,4 Prozent gesteigert werden.

Die Inbetriebnahme des Office Park und des Straßensystem Zentrum, neue Rollwege, die Fertigstellung weiterer Bauabschnitte des Cargo Nord sowie die Anschaffung diverser Geräte und Anlagegüter führten zum Anstieg der Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen um 6,5 Prozent auf € 48,9 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verzeichneten einen Anstieg um 31,2 Prozent auf € 70,8 Mio., wobei ein Großteil mit € 21,5 Mio. auf Instandhaltungsarbeiten entfällt. Die Sperre der Piste 16/34 im März 2004 wurde genutzt, um zur Hebung von Synergieeffekten möglichst umfassende Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten durchzuführen. Auch sonstige Instandhaltungsmaßnahmen wurden 2004 intensiviert, einerseits zur Vorbereitung der Ausbauvorhaben, andererseits, um den steuerlichen Effekt aus der Senkung der Körperschaftsteuer im Jahr 2005 optimal zu generieren. Zugenommen haben auch die Aufwendungen für Fremdleistungen (Anschluss an die Abwasseranlage Schwechat, Ein-

satz von IT-Personal), Beratungskosten sowie Marketingaufwendungen (Airline-Marketing, Office Park, Cargo). Die Aussonderung diverser Anlagegüter erforderte die Ausbuchung von Restbuchwerten in Höhe von € 1,7 Mio.

Die Flughafen Wien AG hat zur Eindämmung der Kostendynamik im Juli 2004 ein Programm zur Produktivitäts- und Effizienzsteigerung (PEP) mit dem Ziel gestartet, durch die Optimierung der Arbeitsprozesse ein nachhaltiges Einsparungspotenzial gegenüber dem Basisjahr 2003 von € 8 Mio. zu heben. In einem breit angelegten Projekt werden die Durchlaufzeiten und der Ressourcenverbrauch der einzelnen operativen Prozesse durchleuchtet und Verbesserungsmaßnahmen definiert. Über das bestehende betriebliche Vorschlagswesen sind zudem die MitarbeiterInnen aufgefordert, Verbesserungsvorschläge einzubringen, wobei sie bei Realisierung ihres Maßnahmenvorschlages eine in Relation zur damit verbundenen Effizienzsteigerung stehende Prämie erhalten.

Die im Vergleich zur Entwicklung des EBIT überproportionale Zunahme des Capital Employed führte 2004 zu einem Rückgang des Return on Capital Employed um 0,7 Prozentpunkte auf 13,1 Prozent.

Das Finanzergebnis des Berichtsjahres weist einen Rückgang um 68,6 Prozent auf € 2,9 Mio. aus. Die Auflösung der Neubewertungsrücklage in Höhe von € 5,3 Mio. aufgrund von Fonds-Verkäufen sowie der Einmaleffekt des Vorjahres im Rahmen der Beteiligungszuschreibung Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIE-BBI) in Höhe von € 1,6 Mio. waren die maßgeblichen Faktoren dieser Entwicklung. Aufgrund der verstärkten Investitionstätigkeit wurde das durchschnittliche Veranlagungsvolumen der liquiden Mittel um € 20,4 Mio. verringert und führte in Verbindung mit einem generell niedrigeren Zinsniveau am Kapital- und Geldmarkt zu einem Absinken des positiven Zinsergebnisses um € 1,7 Mio. auf € 6,1 Mio. Das Ergebnis der at-equity konsolidierten Unternehmen belief sich auf € -0,2 Mio., wovon € -0,9 Mio. auf die Beteiligung am City Airport Train und € +0,7 Mio. auf die Beteiligung am Flughafen Malta entfallen.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) verringerte sich um 1,1 Prozent auf € 105,4 Mio. Die Steuerquote liegt mit 32,0 Prozent unter dem Vorjahreswert von 33,4 Prozent. Unter anderem ermöglichten steuerfreie Beteiligungserträge (Genussrechtszinsen) und die Ausnutzung der Investitionszuwachsprämie ein Unterschreiten des österreichischen Körperschaftsteuersatzes von 34 Prozent. Die Absenkung des Körperschaftsteuersatzes in Österreich ab 1. Jänner 2005 von 34 auf 25 Prozent bewirkte eine erfolgswirksame Entlastung der latenten Steuern 2004 in Höhe von € 1,7 Mio.

Der Jahresgewinn verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg um 1,2 Prozent auf € 71,7 Mio. Der Gewinn pro Aktie erhöhte sich auf € 3,41 (Vorjahr: € 3,37).

Wertschöpfungsrechnung in € Mio.

	2004	2003	2002
Herkunft			
Betriebsleistung	418,8	365,0	328,4
minus Vorleistung	-142,8	-110,9	-102,1
Wertschöpfung	276,0	254,1	226,3
Verwendung			
Mitarbeiter	166,3	144,0	117,3
Aktionäre	42,0	42,0	42,0
Unternehmen	29,7	28,8	28,3
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	0,4	0,2	0,2
Öffentliche Hand (Steuern)	37,6	38,9	38,4
Minderheitenanteile	0,0	0,2	0,0
Wertschöpfung	276,0	254,1	226,3

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung in € Mio.

	2004	2003	2002
Betriebsleistung	418,8	365,0	328,4
Betriebsaufwand	316,2	267,7	231,3
EBIT	102,5	97,3	97,1
Finanzergebnis	2,9	9,2	8,5
EBT	105,4	106,6	105,6
Steuern und Minderheitenanteile	33,7	35,7	35,3
Jahresgewinn	71,7	70,8	70,3

Segmentergebnisse, Kurzfassung in € Mio.

	Airport	Handling	Non-Aviation
Betriebsleistung	217,5	141,5	146,4
Betriebsaufwand	139,3	123,6	116,0
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern	78,3	18,0	30,3

Rentabilitätskennzahlen in %

	2004	2003	2002
EBIT-Margin	24,5	26,7	29,6
EBITDA-Margin	36,2	39,3	42,6
ROE	11,7	12,3	12,9
ROCE	13,1	13,8	14,7
ROS	25,7	27,9	30,5

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Anlagevermögen durch Investitionen um 20,6 Prozent, Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit um 29,3 Prozent erhöht.

Aktiva

Das langfristige Vermögen vermehrte sich im Berichtsjahr um 19,9 Prozent auf € 795,6 Mio. (2003: € 663,6 Mio.), sein Anteil am Gesamtvermögen damit um 4,0 Prozentpunkte auf 83,5 Prozent. Die Investitionen in das immaterielle und in das Sachanlagevermögen beliefen sich auf € 185,3 Mio.; ihnen stehen Abschreibungen von € 48,9 Mio. gegenüber. Mit € 67,0 Mio. ist das Volumen des Finanzanlagevermögens nahezu konstant zum Vorjahreswert. Der Rückgang der aktiven latenten Steuern um € 2,2 Mio. auf € 9,4 Mio. ist vorwiegend auf die Realisierung der Steuerbegünstigung aus der Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung und die mit 1. Jänner 2005 in Kraft tretende Änderung des Körperschaftsteuersatzes von 34 auf 25 Prozent zurückzuführen.

Das kurzfristige Vermögen ging um 8,7 Prozent auf € 156,7 Mio. zurück, der Anteil am Gesamtvermögen reduzierte sich um 4,0 Prozentpunkte auf 16,5 Prozent. Der Rückgang ist auf die Verminderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen. Die Dividendenzahlung und die teilweise Finanzierung der Investitionen durch liquide Mittel verursachten einen Rückgang um € 23,1 Mio. auf € 108,0 Mio. Die Bilanzsumme erhöhte sich um 14,0 Prozent auf € 952,3 Mio.

Passiva

Der Anstieg des Eigenkapitals um € 40,7 Mio. auf € 630,9 Mio. stammt zu € 28,8 Mio. aus der partiellen Thesaurierung des Vorjahresgewinns, zu € 3,8 Mio. aus der vorgenommenen Neubewertung der Wertpapiere sowie zu € 7,4 Mio. aus der Neuberechnung der Stiftungsaufwendungen inklusive der Auswirkungen auf die latenten Steuern. Währungsdifferenzen fielen im Ausweis der Beteiligung am Flughafen Malta im Ausmaß von € -0,1 Mio. an. Bedingt durch den Anstieg der kurzfristigen Schulden sinkt die Eigenkapitalquote von 70,7 Prozent auf 66,2 Prozent.

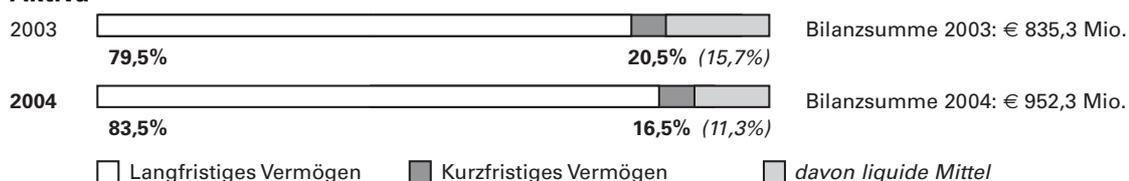
Die langfristigen Schulden gingen, vorwiegend aufgrund der Reduzierung der Rückstellung für Stiftungsaufwendungen, um 4,2 Prozent auf € 100,8 Mio. zurück. Dem stehen Zuführungen zu den Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und für Altersteilzeitlösungen gegenüber. Es bestehen keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Der Anstieg der kurzfristigen Schulden um 58,1 Prozent auf € 220,5 Mio. ist vor allem auf die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, auf die Aufstockung der Rückstellungen für nicht abgerechnete, erhaltene Leistungen und Steuerzahlungen sowie auf von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den neuen Flugsicherungsturm zurückzuführen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe weist aufgrund der faktisch nicht vorhandenen Finanzverbindlichkeiten ein negatives Gearing von 17,1 Prozent aus (2003: 22,2%). Die Berechnung der Weighted Average Cost of Capital (WACC) basiert daher ausschließlich auf den Kosten der Eigenkapitalfinanzierung; sie betragen für 2004 7,2 Prozent.

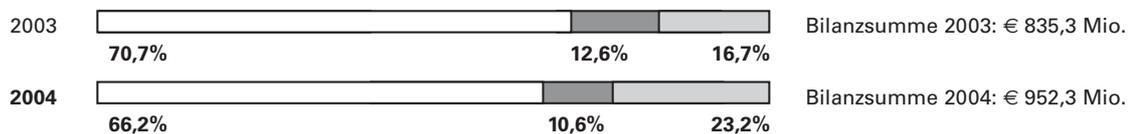
Bilanzstruktur Verteilung in % der Bilanzsumme

Aktiva



□ Langfristiges Vermögen ■ Kurzfristiges Vermögen ▒ davon liquide Mittel

Passiva



□ Eigenkapital ■ Langfristige Schulden ▒ Kurzfristige Schulden

Nicht dargestellte Minderheitenanteile: 2004: 0,01%, 2003: 0,03%

Bilanzstruktur in € Mio.

Aktiva	2004	2003
Langfristiges Vermögen	795,6	663,6
Kurzfristiges Vermögen	156,7	171,6
davon liquide Mittel	108,0	131,1
Passiva		
Eigenkapital	630,9	590,1
Langfristige Schulden	100,8	105,3
Kurzfristige Schulden	220,5	139,5
Minderheitenanteile	0,1	0,3

Cash Flow

Bedingt durch den Anstieg der Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhte sich der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit 2004 bei nahezu konstantem Ergebnisausweis um 29,3 Prozent auf € +194,4 Mio. (Vorjahr: € +150,4 Mio.). Den Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen um € 186,3 Mio. standen Einzahlungen aus der Investitionszuwachsprämie in Höhe von € 2,6 Mio. und Einzahlungen aus Anlagenabgängen von € 3,7 Mio. gegenüber. In Summe erhöhte sich der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit um 58,5 Prozent auf € -179,9 Mio. Aufgrund des Wegfalls des vorjährigen Anstieges der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sank der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit bei gleich bleibender Dividendenauszahlung um 6,5 Prozent auf € -42,1 Mio.

Die zahlungswirksamen Veränderungen des Finanzmittelbestandes betragen € -27,7 Mio. (Vorjahr: € -8,2 Mio.). Mit der erfolgsneutralen Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere des Umlaufvermögens in Höhe von € +4,6 Mio. führte dies zu einer Reduzierung des Finanzmittelbestandes per Jahresende 2004 auf € 108,0 Mio. (Vorjahr: € 131,1 Mio.).

Cash Flow, Kurzfassung in € Mio.

	2004	2003	2002
CF aus laufender Geschäftstätigkeit	194,4	150,4	120,9
CF aus Investitionsaktivitäten	-179,9	-113,5	-110,9
CF aus Finanzierungsaktivitäten	-42,1	-45,1	-41,2
Veränderung der flüssigen Mittel*	-23,1	-8,0	-33,2
Endbestand der flüssigen Mittel	108,0	131,1	139,2

* Inklusive Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere und Währungsdifferenzen

Finanzkennzahlen in %

	2004	2003	2002
Net Cash/Net Debt in € Mio.	-108,0	-131,1	-136,1
Anlagenintensität	82,5	78,0	74,7
Anlagendeckungsgrad 2	93,1	106,7	113,9
Eigenkapitalquote	66,3	70,7	71,8
Gearing	-17,1	-22,2	-24,3
Working Capital in € Mio.	-171,8	-99,0	-71,9
WACC	7,2	7,2	8,0

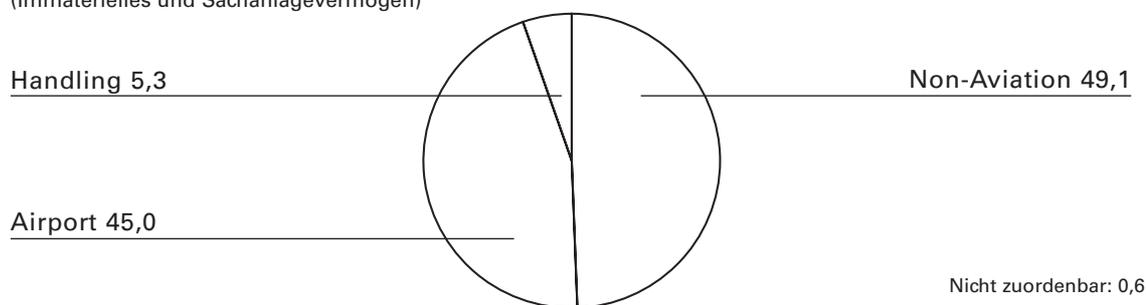
Investitionen

Flughafen Wien startet Ausbau.

Mit einem Volumen von € 185,3 Mio. lagen die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen 2004 um € 70,1 Mio. über jenen des Vorjahres. Die markantesten Investitionen des Jahres 2004 bilden die Errichtung des Office Park (€ 30,3 Mio.), der sowohl MitarbeiterInnen des Flughafen Wien aber auch externen Mietern zur Verfügung steht, sowie der Bau des neuen Flugsicherungsturms (€ 15,9 Mio.). Nach Fertigstellung Mitte 2005 wird der Flugsicherungsturm an Austro Control vermietet und in geringem Umfang für den Flughafenbereich „Movement Control“ genutzt. Für die Erweiterung des Vorfeldes Nord-Ost wurden im Jahr 2004 € 16,4 Mio. verwendet, nach Abschluss der Arbeiten im Jahr 2005 werden damit die dank der positiven Verkehrsentwicklung notwendigen Abstellflächen deutlich ausgebaut. Für die Entwässerungsanlage der Piste 16/34 wurden im Berichtsjahr € 10,4 Mio. aufgewendet. Zudem wurde die bestehende Gepäckzentrale mit einem Aufwand von € 12,0 Mio. erweitert. Der Bau des Handling Center West und des Air Cargo Center wurde in Angriff genommen. In den Ausbau des Flughafenbahnhofs wurden € 11,7 Mio., für das Straßensystem Zentrum € 8,7 Mio. und für die Planung des Terminals VIE-Skylink € 7,3 Mio. investiert. Für die Anschaffung von Grundstücken wurden € 6,1 Mio. verwendet. Dieselschlepper, Containertransporter, Großraumvorfeldbusse, Hubbühnen und sonstiges Equipment für den Bereich Handling wurden um einen Betrag von € 9,9 Mio. erworben. Finanzinvestitionen wurden vorwiegend zur gesetzlich vorgeschriebenen Deckung der Vorsorgen für Abfertigungen und Pensionen getätigt.

Anteil der Segmente an Investitionen 2004 in %

(Immaterielles und Sachanlagevermögen)



Investitionen und Finanzierung in € Mio.

Investitionen	2004	2003	2002
Immaterielles Anlagevermögen	2,1	3,5	2,3
Sachanlagevermögen	183,3	111,8	77,3
Finanzanlagevermögen	0,9	1,6	34,3
Investitionen gesamt	186,3	116,8	113,9

Finanzierung

CF aus laufender Geschäftstätigkeit	194,4	150,4	120,9
Investitionen	186,3	116,8	113,9
Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen	49,9	47,3	44,5

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Bedachtes Investitionsverhalten, Finanzkraft und operative Flexibilität bilden eine sichere Basis unseres Unternehmenserfolgs.

Risikomanagement

Das Risikomanagement der Flughafen-Wien-Gruppe ist in alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse eingebunden. Verantwortlich hierfür zeichnen die Leiter der einzelnen Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Das Beteiligungsmanagement und das Beteiligungscontrolling der Flughafen Wien AG fungieren beratend und überwachend. Zur Minimierung von Schadens- und Haftungsrisiken wurden Versicherungen abgeschlossen. Neben den bestehenden Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG eine Revisionsabteilung eingerichtet, die Geschäftsgeschehnisse und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz überprüft.

Verteidigung der starken Position als Ost-West-Hub

Die Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien wird in erster Linie von unserem Haupt-Airlinekunden, der Austrian Airlines Group, in Anspruch genommen. Dieser konnte auch im Jahr 2004 durch seine engagierte „Focus East-Expansion“ in Richtung Zentral- und Osteuropa aber auch nach Asien und den Pazifischen Raum Passagierzuwächse verzeichnen. Durch gezielte Marketingmaßnahmen werden wir die Stärken des Flughafen Wien als führender Ost-West-Hub im aufstrebenden mitteleuropäischen Wirtschaftsraum weiter ausbauen. Die Sicherung der Kernkompetenzen der Austrian Airlines Group steht somit auch in unserem eigenen Interesse.

Airport-System Wien – Bratislava

Wiens Positionierung als bedeutender Ost-West-Hub wird vor allem im durch den EU-Beitritt der Nachbarstaaten vergrößerten Aufkommensgebiet noch intensiviert werden. Wir bemühen uns aktiv um eine Beteiligung am benachbarten Airport Bratislava, durch die beide Standorte synergetisch vom Wachstumspotenzial dieser Region Nutzen ziehen könnten. Der Flughafen Wien würde im Falle einer Beteiligung ein gemeinsames Airport-System mit einer sinnvollen Aufgabenzuschreibung für beide Standorte anstreben, um das Wachstumspotenzial in der Region gemeinsam zu nutzen.

Investitionstätigkeit in Abhängigkeit zur Verkehrsentwicklung

Unsere Ausbaumaßnahmen werden in enger Abstimmung mit den Airlines vorgenommen. Durch einen stufenweisen Ausbau der neuen Terminalinfrastruktur wird das wirtschaftliche Risiko dieses umfangreichen Investments minimiert, aber dennoch eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazität gewährleistet.

Finanzielle Risiken

Aufgrund der guten Ergebnisentwicklung der letzten Jahre verfügt die Flughafen-Wien-Gruppe über liquide Mittel von € 108,0 Mio. sowie über faktisch keine Finanzschulden und ist daher in der Lage, Projekte selbst zu finanzieren bzw. mittelfristig Fremdkapital aufzunehmen, ohne die Ertragsfähigkeit zu gefährden. Die Eigenkapitalquote beläuft sich auf 66,2 Prozent; die bevorzugte Eigenkapitalfinanzierung sowie die gute Liquiditätssituation verleihen die Sicherheit, auch etwaige Krisenzeiten zu durchtauchen.

Prognosebericht

Positive Verkehrsentwicklung forciert Ausbauprojekte – Realisierung des neuen Terminals VIE-Skylink startet 2005.

Das österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) prognostiziert für das Jahr 2005 ein Wirtschaftswachstum von real 2,2 Prozent und 2,3 Prozent für 2006. Wir gehen davon aus, dass sich diese konjunkturelle Entwicklung auch positiv auf die Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien auswirken wird. Zusätzliche Impulse erwarten wir durch die weiterhin gute konjunkturelle Entwicklung der neuen EU-Mitgliedsstaaten im Einzugsgebiet des Flughafen Wien. Für das Jahr 2005 rechnen wir – unter stabilen wirtschaftlichen Voraussetzungen – mit einem Passagierwachstum von 8 Prozent, einem Anstieg der Flugbewegungen von 5 Prozent und einer Zunahme des Höchstabfluggewichts von 5 Prozent.

Dank eines mehrstufigen, flexibel realisierbaren Ausbaukonzepts sind wir in der Lage, unsere langfristigen Ausbauprojekte der Entwicklung des Passagieraufkommens anzupassen. Während der Jahre 2004 bis 2008 sind Gesamtinvestitionen in der Höhe von € 854 Mio. vorgesehen; im Geschäftsjahr 2005 sollen hiervon € 245 Mio. zur planmäßigen Realisierung der Ausbauprojekte verwendet werden. Neben der Fertigstellung des Flugsicherungstowers Mitte 2005 bilden das Projekt VIE-Skylink mit einem Investitionsvolumen für 2005 von € 47 Mio. für die Baufeldfreimachung und vorgezogene Baumaßnahmen, die Vorfelderweiterung für das neue General Aviation Center (€ 13 Mio.), die Erweiterung des Cargo Center (€ 45 Mio.) sowie die Errichtung des Handling Center West (€ 23 Mio.) und die Errichtung des General Aviation Center sowie VIP-Einrichtungen (€ 13 Mio.) die Investitionsschwerpunkte des Jahres 2005. Zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen in den Spitzenstunden werden noch während des ersten Quartals im Terminalbereich 30 neue Check-in-Schalter installiert. Bis Ende März 2005 wird auch die Erweiterung der Gepäcksortieranlage abgeschlossen sein.

Im Rahmen des 2004 initiierten Programms zur Produktivitäts- und Effizienzsteigerung werden die Überprüfung und Umsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsprozesse im Jahr 2005 abgeschlossen. Gegenüber dem Basisjahr 2003 wird eine nachhaltige Reduzierung der operativen Aufwendungen in Höhe von € 8 Mio. angestrebt.

Nachtragsbericht

Die Dynamik der Verkehrsentwicklung des Jahres 2004 setzte sich auch im Jänner 2005 fort: +8,6 Prozent Gesamtpassagiere (Transferpassagiere: +3,9%), +6,2 Prozent Flugbewegungen, +10,8 Prozent Höchstabfluggewicht (MTOW), +19,7 Prozent Frachtumschlag. Der Langstreckenverkehr in den Fernen Osten verzeichnet bedingt durch die Stornierungen nach der Tsunami-Katastrophe einen Rückgang von 1,4 Prozent. Besonders gut entwickelte sich jedoch das Verkehrsaufkommen in den Nahen und Mittleren Osten mit einem Plus von 60,9 Prozent sowie nach Osteuropa mit einem Zuwachs von 13,0 Prozent.

Schwechat, am 16. Februar 2005

Der Vorstand

Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Segmentberichterstattung

Airport

Kräftiger Umsatzanstieg trotz Tarifsenkungen und Incentives.

Segment Airport im Überblick in € Mio., ausgenommen MitarbeiterInnen

	2004	Veränd.	2003	2002
Umsatz	186,3	14,5%	162,7	135,8
Abschreibungen	27,5	5,0%	26,2	25,5
Segmentergebnis	78,3	4,1%	75,2	61,2
EBIT-Margin	36,0%	-7,8%	39,0%	37,9%
Zuordenbare Aktiva	473,9	13,1%	419,1	385,0
Investitionen	83,4	34,1%	62,2	50,6
MitarbeiterInnen per 31.12.	357	0,6%	355	336

Das Segment Airport erfasst den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Vermietung, Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und Winterdienst fallen ebenso in seine Zuständigkeit wie die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Fluggesellschaften. Der strategische Schwerpunkt liegt in der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität. Das Segment Airport deckt somit die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers ab.

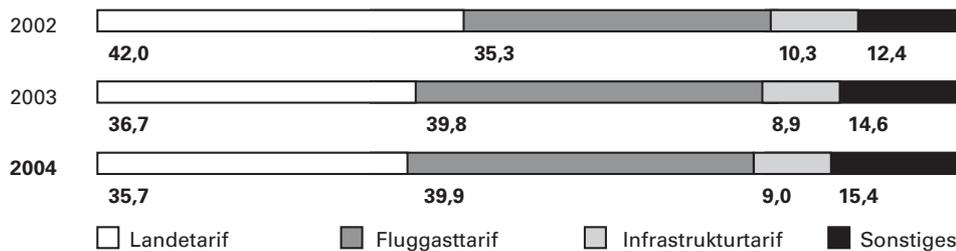
Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Airport ist mit einem Anteil von 46,8 Prozent auch 2004 das umsatzstärkste Segment der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umsatz, der sich im Wesentlichen aus den Flughafentarifern (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) zusammensetzt, konnte bei einer nahezu konstanten Mitarbeiteranzahl von 357 um 14,5 Prozent auf € 186,3 Mio. verbessert werden. Motor dieses Anstiegs war die sehr gute Verkehrsentwicklung des Berichtsjahres: ein Plus von 15,7 Prozent bei der Passagieranzahl, 14,1 Prozent bei den Flugbewegungen und 18,6 Prozent beim für die Berechnung des Landetarifs ausschlaggebenden Höchstabfluggewicht (MTOW). Das Segment Airport erzielte mit € 78,3 Mio. auch den größten Beitrag zum Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT). Das Betriebsergebnis stieg um 4,1 Prozent auf € 78,3 Mio. Die EBIT-Margin verringerte sich, bedingt durch einen in Relation zum Umsatzanstieg stärkeren Anstieg der Aufwendungen, von 39,0 Prozent auf 36,0 Prozent.

Verkehrsentwicklung im Detail

Mit einem Passagierwachstum von 15,7 Prozent im Gesamtjahr 2004 und unterjährigen Zuwachsraten, die beinahe für alle Monate zweistellig waren, weist die Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien auch im Jahr 2004 eine überdurchschnittlich gute Bilanz aus. So begann das Jahr mit einem Passagierplus von 10,9 Prozent, Februar und März zeigten ein Plus von 16,2 Prozent bzw. 18,1 Prozent. Die höchsten Zuwachsraten im Berichtsjahr erfuhr die Monate April (+28,2%) und Mai (+24,7%). Auch nach den traditionell starken Sommermonaten Juni (+14,5%), Juli (+17,7%) und August (+14,0%) setzte sich der Aufwärts-

Umsatzstruktur des Segments Airport in %



trend fort: Für September wird ein Plus von 14,6 Prozent, für Oktober von 12,3 Prozent ausgewiesen; nach einer Steigerung von 9,7 Prozent im November konnten wir im Dezember (+8%) erstmals innerhalb eines Jahres den vierzehnmillionsten Passagier begrüßen. In Summe wurden 2004 am Flughafen Wien 14.785.529 Passagiere bei 224.809 Starts und Landungen abgefertigt.

Mit einem Anteil von 11,1 Prozent am Gesamtpassagieraufkommen sind die Low-Cost-Carrier (+116,7%) eine wesentliche Antriebskraft dieses Wachstums. Angeführt wird ihr Feld von Air Berlin mit 764.227 Fluggästen und einem Anteil von 5,2 Prozent am Gesamtpassagieraufkommen. Im Ranking nach Passagieraufkommen belegt Air Berlin hinter der Austrian Airlines Gruppe und Lufthansa bereits den dritten Platz.

Bei den Flugbewegungen konnten wir für das Jahr 2004 ein Plus von 14,1 Prozent, beim MTOW einen Anstieg von 18,6 Prozent und bei der Luftfracht ein Wachstum von 21,0 Prozent verzeichnen. Mit 58.981 abgefertigten Passagieren wurde der Spitzenwert am 5. September registriert. Wir konnten die Positionierung des Flughafen Wien im europäischen Vergleich dank dieser hervorragenden Verkehrsdaten, die deutlich über unseren Erwartungen lagen, weiter verbessern. Unsere Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr zeigt sich in der Anzahl der Osteuropa-Destinationen im Streckennetz (2004: 41) – der Anstieg des Verkehrsaufkommens nach Osteuropa im Jahr 2004 um 20,7 Prozent unterstreicht den Erfolg dieser Ausrichtung deutlich. Unterstützt von einer verbesserten Nachfrage nach Destinationen im Fernen Osten – Peking beispielsweise weist einen Passagieranstieg von 115,1 Prozent auf – wuchs der Langstreckenverkehr in diese Region im Berichtsjahr in Summe um 26,0 Prozent. Bedingt durch den Nachholbedarf nach dem Irak-Krieg in den Nahen und Mittleren Osten sowie die Aufnahme einer täglichen Verbindung nach Dubai durch Emirates, stieg der Verkehr in diese Region mit plus 62,5 Prozent ebenfalls kräftig an. Insgesamt haben den Flughafen Wien 208 Fluggesellschaften (davon 69 im Linienverkehr) angefliegen, die in Summe 259 Destinationen (davon 153 im Linienverkehr) bedienen.

Um unsere Wettbewerbsfähigkeit und somit das hohe Wachstum dauerhaft abzusichern, erfolgte im Oktober 2004 eine umfassende Umgestaltung unserer Tarife. Ziel der

Maßnahmen im Tarifbereich ist, bis 2007 bei den airlinebezogenen Kosten um 10 bis 15 Prozent unter dem Durchschnitt der Tarife unserer Konkurrenz-Airports Frankfurt, München, Prag, Budapest, Mailand und Zürich zu liegen.

Mit Wirkung 1. Oktober 2004 wurde der Landetarif zur Stärkung der Drehscheibenfunktion um durchschnittlich 16 Prozent abgesenkt. Die Fluggastgebühr wurde um € 0,93 auf € 13,50 erhöht. Mit dieser Umschichtung von airlinebezogenen zu passagierbezogenen Tarifen beteiligt sich die Flughafen Wien AG deutlich stärker am Auslastungsrisiko der Airlineskunden. Weiters wurde der Regionaltarif aufgelassen und in der Zeit von 22 bis 6 Uhr werden keine Parkgebühren für das Abstellen von Luftfahrzeugen verrechnet. Incentives wurden wie bereits zuvor für die Steigerung der Frequenzen und für die Aufnahme neuer Langstrecken- sowie Osteuropa-Destinationen gewährt. Ebenfalls weitergeführt wurde der bestehende Transfer-Incentive – dabei wird der Fluglinie pro abfliegendem Transferpassagier ein Betrag von € 8,21 refundiert –, der die Drehscheibe Wien stärkt. Der Anteil der Transferpassagiere am Gesamtpassagieraufkommen liegt bei 35 Prozent und ist ein Beweis für die Wirksamkeit unserer strategischen Ausrichtung. Insgesamt stieg die Anzahl der Transferpassagiere im Jahr 2004 gegenüber 2003 um 18 Prozent. Um unsere Ost-West-Hub-Funktion auszubauen, bieten wir seit 1. April 2004 allen Airlines einen Frequenzdichte-Incentive mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent an. Insgesamt entsprechen die oben beschriebenen Maßnahmen – die Tarifreform und die Einführung des Frequenzdichteincentives – einer relativen Senkung der Tarife in 2005 um rund 3 Prozent. Diese Tarifreduktionen stellen aber einen wesentlichen Faktor zum Ausbau unserer Wettbewerbsfähigkeit dar.

Marketingaktivitäten

Die Aufnahme von neuen Verbindungen nach Singapur und Shanghai sowie Frequenzerhöhungen nach Osteuropa im Jahresverlauf 2004 belegen den Erfolg der vom Flughafen Wien ergriffenen Maßnahmen (Incentives) zur Förderung des Drehscheibenkonzepts und der Langstrecke. Mit der am 1. Oktober 2004 durchgeführten Tarifreduktion und Implementierung von zusätzlichen Incentives für alle Fluggesellschaften wird sich unsere Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessern. Die Fortsetzung der Informationskampagne in unseren neuen EU-Nachbarländern soll den Sympathieaufbau gegenüber dem Flughafen Wien und das Konsumentenbewusstsein für die herausragenden Vorteile des Flughafens Wien und sein exzellentes Streckennetz fördern.

Investitionen

Die Investitionsschwerpunkte des Segments Airport bildeten im Jahr 2004 die Planungs- und Durchführungsleistungen für die Vorfelderweiterung Nord-Ost mit € 16,4 Mio., die Erweiterung der Gepäckzentrale mit € 12,0 Mio. sowie der Bau des neuen ÖBB-Bahnhofs

mit € 11,7 Mio. In die Planungs- und Durchführungsleistungen für die Entwässerung der Piste 16/34 wurden € 10,4 Mio., in Planung und Bau des Handling Center West € 7,5 Mio. investiert.

Ausblick

Für das Geschäftsjahr 2005 erwarten wir bei einem fortgesetzten Wachstumskurs der Luftfahrtbranche einen Zuwachs der Passagierzahlen für den Flughafen Wien von etwa 8 Prozent sowie einen Anstieg der Flugbewegungen und des Höchstabfluggewichts von jeweils 5 Prozent. Wir rechnen damit, dass sowohl die Austrian Airlines Group mit ihrer Osteuropa-Kompetenz wie auch die Low-Cost-Carrier unverändert zur positiven Entwicklung des Verkehrsaufkommens beitragen werden.

Am Standort Flughafen werden die Ausbauvorhaben zur Kapazitätserweiterung bedarfsgemäß umgesetzt und planmäßig fortgeführt. Zur Gewährleistung unserer Minimum Connecting Time wurde aufgrund des erfreulichen Wachstumstrends der Ausbau der Gepäckzentrale und -sortierung notwendig. Die Fertigstellung erfolgt im März 2005. Neben der Fortsetzung der Vorfelderweiterung Nord-Ost zur Abdeckung des gestiegenen Bedarfs an Flugzeugabstellpositionen wird das größte Projekt unserer Ausbaumaßnahmen, die Terminalerweiterung VIE-Skylink, im Oktober des laufenden Jahres begonnen. Die ersten Realisierungsschritte bilden die Baufeldfreimachung ab März 2005, wofür das derzeitige VIP- & Business Center sowie der alte Flugsicherungsturm weichen müssen, sowie erste vorgezogene Baumaßnahmen.

Passagieraufkommen nach Airlines

	2004	Anteil in %
Austrian Airlines Group	8.542.351	57,8
Deutsche Lufthansa	902.773	6,1
Air Berlin	764.227	5,2
NIKI	447.205	3,0
British Airways	337.319	2,3
Swiss Intl. Airlines	312.287	2,1
Germanwings	299.377	2,0
Air France	285.236	1,9
KLM	229.686	1,6
Turkish Airlines	162.824	1,1
Sonstige	2.502.244	16,9

Handling

Umsatzanstieg um 16,7 Prozent dank stabiler Marktanteile und überdurchschnittlicher Wachstumsdynamik.

Segment Handling im Überblick in € Mio., ausgenommen MitarbeiterInnen

	2004	Veränd.	2003	2002
Umsatz	123,6	16,7%	106,0	105,3
Abschreibungen	6,0	14,0%	5,3	5,0
Segmentergebnis	18,0	12,7%	15,9	22,5
EBIT-Margin	12,7%	-3,1%	13,1%	20,1%
Zuordenbare Aktiva	32,0	12,9%	28,3	28,9
Investitionen	9,9	75,1%	5,7	4,2
MitarbeiterInnen per 31.12.	1.756	16,2%	1.511	1.340

Auf das Segment Handling entfallen alle im Zusammenhang mit der Abfertigung von Linien-, Charter- und General-Aviation-Flügen erbrachten Dienstleistungen. Es sind dies vor allem das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Passagiertransport bzw. der Crewtransport im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, der Cateringtransport, die Kabinenreinigung, das Schleppen und die Enteisung der Luftfahrzeuge, die Erstellung der Flugzeugdokumente inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking, das Führen des Importlagers sowie Private Aircraft Handling, Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation. Leistungen im Rahmen der General Aviation werden von der dem Segment zugeordneten Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH wahrgenommen.

Das Segment Handling versteht sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter von Ground- und Fracht-Handling-Leistungen am Flughafen Wien. Qualifiziertes Personal, optimierte Arbeitsabläufe, flexible Produkt- und Preispolitik sowie innovative technologische Lösungen garantieren hohe Qualität und unsere im europäischen Vergleich hervorragenden Transferzeiten.

Entwicklung im Geschäftsjahr

Mit einem Marktanteil von durchschnittlich 91,0 Prozent behauptete sich das Segment Handling im Geschäftsjahr 2004 erfolgreich im liberalisierten Umfeld gegenüber dem Mitbewerber Fraport Ground Services Austria GmbH – vormals VAS Bodenverkehrsdienste GmbH. Vertragsverlängerungen konnten unter anderem mit Air Berlin, NIKI und British Airways abgeschlossen werden, mit Lufthansa gelang der Abschluss eines Drei-Jahres-Vertrags. Mit Emirates und Korean Airlines wurden 2004 bedeutende Neukunden akquiriert. Eurocypria sowie Air Dolomiti, die nunmehr unter Lufthansa fliegt, konnten als Kunden zurückgewonnen werden, während Iberia mit September zu Fraport Ground Services Austria wechselte. Der überwiegende Anteil der Wien anfliegende Low-Cost-Carrier hat die Flughafen Wien AG mit dem Handling ihrer Flugzeuge beauftragt.

Der Trend in der Airline-Branche hin zu deutlichen Preisreduktionen bei verkürzten Bodenzeiten, zur Verbreiterung der Spitzenstunden und reduzierten Leistungspaketen setzte sich auch 2004 fort. Dennoch konnte ein überdurchschnittliches Mengenwachstum von 13,9 Prozent erreicht werden. Die Austrian Airlines Group verzeichnete durch Frequenzaufstockungen und Ausweitung des Flugnetzes ein Wachstum von 9,3 Prozent, Lufthansa inklusive Air Dolomiti konnte um 26 Prozent wachsen.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Segments Handling zeigt sich auch im Anstieg des Anteils von Low-Cost-Carriern bei den Abfertigungen – dank konkurrenzfähiger, reduzierter Leistungspakete und kurzer Turnaround-Zeiten verbesserte sich 2004 ihr Anteil von rund 5 Prozent auf 8 Prozent aller betreuten Abfertigungen. Besonders NIKI und Air Berlin profilierten sich mit nunmehr zirka 20 Flügen pro Tag ausgezeichnet. Auf temporäre, wachstumsbedingte Kapazitätsengpässe wurde schnellstmöglich mit der Umfunktionierung einer Geräteeinstellhalle zur provisorischen Gepäckhalle reagiert. Übernommen wurde im Berichtsjahr auch die Gepäckabfertigung für den CAT. Einen überdurchschnittlichen Umsatzbeitrag leisteten aufgrund des strengen Winters die Flugzeugenteisungen.

In Summe verbesserte sich der externe Umsatz des Segments Handling um 16,7 Prozent auf € 123,6 Mio., was einem Anteil von 31,0 Prozent des Gesamtumsatzes der Flughafen-Wien-Gruppe entspricht.

Im Berichtsjahr wurden im Segment Handling 204.678 Flugbewegungen (+13,9%) im Linien- und Charterverkehr, 19.808 Bewegungen der General Aviation, 424.000 Tonnen (Gepäck in & out inkl. Transfer, Post, Cargo inkl. Trucking) und 13,5 Millionen Gepäckstücke (+14,9%) gezählt.

Der Frachtbereich verzeichnete mit 209.625 abgefertigten Tonnen ein Wachstum von 21,0 Prozent, wobei die Luftfracht um 25,9 Prozent, der Truckingbereich um 11,1 Prozent anstieg. Das Wachstum in der Luftfracht ist zu einem überwiegenden Teil auf die Verstärkung bzw. Neuaufnahme von „Nur-Frachtflügen“ zurückzuführen, die etwa von Asiana, Korean und EVA Air forciert wurden.

2004 war auch für die Vienna Aircraft Handling GmbH ein überaus erfolgreiches Geschäftsjahr. Die Zahl der Flugbewegungen im Bereich der General Aviation stieg um 1,4 Prozent auf 19.808. Intensive Bemühungen im Bereich Private Aircraft Handling und bei der Abfertigung von Flügen der Business Aviation sowie das Anbieten von Brokerage-Dienstleistungen führten in diesem Geschäftsbereich im Vergleich zum Vorjahr zu einer Steigerung der externen Umsätze von 11,4 Prozent. Im Bereich der Betankung von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt konnte das Treibstoffvolumen um rund 1,5 Mio. Liter auf nunmehr 11,3 Mio. Liter gesteigert werden.

Eine scannerunterstützte elektronische Erfassung von mehr als 20 Messpunkten wurde 2004 im Abfertigungsprozess eingeführt. Die generierten Daten stehen nicht nur unserem internen Qualitätsmanagement zur Verbesserung der operativen Prozesse, sondern auch unseren Kunden, den Airlines, zur Verfügung.

Die Anzahl der MitarbeiterInnen wurde aufgrund der erfreulichen Wachstumsdynamik, aber auch bedingt durch die Übernahme neuer Aufgabenfelder wie etwa die Gepäckabfertigung für den City Airport Train, von 1.511 auf 1.756 erhöht. Der Personalaufwand nahm damit um € 13,7 Mio. zu. Bei einer EBIT-Margin von 12,7 Prozent (2003: 13,1%) erreichte das Segment Handling nach einem Anstieg von 12,7 Prozent ein EBIT von € 18,0 Mio.

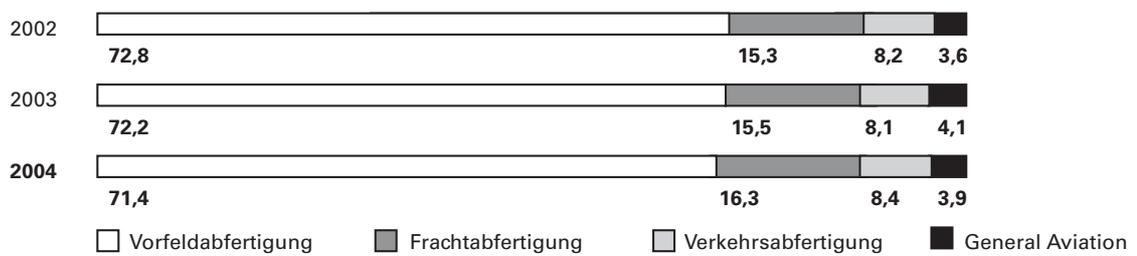
Investitionen

Im Jahr 2004 wurden im Segment Handling Investitionen in Höhe von € 9,9 Mio. getätigt. Als Reaktion auf das außerordentliche Mengenwachstum wurden vor allem Passagierbusse, Catering-Hubwagen, Enteisungsfahrzeuge, große Elektroschlepper und Dieselschlepper sowie diverse PKWs für das Baggage Reconciliation System angeschafft.

Ausblick

Im Jahr 2005 bildet die bereits laufende Adaptierung der logistischen Prozesse für den Umzug in das neue Handling Center West die größte Herausforderung. Mit dem Konzept einer Zonenabfertigung wird auch zukünftig den wachsenden Effizienzanforderungen entsprochen werden können. Für den Unternehmensbereich Vienna Aircraft Handling steht der Umzug in das neu errichtete General Aviation Center bevor.

Umsatzstruktur des Segments Handling in %



Im Bereich der Vorfeldabfertigung rechnen wir mit einer Konsolidierung des Wachstums bei rund 4 Prozent Bewegungsplus und mit einem stabilen Verlauf des Marktanteils auf einem Niveau von zirka 90 Prozent. Wettbewerbsbedingter massiver Kostendruck verstärkt die Forderungen der Fluglinien nach einer Reduktion der Leistungspakete und -preise. Dieser Herausforderung werden wir mit flexibler Produkt- und Preisgestaltung, bereichs- und firmenübergreifenden Prozessoptimierungen sowie straffem Kostenmanagement begegnen.

Im Frachtbereich erwarten wir für 2005 einen leicht positiven Trend in der Luftfracht. Der strukturelle Bereinigungsprozess in der Speditionsbranche wird zu verstärktem Preisdruck führen. Aufgrund der derzeitigen infrastrukturellen Engpässe und der Direktfahrten nach Osteuropa ist damit zu rechnen, dass das Trucking-Aufkommen 2005 stagnieren wird. Die Errichtung des neuen Air Cargo Center, das planmäßig 2006 in Betrieb gehen wird, wird unseren Frachtbereich in der Ausbauphase vor logistische Herausforderungen stellen.

Das Segment Handling wird mit seinem international anerkannten Know-how, wettbewerbsfähigen Preisen und nachfragegerechter Produktgestaltung vor allem im Transferverkehr ein wichtiger Erfolgsfaktor des Flughafens Wien bleiben.

Non-Aviation

Steigerung des externen Umsatzes um 10,8 Prozent –
positive Entwicklung in allen Bereichen.

Segment Non-Aviation im Überblick in € Mio., ausgenommen MitarbeiterInnen

	2004	Veränd.	2003	2002
Umsatz	88,0	10,8%	79,4	75,3
Abschreibungen	15,1	5,9%	14,2	12,0
Segmentergebnis	30,3	18,6%	25,6	33,1
EBIT-Margin	20,7%	3,8%	20,0%	26,7%
Zuordenbare Aktiva	244,8	43,7%	170,4	134,5
Investitionen	91,0	93,0%	47,1	24,6
MitarbeiterInnen per 31.12.	988	9,0%	906	803

In den Verantwortungsbereich des Segments Non-Aviation fällt die Erbringung verschiedener Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, VIP Center und Lounges, Werbeflächen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Baumanagement und Beratungsleistungen. Die rund 200 am Standort Flughafen Wien ansässigen Unternehmen beziehen von diesem Segment Dienstleistungen aus den Bereichen Telekommunikation, EDV sowie Ver- und Entsorgung. Der Anteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2004 22,1 Prozent (2003: 22,8%).

Entwicklung im Geschäftsjahr

Der Geschäftsverlauf des Segments Non-Aviation wird von Faktoren wie Energie- und Telefoniepreisen, Vermietungsgrad unserer Immobilien sowie deren vermietbare Quadratmeteranzahl, der Indexentwicklung bei den Mieten oder der allgemeinen Kaufkraftentwicklung maßgeblich beeinflusst. Die für den Erfolg des Flughafenbetriebs maßgebliche Verkehrsentwicklung hat nur mittelbar Auswirkungen auf die Umsatzentwicklung dieses Segments.

Das Segment Non-Aviation konnte seinen externen Umsatz um 10,8 Prozent auf € 88,0 Mio. verbessern. Der Zuwachs resultiert aus einer vermehrten Nachfrage nach Sicherheitsdienstleistungen (+16,9%) und dem Anstieg von passagierabhängigen Umsätzen wie Gastronomie mit einem Umsatz-Plus von 16,2 Prozent, Shopping mit einem von +11,0 Prozent und Parkierung mit einer Zunahme von 9,2 Prozent.

Die 100%-Tochtergesellschaft VIAS (Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H). erhielt nach einer Neuausschreibung im Berichtsjahr erneut den Zuschlag für die Durchführung von Sicherheitsdienstleistungen am Flughafen Wien.

Aufgrund des Passagierzuwachses und der überproportional starken Steigerung der Verkaufszahlen der Travel-Value- & Duty-free-Shops war die Umsatzentwicklung der Shops mit einer Steigerung von 11,4 Prozent wieder sehr erfreulich. Mit der überdurchschnittlichen Verkehrsentwicklung konnte aufgrund des zurückhaltenden Kaufverhaltens der Pas-

sagiere von Low-Cost-Carriern – deren Anteil an den Gesamtpassagieren deutlich zunahm – nicht in gleichem Ausmaß Schritt gehalten werden. Die 18 Gastronomielokale konnten im Berichtsjahr ihre Umsätze um 18,1 Prozent erhöhen. Ein Selbstbedienungsrestaurant mit Coffee Lounge und Mittagsrestaurant wurde im neu erbauten Office Park eingerichtet.

Trotz erschwelter Rahmenbedingungen (Beeinträchtigung zahlreicher Werbeflächen im Terminal als auch entlang der Ein- und Ausfahrtsstraßen wegen Baumaßnahmen) konnte dank der Promotion-Aktivitäten namhafter internationaler Firmen im Bereich der Werbeflächenvermarktung ein Umsatzzuwachs von 0,2 Prozent erzielt werden.

Im Bereich Parkierung wurden im Berichtsjahr wichtige Projekte in Angriff genommen. Im Februar 2004 wurde die Baufeldfreimachung für den Ausbau des neuen ÖBB-Bahnhofs durch den Abbruch der Parkhäuser 1 und 2 realisiert. Das Parkhaus 3 wurde im Gegenzug erweitert. Dank der positiven Verkehrsentwicklung weist der Unternehmensbereich Parkierung ein Umsatzplus von 9,2 Prozent aus.

Mit der Errichtung des 109 Meter hohen Flugsicherungsturms erhielt der Flughafen Wien ein neues Wahrzeichen. Nach Fertigstellung Mitte 2005 wird der Flugsicherungsturm an Austro Control vermietet und in geringem Umfang für den Flughafenbereich Movement Control genutzt. Weiters wurde der neue Office Park als eine der Top Airport Office Locations Europas im September des Berichtsjahres teilweise fertig gestellt.

Am Logistikareal Cargo Nord, auf dem bis dato insgesamt 10.322 m² Gebäudeflächen entwickelt, realisiert und vermietet wurden, wurde eine weitere Logistikimmobilie mit 1.750 m² an den Nutzer FedEx übergeben. Aufgrund der Übersiedlung der Osteuropazentrale von Menlo Worldwide von Frankfurt nach Wien wurde die bestehende Logistikimmobilie aufgestockt; rund 4,8 ha stehen auf diesem Areal noch zur Verfügung.

Mit der Entstehung des hochmodernen Air Cargo Center baut der Flughafen Wien seine Position als internationale Fracht-Drehscheibe weiter aus. Optimale Verkehrsanbindung, perfekte Büroinfrastruktur sowie effiziente Lagerflächen unterstützen alle Prozesse des Frachthandlings. Mit der Fertigstellung des Neubaus Ende 2005 und dem Umbau der bestehenden Gebäude bis Mitte 2006 werden insgesamt 37.676 m² Lagerfläche und 14.533 m² Bürofläche zur Verfügung stehen.

Investitionen

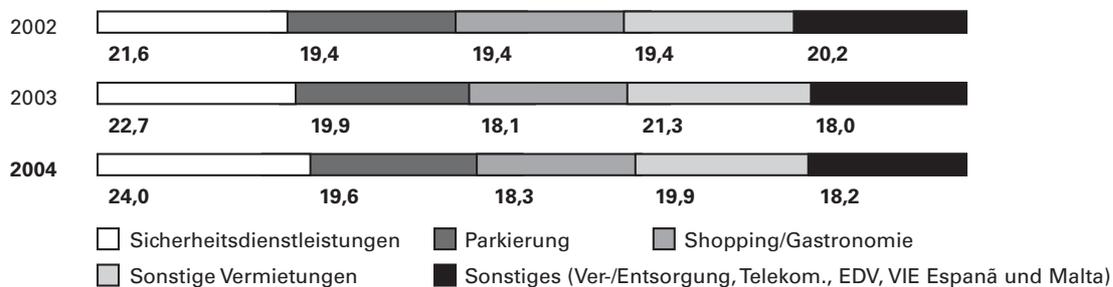
Die größten Investitionen im Bereich Non-Aviation waren im Berichtsjahr die Errichtung des Office Park mit € 30,3 Mio., der Bau des neuen Flugsicherungsturms mit € 15,9 Mio. und die Planungs- und Durchführungsleistungen des Air Cargo Center mit € 10,6 Mio. Für die Erneuerung des Straßensystems wurden € 8,7 Mio. aufgewendet.

Ausblick

Der Abschluss der Bautätigkeiten am neuen Flugsicherungsturm inklusive der angeschlossenen Räumlichkeiten wird im Frühjahr erfolgen. Nach einer anschließenden Vorbereitungszeit von rund sechs Monaten des Mieters Austro Control für die Inbetriebnahme wird der bislang in Verwendung stehende Flugsicherungsturm im Sommer 2005 außer Betrieb gesetzt werden.

Der für Fremdmietler vorgesehene Bauteil des Office Park wird in Kürze fertig gestellt. Die Inbetriebnahme des Air Cargo Center ist mit Ende 2005 geplant. Die Bemühungen zur Vermietung unserer Freiflächen im Office Park, in Cargo Nord sowie des neu aufgeschlossenen Areals in Cargo West werden im Jahr 2005 forciert.

Umsatzstruktur des Segments Non-Aviation in %



Shopping

	2004	Veränd.	2003	2002
Verkaufsfläche in m ²	6.189	-1,1%	6.261	5.939
Umsatz Geschäfte in € Mio.	87,0	11,4%	78,1	79,6
Erlös in € Mio.	13,3	11,0%	12,0	12,2

Gastronomie

	2004	Veränd.	2003	2002
Verkaufsfläche in m ²	3.400	4,7%	3.248	3.676
Umsatz Gastronomiebetriebe in € Mio.	20,8	18,1%	17,6	15,9
Erlös in € Mio.	2,8	16,2%	2,4	2,4

Konzernabschluss 2004 der Flughafen Wien AG

Inhaltsverzeichnis Konzernabschluss 2004

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	86
Konzern-Bilanz	87
Konzern-Geldflussrechnung	88
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	89
Anhang zum Konzernabschluss der Flughafen Wien AG	90
Allgemeines	90
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	91
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	96
Erläuterungen zur Konzernbilanz	100
Sonstige Angaben	111
Wesentliche Unterschiede zwischen IFRS und österreichischen Rechnungslegungsvorschriften	120
Bericht Abschlussprüfer	123

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in T€	Erläuterung	2004	2003
Umsatzerlöse	(29)	398.266,0	348.385,2
Sonstige betriebliche Erträge	(1)	20.484,3	16.628,0
Betriebsleistung		418.750,3	365.013,2
Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen		-26.537,8	-20.607,8
Personalaufwand	(2)	-169.952,8	-147.151,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	(10-13)	-48.921,6	-45.941,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(3)	-70.835,0	-53.975,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		102.503,1	97.337,4
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(5)	450,5	1.603,3
Zinsergebnis	(6)	6.132,8	7.830,3
Sonstiges Finanzergebnis	(7)	-3.464,5	708,0
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		3.118,9	10.141,6
Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen	(4)	-215,5	-893,4
Finanzergebnis		2.903,4	9.248,1
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		105.406,4	106.585,6
Ertragsteuern	(8)	-33.758,6	-35.562,1
Auf Minderheitenanteile entfallendes Ergebnis		40,0	-181,9
Jahresgewinn		71.687,8	70.841,5
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(9)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €)		3,41	3,37
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,00	2,00
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		42.000,0	42.000,0

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2004

Aktiva

in T€	Erläuterung	31.12.2004	31.12.2003
Immaterielle Vermögensgegenstände	(10)	6.655,6	6.157,0
Sachanlagen	(11)	712.171,1	578.063,8
Finanzanlagen at equity Unternehmen	(12)	30.882,6	31.557,6
Sonstige Finanzanlagen	(13)	36.112,7	36.004,9
Langfristige Forderungen	(14)	390,9	307,1
Latente Steuerabgrenzung	(15)	9.388,1	11.543,1
Langfristiges Vermögen		795.601,1	663.633,5
Vorräte	(16)	2.592,1	2.066,6
Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände	(17)	46.140,3	38.423,0
Zahlungsmittel und -äquivalente	(18)	108.008,8	131.128,8
Kurzfristiges Vermögen		156.741,2	171.618,4
Aktiva		952.342,3	835.251,9

Passiva

in T€	Erläuterung	31.12.2004	31.12.2003
Grundkapital	(19)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(20)	117.657,3	117.657,3
Gewinnrücklagen	(21)	360.554,2	319.821,2
Eigenkapital		630.881,6	590.148,5
Minderheitenanteile		111,5	287,4
Langfristige Rückstellungen	(22)	91.217,9	95.330,4
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(23)	9.630,4	9.976,7
Langfristige Schulden		100.848,4	105.307,1
Kurzfristige Rückstellungen	(24)	105.940,8	79.886,7
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(25)	3,9	3,9
Lieferantenverbindlichkeiten	(26)	65.270,5	37.778,1
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(27)	49.285,6	21.840,2
Kurzfristige Schulden		220.500,8	139.508,9
Passiva		952.342,3	835.251,9

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in T€	2004	2003
Ergebnis vor Ertragsteuern	105.406,4	106.585,6
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	48.289,0	45.697,6
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	1.750,8	-53,5
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.686,6	-1.384,9
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-525,5	122,0
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	-7.801,1	425,8
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	10.945,4	1.888,5
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	53.660,0	15.107,8
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	210.038,3	168.389,0
- Zahlungen für Ertragsteuern	-15.685,6	-18.020,0
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	194.352,7	150.369,0
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	229,8	89,4
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	3.487,5	1.412,6
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-185.337,3	-115.214,8
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	-924,3	-1.595,8
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	2.618,2	1.812,9
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-179.926,1	-113.495,7
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-42.000,0	-42.000,0
+ Einzahlungen / - Auszahlungen Minderheitsgesellschafter	-135,9	-30,0
- Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten	0,0	-3.045,9
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-42.135,9	-45.075,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-27.709,2	-8.202,7
Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere	4.604,3	177,5
Veränderung aus Währungsumrechnung	-15,1	-2,8
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	131.128,8	139.156,7
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	108.008,8	131.128,8
davon Wertpapiere des Umlaufvermögens	52.944,6	112.226,2
davon unrealisierte Gewinne (+) / Verluste (-)	-246,9	-4.821,6
Gezahlte Zinsen für die laufende Geschäftstätigkeit	40,4	45,4
Erhaltene Zinsen aus der laufenden Geschäftstätigkeit	5.963,2	7.463,6
Erhaltene Dividendenzahlungen	578,8	465,9

Erläuterungen siehe Punkt (28)

Konzern-Eigenkapitalentwicklung

zum 31. Dezember 2004

in T€	GEWINNRÜCKLAGEN				Gesamt
	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	Neube- wertungs- rücklage	Sonstige Gewinn- rücklagen	
Stand zum 31.12.2002	152.670,0	117.657,3	-6.307,9	295.889,6	559.909,1
Währungsumrechnung				-622,4	-622,4
Neubewertung von Wertpapieren			765,7		765,7
Stiftung				1.254,6	1.254,6
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne und Verluste	0,0	0,0	765,7	632,2	1.397,9
Periodenergebnis 2003				70.841,5	70.841,5
Dividendenauszahlung für 2002				-42.000,0	-42.000,0
Stand zum 31.12.2003	152.670,0	117.657,3	-5.542,1	325.363,3	590.148,5
Währungsumrechnung				-98,0	-98,0
Neubewertung von Wertpapieren			3.770,0		3.770,0
Stiftung				7.373,2	7.373,2
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne und Verluste	0,0	0,0	3.770,0	7.275,2	11.045,2
Periodenergebnis 2004				71.687,8	71.687,8
Dividendenauszahlung für 2003				-42.000,0	-42.000,0
Stand zum 31.12.2004	152.670,0	117.657,3	-1.772,1	362.326,4	630.881,6

Erläuterungen siehe Punkte (19) bis (21)

Anhang

zum Konzernabschluss 2004 der Flughafen Wien AG

Allgemeines

Berichterstattung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Der Konzernabschluss der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2004 wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt. Der vorliegende Konzernabschluss der Flughafen Wien AG steht in Übereinstimmung mit den für das Geschäftsjahr 2004 gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS).

Der vorgelegte Konzernabschluss ist ein befreiender Konzernabschluss im Sinne des § 245a HGB. Ein Konzernabschluss nach den Bestimmungen des österreichischen HGB wurde daher nicht aufgestellt.

Berichterstattung in Euro

Alle Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit grundsätzlich in Tausend Euro (T€) ausgewiesen. Die gerundete Darstellung erfasst in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern, sodass dadurch Rundungsdifferenzen auftreten können. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

Angaben zum Unternehmen

Der Gegenstand der Flughafen Wien AG ist der Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen. Das Unternehmen betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien sowie den Flugplatz Vöslau-Kottingbrunn. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Schwechat, Österreich.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses wird das Anschaffungskostenprinzip angewandt. Die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren.

Die Abschlüsse der einbezogenen Unternehmen sind auf Basis konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze erstellt.

Konsolidierungskreis

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt. Sechs verbundene und ein assoziiertes Unternehmen wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und aus wirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der Umsatz dieser Gesellschaften belief sich 2004 auf 0,8 Prozent des Konzernumsatzes.

Änderungen des Konsolidierungskreises im Jahr 2004: Die at-equity konsolidierte VIE-Reiseservice GmbH in Liquidation schied 2004 aus dem Konsolidierungskreis aus.

Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden mit Ausnahme der maltesischen Tochtergesellschaften (Teilkonzern der VIE Malta Ltd.), die den 31. März als Bilanzstichtag haben, zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der wesentlichen Gesellschaften werden von Wirtschaftsprüfern geprüft und bestätigt. Der Teilkonzernabschluss der VIE Malta Ltd. zum 31.12.2004 wurde einem Review durch einen Wirtschaftsprüfer unterzogen.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode. Dabei werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem auf sie entfallenden Eigenkapitalanteil zum Gründungs- oder Erwerbszeitpunkt verrechnet. Aktive Unterschiedsbeträge werden als Firmenwert erfasst und entsprechend ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Bei den assoziierten und gemeinschaftlich geführten Unternehmen geht das anteilige Ergebnis der Tochtergesellschaft in den Beteiligungsansatz (Equity-Methode) ein.

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden die Forderungen und Ausleihungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen aufgerechnet.

Sämtliche Aufwendungen und Erträge aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus Verrechnungen innerhalb des Konzerns werden, soweit sie wesentlich sind, ergebniswirksam eliminiert.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsgeschäfte in den Einzelgesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles gültigen Umrechnungskurs bewertet. Monetäre Posten in Fremdwährung werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs angesetzt.

Die Abschlüsse der sich außerhalb der Euro-Zone befindlichen Gesellschaften werden nach der modifizierten Stichtagsmethode umgerechnet. Im Rahmen dieser Methode werden die Posten des Eigenkapitals mit dem historischen Kurs, die übrigen Bilanzposten mit dem Bilanzstichtagskurs und die Aufwendungen und Erträge mit dem durchschnittlichen Jahreskurs bewertet.

Die für die Währungsumrechnung der maltesischen Beteiligung angewandten Wechselkurse haben sich folgendermaßen entwickelt:

	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2004	31.12.2003	2004	2003
100 MTL	231	233	234	236

Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände

Die Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bilanziert. Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	Jahre
- Betriebsgebäude	33,3
- Sonstige Gebäude	10 – 50
- Grundstückseinrichtungen	10 – 20
- Technische Anlagen und Maschinen	5 – 20
- Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 15
- Konzessionen und Rechte	4 – 10

Geringwertige Vermögensgegenstände (Anlagengüter mit einem Anschaffungswert bis € 400,00) werden im Jahr des Zuganges voll abgeschrieben. Auf Zugänge des ersten Halbjahres wird die volle, auf Zugänge des zweiten Halbjahres die halbe Jahresabschreibung verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwert

Als Geschäfts- oder Firmenwert wird der Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbes über den vom Erwerber zum Tage des Tauschvorganges erworbenen Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird über die voraussichtliche Nutzungsdauer, aber maximal über 20 Jahre linear abgeschrieben. Der noch nicht abgeschriebene, verbleibende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu jedem Bilanzstichtag in Hinblick auf seinen künftigen wirtschaftlichen Nutzen überprüft. In Höhe des Betrages, der nicht mehr durch erwarteten künftigen Nutzen gedeckt ist, wird der Geschäfts- oder Firmenwert sofort erfolgswirksam außerplanmäßig abgeschrieben.

Finanzanlagen

Anteile an verbundenen und assoziierten Unternehmen, die aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht konsolidiert werden, sowie übrige nicht konsolidierte Beteiligungen und Ausleihungen werden bei Vorliegen eines Zeitwertes zum beizulegenden Zeitwert bewertet, ansonsten erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden nach IAS 39 bewertet. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 10 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts werden nach IAS 39 § 103 (b) (ii) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

Vorräte

Die Vorräte werden mit den historischen Kosten oder den niedrigeren Nettoveräußerungswerten bilanziert. Die Bewertung erfolgt nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren.

Forderungen

Forderungen sind zu Nenn- bzw. höheren Werten angesetzt, soweit nicht im Falle erkennbarer Einzelrisiken ein niedrigerer Wert anzusetzen ist. Die Fremdwährungsforderungen werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs bewertet.

Wertpapiere

Wertpapiere, die nicht dauernd dem Geschäftsbetrieb dienen sollen, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 zu Börsenkursen zum Bilanzstichtag bilanziert. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 10 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts werden nach IAS 39 § 103 (b) (ii) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

Latente Steuerabgrenzung

Latente Steuern werden in Übereinstimmung mit IAS 12 (revised) für alle temporären Bewertungs- und Bilanzierungsdifferenzen zwischen dem Buchwert eines Vermögenswertes oder einer Schuld und seinem Steuerwert bilanziert. Temporäre Unterschiede bestehen vor allem in Zusammenhang mit der Bewertung des Anlagevermögens, der an die Flughafen Wien-Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung übertragenen Aktien und der Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und Jubiläumsgelder. Es kommen die bei der Auflösung der Unterschiedsbeträge erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.

Für steuerliche Verlustvorträge werden aktive latente Steuern gebildet, wenn diese Verlustvorträge durch zukünftige steuerliche Gewinne voraussichtlich verbraucht werden können.

Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst.

Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie die Investitionszuschüsse behandelt.

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder

Flughafen Wien AG

Die Berechnung der Soll-Rückstellungen (Defined Benefit Obligation) erfolgte bei der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG nach der in IAS 19 vorgeschriebenen „projected unit credit method“.

Bei der Berechnung werden zukünftige Gehalts- und Lohnsteigerungen berücksichtigt. Der Rechnungszinsfuß richtet sich nach den zum Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen der langfristigen österreichischen Bundesanleihen.

Als rechnungsmäßiges Pensionsalter wurde das frühest mögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen zugrunde gelegt. Bei weiblichen Anwartschaftsberechtigten wurde das rechnungsmäßige Pensionsalter entsprechend dem „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ schrittweise angehoben.

Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden die Generationstafeln AVÖ 1999-P gemischter Bestand von FW. Pagler zugrunde gelegt.

Die Anwartschaften auf Witwen/Witwerpensionen wurden nach der Kollektivmethode ermittelt.

Es wird bei der Berechnung der Rückstellungen ein von der Dienstzugehörigkeit abhängiger Fluktuationsabschlag zur Anrechnung gebracht.

Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen, die die 10-Prozent-Grenze des Barwertes über- oder unterschreiten, werden über einen Zeitraum von fünf Jahren erfolgswirksam erfasst.

Tochtergesellschaften

Die Rückstellungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder werden vereinfachend nach finanzmathematischen Grundsätzen mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 Prozent ermittelt. Von den österreichischen und ausländischen Tochtergesellschaften wurden keine Pensionszusagen gemacht.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen werden jeweils in Höhe des Betrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist, um zukünftige Zahlungsverpflichtungen, erkennbare Risiken und ungewisse Verpflichtungen abzudecken. Dabei wird jeweils der Betrag angesetzt, der sich bei sorgfältiger Prüfung des Sachverhalts als der wahrscheinlichste ergibt.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten werden mit dem Nennwert oder dem höheren Rückzahlungsbetrag angesetzt. Die Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs bewertet.

Gewinnrealisierung

Die Erträge gelten mit der Erbringung der Leistung bzw. dem Gefahrenübergang als realisiert.

Derivative Finanzinstrumente

Zins- und Fremdwährungssicherungsgeschäfte werden bei der Bewertung der originären Finanzinstrumente berücksichtigt. Zum Bilanzstichtag bestehen keine derivativen Finanzinstrumente.

Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie der Flughafen Wien Gruppe wird durch Division des Periodengewinns nach Abzug der Minderheitenanteile durch die gewichtete Anzahl der ausgegebenen Aktien errechnet.

Erläuterungen zur Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2004	2003
Aktivierete Eigenleistungen	7.957,9	5.412,4
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	105,7	85,7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	7.648,6	8.718,6
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.686,6	1.384,9
Erträge aus der Gewährung von Rechten	420,6	58,9
Erträge aus Versicherungsleistungen	108,7	74,2
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	1.537,5	697,3
Übrige	1.018,6	196,1
	20.484,3	16.628,0

(2) Personalaufwand

in T€	2004	2003
Löhne	73.348,4	62.530,1
Gehälter	51.234,3	44.195,9
Aufwendungen für Abfertigungen	6.450,1	5.923,2
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	357,1	109,6
Aufwendungen für Altersversorgung	3.228,0	3.191,0
davon Beiträge an Pensionskassen	1.543,8	1.361,4
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	34.348,9	30.005,5
Sonstige Sozialaufwendungen	1.343,1	1.305,6
	169.952,8	147.151,3

Die Steigerung des Personalaufwands ist neben kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen und gestiegener Winterdienstkosten hauptsächlich auf den Anstieg der Mitarbeiteranzahl zurückzuführen. Die Aufstockung des Personalstandes um 11,9 Prozent auf 3.264 MitarbeiterInnen begründet sich zum Einen in der erfreulichen Dynamik des Verkehrswachstums, zum Anderen aber auch in der Einführung des „Hold-Baggage-Screening (HBS)“ und der Neugründung der 100%igen Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH. Die Produktivität je MitarbeiterIn konnte in der Flughafen Wien AG um 6,4 Prozent gesteigert werden.

Am 1. Jänner 2003 wurde aufgrund einer Gesetzesänderung generell in Österreich von einer leistungsorientierten Abfertigung auf eine beitragsorientierte Abfertigung umgestellt. Die neue Regelung gilt für MitarbeiterInnen, die nach dem 31. Dezember 2002 ein neues Dienstverhältnis begonnen haben. Für diese MitarbeiterInnen wird vom Unternehmen ein monatlicher Beitrag an eine Mitarbeiter-Vorsorge-Kasse geleistet, die die Auszahlung der Abfertigung zu gewährleisten hat.

(3) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2004	2003
Sonstige Steuern	167,8	172,1
Instandhaltungen	21.510,8	15.075,9
Fremdleistungen	10.621,1	8.878,8
Rechts-, Prüfungs- u. Beratungsaufwand	6.274,3	5.086,7
Marktkommunikation	12.392,2	9.525,9
Post- und Telekommunikation	1.699,2	1.513,4
Miet- und Pacht aufwendungen	1.548,6	1.461,2
Versicherungen	4.002,5	4.583,7
Reisen und Ausbildung	1.488,1	1.354,7
Schadensfälle	696,1	1.101,5
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	660,5	990,5
Verluste aus Anlagenabgängen	1.680,8	32,2
Übrige betriebliche Aufwendungen	8.093,0	4.198,7
	70.835,0	53.975,2

Die Instandhaltungen beinhalten neben den laufenden Instandhaltungen von Gebäuden, Anlagen und Geräten sowie der Wartung der EDV-Anlagen auch Sanierungen von Pisten, Vorfeldern und Rollwegen.

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus Reinigungsleistungen, der Manipulation der Kofferkulis, der Gebühren aus der Abwasserentsorgung, sowie zugekauften Personalkapazitäten für die Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. und für die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH zusammen.

Die Position „Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatsgebühren und Kosten für Steuerberater und Wirtschaftsprüfer überwiegend Beratungsleistungen. Insbesondere wurden Beratungsleistungen für eine überregionale Verkehrsstudie, für ein Projekt zur Effizienzsteigerung, für das Projekt Bratislava und im Rahmen des Mediationsverfahrens in Anspruch genommen.

Der Aufwand für Marktkommunikation setzt sich aus der Öffentlichkeitsarbeit und insbesondere aus den Aufwendungen für die Promotion der Drehscheibe Wien zusammen.

(4) Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen

in T€	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	664,1	459,5
Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	-879,6	-1.353,0
	-215,5	-893,4

(5) Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen

in T€	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	500,5	1.603,3
Aufwendungen aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	-50,0	0,0
	450,5	1.603,3

(6) Zinsergebnis

in T€	2004	2003
Zinserträge und ähnliche Erträge	6.561,3	8.065,3
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	-428,5	-235,0
	6.132,8	7.830,3

(7) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2004	2003
Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	1.453,5	0,0
Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Wertpapieren des Umlaufvermögens	1.436,7	708,0
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens	-6.171,9	0,0
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Anlagevermögens	-182,7	0,0
	-3.464,5	708,0

(8) Ertragsteuern

in T€	2004	2003
Laufender Steueraufwand	35.466,0	30.419,7
Latente Steuern	-1.707,4	5.142,5
	33.758,6	35.562,1

Die Ursachen für den Unterschied zwischen der theoretischen Steuerquote (zum österreichischen Körperschaftsteuersatz von 34 %) und dem ausgewiesenen Effektivsteuersatz stellen sich wie folgt dar:

in T€	2004	2003
Gewinn vor Ertragsteuern	105.406,4	106.585,6
Rechnerische Ertragsteuer	35.838,2	36.239,1
Änderung des Steuersatzes latente Steuern	-1.651,1	0,0
Permanente Differenzen und aperiodische Steuern	-428,4	-676,9
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	33.758,6	35.562,1
Effektivsteuersatz	32,0%	33,4%

Weitere Informationen zur Veränderung der latenten Steuern siehe Erläuterung (15), Latente Steuerabgrenzung.

(9) Im Umlauf befindliche Aktien

Es waren 21,000.000 Aktien im Umlauf.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Anlagevermögen

(10) Immaterielle Vermögensgegenstände

in T€	Konzessionen und Rechte	Goodwill	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2004			
Nettobuchwert zum 1.1.2004	5.195,4	961,6	6.157,0
Währungsumrechnung	0,0	-4,9	-4,9
Zugänge	2.079,4	0,0	2.079,4
Umbuchungen	292,6	0,0	292,6
Abgänge/Restbuchwerte	-108,7	0,0	-108,7
Abschreibungen	-1.707,8	-52,1	-1.759,9
Nettobuchwert zum 31.12.2004	5.751,0	904,6	6.655,6
Stand zum 31.12.2004			
Anschaffungskosten	16.894,2	1.031,9	17.926,1
Kumulierte			
Abschreibungen	-11.143,2	-127,3	-11.270,5
Nettobuchwert	5.751,0	904,6	6.655,6

Die Zugänge der Konzessionen und Rechte betreffen vor allem den Erwerb und die Erstellung von Software in Höhe von T€ 2.026,7. Der Goodwill stammt aus dem Erwerb der Beteiligung an Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.

(11) Sachanlagen

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2004					
Nettobuchwert					
zum 1.1.2004	315.193,8	151.381,4	35.248,4	76.240,1	578.063,8
Zugänge	53.334,3	15.373,0	16.551,3	97.999,3	183.257,8
Umbuchungen	31.856,7	3.900,3	347,9	-36.397,5	-292,6
Abgänge/Restbuchwerte	-387,4	-1.088,3	-220,5	0,0	-1.696,2
Abschreibungen	-15.656,5	-18.758,1	-12.747,2	0,0	-47.161,7
Nettobuchwert					
zum 31.12.2004	384.340,9	150.808,4	39.180,0	137.841,9	712.171,1
Stand zum 31.12.2004					
Anschaffungskosten	599.380,3	447.212,4	133.420,6	138.356,8	1.318.370,0
Kumulierte					
Abschreibungen	-215.039,5	-296.403,9	-94.240,6	-514,9	-606.198,9
Nettobuchwert	384.340,9	150.808,4	39.180,0	137.841,9	712.171,1

In den angeführten Zugängen sind enthalten:

Im Segment Airport:

- Entwässerung Piste 16/34 (T€ 10.402,2)
- Erweiterung Vorfeld Nord-Ost (T€ 16.423,3)
- Erweiterung Gepäckzentrale (T€ 12.036,2)
- Ausbau Bahnhof (T€ 11.674,4)
- Planungskosten für den neuen Terminal VIE-Skylink (T€ 7.335,2)
- Handling Center West (T€ 7.465,2)
- Grundstücke (T€ 6.115,5)

Im Segment Handling:

- Dieselschlepper, Hubbühnen, Großraumvorfeldbusse, Container-Transporter (T€ 3.255,1)

Im Segment Non-Aviation:

- Erweiterung Cargo Nord (T€ 1.046,6)
- Neuer Flugsicherungsturm (T€ 15.897,4)
- Errichtung Office-Park (T€ 30.281,8)
- Straßensystem Zentrum (T€ 8.660,7)
- Air Cargo Center (T€ 10.559,5)
- Ankauf Speditionsgebäude (T€ 5.511,3)
- Ausbau Kollektorsystem (T€ 5.723,3)

**(12) Finanzanlagen assoziierte Unternehmen
und Joint Ventures – at equity**

in T€	Unternehmen at equity	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2004		
Nettobuchwert zum 1.1.2004	31.557,6	31.557,6
Währungsumrechnung	-135,5	-135,5
Zuschreibungen	353,4	353,4
Abgänge/Restbuchwerte	-13,2	-13,2
Abschreibungen	-879,6	-879,6
Nettobuchwert zum 31.12.2004	30.882,6	30.882,6
Stand zum 31.12.2004		
Anschaffungskosten	32.815,5	32.815,5
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	-1.932,8	-1.932,8
Nettobuchwert	30.882,6	30.882,6

Die Ab- und Zuschreibungen beinhalten die Veränderung des Wertansatzes der at equity einbezogenen Unternehmen.

Nachfolgend werden die Werte an den gemeinschaftlich geführten Unternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. und Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (Teilkonzernwert, Anteil: 57,1 Prozent), das einen beherrschenden Einfluss auf Malta International Airport plc. ausübt, dargestellt:

in T€	2004	2003
Langfristiges Vermögen	141.468,2	144.785,9
Kurzfristiges Vermögen	36.314,8	37.951,5
Langfristige Schulden	66.646,6	68.795,7
Kurzfristige Schulden	25.126,4	26.890,5
Erträge	42.450,4	33.177,6
Aufwendungen	27.914,1	22.232,8

(13) Sonstige Finanzanlagen

Sonstige Beteiligungen

in T€	Anteile an assoziierten Unternehmen (nicht konsolidiert)	Anteile an verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2004			
Nettobuchwert zum 1.1.2004	16,3	1.781,6	1.797,9
Zugänge	0,0	50,0	50,0
Abschreibungen	0,0	-50,0	-50,0
Nettobuchwert zum 31.12.2004	16,3	1.781,6	1.797,9
Stand zum 31.12.2004			
Anschaffungskosten	49,0	1.850,1	1.899,1
Kumulierte Abschreibungen	-32,7	-68,5	-101,2
Nettobuchwert	16,3	1.781,6	1.797,9

Die Anteile an nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen betreffen die Beteiligung an der AviaSec Aviation Security GmbH, die sich in Liquidation befindet.

Bei den Anteilen an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen handelt es sich um die Beteiligungen an der Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H., der GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H., der GetService-Flughafen-Sicherheits-Servicedienst GmbH, der Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H., der VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company und der VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.

Am 23.12.2004 erwarb die Flughafen Wien AG die restlichen 49 Prozent Anteile an der nicht konsolidierten VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H. um einen Wert von € 2,00. Die Gesellschaft weist ein negatives Eigenkapital von T€ 22,9 aus und ist derzeit nicht operativ.

Die Liquidation der VIE-Reiseservice GmbH wurde 2004 abgeschlossen.

Wertpapiere, Wertrechte und sonstige Ausleihungen

in T€	Wertpapiere/-rechte des Anlagevermögens	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2004			
Nettobuchwert zum 1.1.2004	34.126,0	81,0	34.207,0
Zugänge	872,0	2,3	874,3
Zuschreibungen	1.205,6	1.453,5	2.659,1
Abgänge/Restbuchwerte	-1.958,5	-1.467,1	-3.425,6
Nettobuchwert zum 31.12.2004	34.245,1	69,7	34.314,8
Stand zum 31.12.2004			
Anschaffungskosten	37.515,0	5.883,5	43.398,5
Kumulierte Abschreibungen	-3.269,8	-5.813,8	-9.083,7
Nettobuchwert	34.245,1	69,7	34.314,8

Die Wertpapiere des Anlagevermögens dienen vor allem der nach österreichischem Steuerrecht vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen. Die sonstigen Ausleihungen betreffen ein der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestelltes Genussrechtskapital. Dieses Genussrechtskapital wurde in Vorjahren zur Gänze wertberichtet. 2004 erfolgte aufgrund einer zwanzigprozentigen Abschichtung in Höhe von T€ 1.453,5 eine Zuschreibung in gleicher Höhe. Weiters beinhalten die sonstigen Ausleihungen die Gewährung eines Darlehens an die SITA (T€ 69,7).

(14) Langfristige Forderungen

Die langfristigen Forderungen in Höhe von T€ 390,9 betreffen verzinsten Bezugsvorschüsse, die MitarbeiterInnen gewährt wurden sowie den Gewinnanteil aus dem Rückkaufswert von Rückdeckungsversicherungen.

(15) Latente Steuerabgrenzung

Entwicklung der aktiven latenten Steuerabgrenzung

in T€	2004	2003
Stand zum 1.1.	11.543,1	16.799,4
Erfolgswirksame Veränderung	1.707,4	-5.142,5
Erfolgsneutrale Veränderung	-3.862,4	-113,8
Stand zum 31.12.	9.388,1	11.543,1

Der österreichische Nationalrat hat im Jahr 2004 eine Absenkung des Körperschaftsteuersatzes von 34 Prozent auf 25 Prozent ab dem Jahr 2005 beschlossen. Bei der Berechnung der latenten Steuern wurde, gemäß IAS 12, der ab 1.1.2005 geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 Prozent angewandt.

Aktive und passive latente Steuerabgrenzungen wurden für folgende Posten vorgenommen:

in T€	2004	2003
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Anlagevermögen	373,2	547,3
Umlaufvermögen	0,0	230,6
Rückstellungen für Abfertigungen	1.889,5	2.311,3
Rückstellungen für Pensionen	2.006,1	2.721,6
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	708,0	832,9
Aktienübertragung in Stiftung	10.591,0	17.257,8
Sonstige Rückstellungen	4.295,6	2.327,2
Steuerliche Verlustvorträge	648,6	812,7
	20.511,9	27.041,4
Passive latente Steuerabgrenzung		
Anlagevermögen	8.498,6	10.461,9
Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,0	1.411,5
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	2.625,3	3.625,0
	11.123,9	15.498,3
Saldierte aktive und passive Steuerabgrenzung	9.388,1	11.543,1

(16) Vorräte

in T€	2004	2003
Hilfs- und Betriebsstoffe	2.592,1	2.066,6
	2.592,1	2.066,6

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

(17) Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände

in T€	2004	2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	33.965,1	35.325,2
Wertberichtigungen	-3.064,5	-2.840,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	30.900,7	32.485,1
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	119,2	40,9
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	211,9	301,3
Forderungen an Finanzamt	7.960,7	814,3
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	4.246,2	2.383,5
Rechnungsabgrenzungsposten	2.701,6	2.397,9
	46.140,3	38.423,0

Auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Einzelwertberichtigungen für eventuelle Forderungsausfälle vorgenommen.

(18) Zahlungsmittel und -äquivalente

in T€	2004	2003
Kassenbestand	156,9	1.386,0
Guthaben bei Kreditinstituten	54.907,3	17.516,7
Wertpapiere	52.944,6	112.226,2
	108.008,8	131.128,8

Detaillierte Informationen zu den Wertpapieren siehe Punkt (30) Finanzinstrumente.

(19) Grundkapital

Das Grundkapital beträgt zum Stichtag 31.12.2004 € 152,670.000,-. Es ist zerlegt in 21,000.000 Stück auf Inhaber lautende Stammaktien.

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15.11.2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 Prozent des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2,100.000 Aktien (10 Prozent des Grundkapitals) rückgekauft. Die rückgekauften Aktien wurden am 20. Dezember 2000 (2,000.000 Stück) und am 2. Februar 2001 (100.000 Stück) in die Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung eingebracht. Die sich im Besitz dieser Stiftung befindlichen Aktien sind stimm- und dividendenberechtigt. Die Stiftung hat die von der Flughafen Wien AG erhaltenen Dividenden an die MitarbeiterInnen auszuschütten.

(20) Kapitalrücklagen

Das bei der im Jahr 1992 durchgeführten Emission erzielte Agio von T€ 92.221,8 und das 1995 bei der Grundkapitalaufstockung erzielte Agio von T€ 25.435,5 stellen die gebundenen Kapitalrücklagen dar.

(21) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen beinhalten die thesaurierten Gewinne aus den Vorjahren, die Verringerung der Gewinnrücklagen aus der Erstkonsolidierung nach IAS, unbesteuerter Rücklagen nach Abzug latenter Steuern, die verrechneten eigenen Anteile, die um die Steuerlasten gekürzte Neubewertungsrücklage für die Wertpapiere des Anlage- und Umlaufvermögens sowie die Auswirkung der Währungsumrechnung.

In der Entwicklung des Konzerneigenkapitals werden unter der Position „Stiftung“ steuerliche Auswirkungen, resultierend aus den in den Jahren 2000 und 2001 vorgenommenen Übertragungen eigener Aktien in die Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, dargestellt.

(22) Langfristige Rückstellungen

in T€	2004	2003
Rückstellungen für Abfertigungen	42.567,1	38.787,6
Rückstellungen für Pensionen	23.090,8	22.914,5
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	9.207,0	8.555,3
Rückstellungen für Altersteilzeit	6.746,0	5.705,0
Rückstellungen für Stiftungsaufwendungen	9.607,0	19.368,0
	91.217,9	95.330,4

Die Rückstellung für Stiftungsaufwendungen wurde für die Abdeckung der Steuern der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung vorgenommen.

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder und der zur Deckung dieser Verpflichtungen erforderlichen Aufwendungen wurde unter Anwendung nachfolgender Faktoren vorgenommen.

Faktoren

in T€	2004	2003
Zinssatz	4,5%	4,75%
Lohn- und Gehaltstrend	3,5%	3,5%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,5%	1,5%

Rückstellungen für Abfertigungen

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

Für die ab Beginn 2003 neu eingetretenen DienstnehmerInnen werden an eine Mitarbeitervorsorgekasse laufend Beiträge entrichtet. Im Falle eines kollektivvertraglichen Abfertigungsüberhangs wurde für diesen eine Rückstellung gebildet.

Überleitung Barwert zu Rückstellung

in T€	2004	2003
Barwert der Abfertigungsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	48.312,6	43.764,0
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert)	-5.745,5	-4.976,4
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	42.567,1	38.787,6

Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen

in T€	2004	2003
Dienstzeitaufwand	3.234,6	3.161,7
Zinsaufwand	2.068,3	2.065,7
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	790,0	586,3
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	6.092,9	5.813,6

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungsverpflichtungen

in T€	2004	2003
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	38.787,6	36.934,4
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	6.092,9	5.813,6
Abfertigungszahlungen	-2.313,4	-3.960,5
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	42.567,1	38.787,6

Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

in T€	2004	2003
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	-4.976,4	-4.735,0
Korridor zum 1.1.	4.276,9	4.083,5
Übersteigender Betrag	-3.950,0	-2.931,4
Verteilzeit in Jahren	5	5
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	-4.976,4	-4.735,0
Versicherungsmathematischer Gewinn des Jahres	-1.559,0	-827,7
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	790,0	586,3
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 31.12.	-5.745,5	-4.976,4

Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen Pensionszuschüsse.

MitarbeiterInnen, die vor dem 1. September 1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven DienstnehmerInnen angeboten, sich in Höhe von 100 Prozent der handelsrechtlichen Rückstellung 2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 DienstnehmerInnen nahmen Anfang 2002 dieses Angebot an.

PensionistInnen, die die im Jahr 2001 angebotene Abfindung nicht annahmen, haben weiter Anspruch auf Pensionszahlungen.

Insgesamt wurden 16 in einem aktiven Dienstverhältnis stehende Personen und 102 PensionsbezieherInnen in die Berechnung aufgenommen.

Überleitung Barwert zu Rückstellung

in T€	2004	2003
Barwert der Pensionsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	21.697,7	21.746,4
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert)	1.393,1	1.168,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	23.090,8	22.914,5

Aufwand aus Pensionsverpflichtungen

in T€	2004	2003
Dienstzeitaufwand	679,0	763,8
Zinsaufwand	1.016,5	1.065,8
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	-11,2	0,0
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	1.684,3	1.829,7

Entwicklung der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen

in T€	2004	2003
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	22.914,5	22.690,3
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	1.684,3	1.829,7
Pensionsauszahlungen	-1.508,0	-1.605,4
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	23.090,8	22.914,5

Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

in T€	2004	2003
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	1.168,1	1.341,5
Korridor zum 1.1.	2.174,6	2.134,9
Übersteigender Betrag	0,0	0,0
Verteilzeit in Jahren	5	5

Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	1.168,1	1.341,5
Versicherungsmathematischer Verlust des Jahres	236,2	-168,7
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	-11,2	0,0
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 31.12.	1.393,1	1.172,8

Rückstellungen für Jubiläumsgelder

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

Rückstellungen für Altersteilzeit

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

Rückstellung für Stiftungsaufwand

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft den langfristigen Teil einer Rückstellung für die Verpflichtung zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung.

(23) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	2004	2003
Wasserwirtschaftsfonds	721,7	1.715,9
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln*	8.908,7	8.260,7
	9.630,4	9.976,7

*) davon Investitionszuwachsprämien 2002, 2003 und 2004: T€ 3.973,9

In den Jahren 1977 bis 1985 wurden der Flughafen Wien AG nicht rückzahlungspflichtige Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt. 1997, 1998 und 1999 erhielt die Flughafen Wien AG Investitionszuschüsse seitens der Europäischen Union.

(24) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	2004	2003
Nicht konsumierte Urlaube	8.123,0	7.132,5
Andere Personalansprüche	8.091,8	6.879,7
Steuern	20.240,7	11.312,8
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	45.787,1	34.010,6
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	15.965,3	7.927,2
Stiftungsaufwendungen	4.562,1	3.690,0
Übrige kurzfristige Rückstellungen	3.170,6	8.933,9
	105.940,8	79.886,7

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten unter anderem Restrukturierungsmaßnahmen (T€ 4.260,9) und Leistungsprämien (T€ 1.335,5).

Die übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatzforderungen, noch nicht abgerechneten Betriebskostenabrechnungen und Anwaltskosten zusammen.

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2004

in T€	Buchwert zum 1.1.2004	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	Buchwert zum 31.12.2004
Nicht konsumierte Urlaube	7.132,5	0,0	-38,0	1.028,5	8.123,0
Andere Personalansprüche	6.879,7	-2.472,1	-280,0	3.964,2	8.091,8
Steuern	11.312,8	-11.160,9	-151,9	20.240,7	20.240,7
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	34.010,6	-17.694,8	-888,0	30.359,3	45.787,1
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.927,2	-6.762,5	-1.071,7	15.872,3	15.965,3
Stiftungsaufwendungen	3.690,0	-607,9	0,0	1.480,0	4.562,1
Übrige kurzfristige Rückstellungen	8.933,9	-1.417,1	-5.957,8	1.611,6	3.170,6
	79.886,7	-40.115,3	-8.387,4	74.556,7	105.940,8

(25) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	2004	2003
Kontokorrentkonten	3,9	3,9
	3,9	3,9

(26) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	2004	2003
gegenüber Dritten	61.565,5	35.026,2
gegenüber verbundenen Unternehmen	2.700,9	2.751,9
gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.004,1	0,0
	65.270,5	37.778,1

(27) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	2004	2003
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	404,1	679,7
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.085,6	4.821,8
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.652,6	1.369,1
Verbindlichkeiten gegenüber Wasserwirtschaftsfonds	271,5	240,2
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	18.000,0	7.640,0
Kreditorische Debitoren	657,6	355,6
Abgrenzung Löhne	3.812,9	4.806,3
Rechnungsabgrenzungen	17.581,1	1.008,7
Andere sonstige Verbindlichkeiten	1.820,1	918,8
	49.285,6	21.840,2

Die Rechnungsabgrenzungen betreffen im Wesentlichen von der Austro Control geleistete Mietvorauszahlungen für den neuen Flugsicherungsturm.

Sonstige Angaben

(28) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt.

Zinsein- und -auszahlungen sowie Dividendeneinnahmen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Die Ausschüttung der Dividenden der Flughafen Wien AG wird im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Der Finanzmittelbestand umfasst den Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Durch die Konsolidierungskreisänderung ergab sich eine Einzahlung aus Finanzanlagenabgängen in Höhe von T€ 20,3.

(29) Segmentberichterstattung

Vienna International Airport España, S.L. wurde 2001 gegründet und nahm im Herbst 2001 den Betrieb auf. Die Gesellschaft beriet bis 30. September 2002 die spanische Flughafenerrichtergesellschaft CR Aeropuertos, S.L. in der Errichtung und der Betriebsführung des neuen Flughafens Ciudad Real. Anfang 2004 wurde die Liquidation des Unternehmens eingeleitet.

VIE Malta Ltd. wurde 2002 gegründet, hält 57,1 Prozent der Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und erbringt Beratungsleistungen für Malta International Airport plc.

Die Aktivitäten wurden dem Segment Non-Aviation zugeordnet.

Die Segmentberichterstattung erfolgt nach dem primären und sekundären Format.

Verrechnungspreise

Die Verrechnung der internen Umsätze erfolgt zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich zum Teil an den Selbstkosten orientieren.

Segmentgliederung

Der Konzern wird in die Segmente Airport, Handling und Non-Aviation gegliedert.

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

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

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

Segmentergebnisse 2004 nach Unternehmensbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	186.322,9	123.645,9	87.969,6	397.938,3
Interne Segmentumsätze	23.745,9	17.617,9	50.150,9	
Segmentumsätze	210.068,8	141.263,8	138.120,5	
Sonstige externe Umsätze				327,7
Konzernumsatz				398.266,0
Segmentergebnis	78.263,8	17.966,7	30.330,0	126.560,5
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-24.057,5
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				102.503,1
Segmentabschreibungen	27.520,7	5.995,3	15.052,7	48.568,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				352,9
Konzernabschreibungen				48.921,6
Segmentinvestitionen	83.363,8	9.914,1	90.971,4	184.249,4
Sonstige (nicht zuordenbar)				1.087,9
Konzerninvestitionen				185.337,3
Segmentvermögen	473.856,0	31.989,9	244.811,4	750.657,3
Sonstiges (nicht zuordenbar)*				201.684,9
Konzernvermögen				952.342,3
Segmentsschulden	75.963,1	64.173,7	91.738,0	231.874,7
Sonstige (nicht zuordenbar)*				89.474,5
Konzernschulden				321.349,2
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	357	1.756	988	3.100
Sonstige (nicht zuordenbar)				164
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				3.264

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

Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und Joint Ventures sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

Segmentergebnisse 2003 nach Unternehmensbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	162.664,8	105.986,7	79.372,9	348.024,3
Interne Segmentumsätze	24.819,4	15.060,8	42.835,0	
Segmentumsätze	187.484,1	121.047,5	122.207,9	
Sonstige externe Umsätze				360,9
Konzernumsatz				348.385,2
Segmentergebnis	75.183,5	15.941,2	25.582,0	116.706,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-19.369,4
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				97.337,4
Segmentabschreibungen	26.210,1	5.256,9	14.210,2	45.677,3
Sonstige (nicht zuordenbar)				264,3
Konzernabschreibungen				45.941,6
Segmentinvestitionen	62.171,1	5.662,5	47.137,0	114.970,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				244,1
Konzerninvestitionen				115.214,8
Segmentvermögen	419.083,9	28.344,6	170.368,2	617.796,6
Sonstiges (nicht zuordenbar)*				217.455,3
Konzernvermögen				835.251,9
Segmentsschulden	58.149,0	54.090,7	59.030,3	171.270,0
Sonstige (nicht zuordenbar)*				73.546,0
Konzernschulden				244.816,0
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	355	1.511	906	2.772
Sonstige (nicht zuordenbar)				146
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				2.918

*) Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nicht zuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Finanzanlagen, liquide Mittel, die aktive latente Steuerabgrenzung, Steuerrückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten.
Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und Joint Ventures sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

Segmentergebnisse 2004 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Österreich	Malta	Spanien	Konzern
Umsätze	397.713,5	552,6	0,0	398.266,0
EBIT	102.144,1	358,9	0,0	102.503,1
Vermögen	925.831,2	26.873,9	330,2	952.342,3
Schulden	320.483,3	890,4	68,2	321.349,2
Mitarbeiter (zum Stichtag)	3.264	0	0	3.264

Im Vermögen der Region Malta ist auch die von der maltesischen Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten.

Segmentergebnisse 2003 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Österreich	Malta	Spanien	Konzern
Umsätze	347.991,5	393,7	0,0	348.385,2
EBIT	97.282,4	158,7	-103,7	97.337,4
Vermögen	808.740,9	26.180,8	330,2	835.251,9
Schulden	243.950,2	797,7	68,2	244.816,0
Mitarbeiter (zum Stichtag)	2.918	0	0	2.918

Im Vermögen der Region Malta ist auch die von der maltesischen Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten.

(30) Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente

Hierzu zählen Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Finanzforderungen und Finanzschulden. Der Bestand der originären Finanzinstrumente ergibt sich aus der Bilanz und den zugehörigen Anhangangaben.

Kreditrisiko

Sämtliche bei den Aktiva ausgewiesenen Beträge stellen gleichzeitig das maximale Bonitäts- und Ausfallrisiko dar, da keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen bestehen. Das Risiko bei Forderungen kann als gering eingeschätzt werden, da es sich um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen basieren.

Das Ausfallrisiko bei anderen auf der Aktivseite dargestellten originären Finanzinstrumenten ist ebenfalls als gering anzusehen. Die Finanzmittel werden vorwiegend in Investmentfonds und kurzfristigen Geldveranlagungen angelegt. Die Anlagen erfolgen ausschließlich bei Gesellschaften mit einwandfreier Bonität.

Marktwerte

Der Marktwert der flüssigen Mittel und kurzfristigen Veranlagungen, kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entspricht aufgrund der täglichen bzw. kurzfristigen Fälligkeiten dem Buch- bzw. Börsenwert.

Zinsänderungsrisiko

Ein Zinsänderungsrisiko liegt im Wesentlichen nur bei der Veranlagung der liquiden Mittel und bei den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens vor.

Auf der Aktivseite besteht ein Zinsänderungsrisiko nur bei den in den Finanzanlagen enthaltenen Wertpapieren, bei den Guthaben bei Kreditinstituten und bei den Wertpapieren des Umlaufvermögens. Die Wertpapiere werden überwiegend über Investmentfonds gehalten und sind jederzeit liquidierbar, das Zinsänderungsrisiko kann als nicht wesentlich bezeichnet werden.

Die Schuldenseite beinhaltet nur das vom Wasserwirtschaftsfonds gewährte Darlehen, welches einer Fixverzinsung von zwei Prozent unterliegt.

Währungsänderungsrisiko

Währungsrisiken bestehen insbesondere dort, wo Forderungen oder Verbindlichkeiten in einer anderen als der lokalen Währung der Gesellschaft bestehen.

Die Fakturierung erfolgt generell in lokaler Währung, 99,99 Prozent der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen basieren auf lokaler Währung, somit ergibt sich für Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nur ein geringes Währungsänderungsrisiko.

Die Veranlagungen der Guthaben bei Kreditinstituten erfolgen nahezu ausschließlich im eigenen Währungsraum der anlegenden Konzerngesellschaft, sodass kein Währungsrisiko besteht.

Die Wertpapiere des Anlage- und Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Wertpapiere des Anlagevermögens

in T€	Buchwert 2004	Marktwert 2004	durchschnittl. Effektivver- zinsung in %	Buchwert 2003	Marktwert 2003	durchschnittl. Effektivver- zinsung in %
R 63 Fonds	31.328,4	31.328,4	7,1	31.221,1	31.221,1	8,6
Aktien	494,9	494,9		494,9	494,9	
Sonstige	2.421,8	2.421,8		2.410,0	2.410,0	
	34.245,1	34.245,1		34.126,0	34.126,0	

Der R 63 Fonds, ein Dachfonds der Raiffeisen KAG, dient überwiegend der Deckung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung gemäß § 14 EStG. Der Fonds war zu 100 Prozent in Anleihen investiert. Das Rating aller Anleihen befindet sich im Bereich des Investment-Grade, davon 57 Prozent AAA.

Bei den Aktien handelt es sich um Anteile an der Wiener Börse AG.

In den sonstigen Wertpapieren des Anlagevermögens sind Wertrechte aus Rückdeckungsversicherungen in Höhe von T€ 1.929,7 enthalten.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

in T€	Buchwert 2004	Marktwert 2004	durchschnittl. Effektivver- zinsung in %	Buchwert 2003	Marktwert 2003	durchschnittl. Effektivver- zinsung in %
GF 7 Fonds	52.944,6	52.944,6	5,1	60.348,6	60.348,6	4,2
A 19 Fonds	0,0	0,0		24.802,6	24.802,6	11,3
DWS (Austria)						
72 Fonds	0,0	0,0		27.075,0	27.075,0	4,7
	52.944,6	52.944,6		112.226,2	112.226,2	

Der GF 7 Fonds von der Capital Invest war am 31.12.2004 zu 91,1 Prozent in Anleihen, vornehmlich Staatsanleihen, investiert.

Der GF 7 Fonds wies am Bilanzstichtag kein Währungsrisiko auf.

Sonstige Ausleihungen

Die sonstigen Ausleihungen betreffen ein der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestelltes Genussrechtskapital mit einem Rest-Nominale von T€ 5.813,8, welches mit 7 Prozent verzinst wird und die Gewährung von Darlehen an die SITA (T€ 69,7, Verzinsung 2004: durchschnittlich 2,4 Prozent).

Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Es bestehen keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden nur in Ausnahmefällen zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken zum Einsatz gebracht, da aufgrund der Forderungs- und Verbindlichkeitsstruktur sowie der Veranlagungsstrategie nur in Einzelfällen mit einem Kursrisiko zu rechnen ist. Zum Bilanzstichtag waren keine derivativen Finanzinstrumente vorhanden.

(31) Angaben über Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Es bestehen derzeit keine berichtenswerten Geschäftsbeziehungen.

(32) Risikomanagement

Das Risikomanagement ist in den operativen und strategischen Geschäftsprozessen eingebunden. Risiken werden von den jeweils zuständigen verantwortlichen Geschäftsbereichen bearbeitet. Risiken aus den Tochtergesellschaften werden primär durch die Geschäftsführung der Gesellschaften, sekundär durch das Beteiligungsmanagement und das Beteiligungscontrolling der Flughafen Wien AG überwacht. Der Konzernabschlussprüfer hat die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements bestätigt und darüber dem Vorstand und dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats berichtet.

Die Risiken der Beteiligungen werden direkt vom Beteiligungsmanagement beziehungsweise durch die entsandten Vertreter in den einzelnen Gremien (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung) wahrgenommen.

Zentrale Stelle des Berichtswesens ist der Bereich Strategie und Controlling, dem die Durchführung der operativen und strategischen Planung unter Einbindung der jeweiligen Bereiche obliegt.

Dieser Bereich erstellt auf der Grundlage der Geschäftsdaten aus den jeweiligen Geschäfts-, Service- und Fachbereichen, sowie den konsolidierten Unternehmen monatlich interne Berichte. Auf der Basis dieser monatlichen Berichte an den Vorstand und an alle Leiter der 1. Führungsebene werden Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung identifiziert und analysiert, so dass Erfolgsrisiken zeitnah erkannt und Maßnahmen zu ihrer Handhabung ergriffen werden können. Durch regelmäßige Berichterstattung in seinen Sitzungen wird der Aufsichtsrat in diesen Prozess eingebunden.

Das Risikomanagement ist somit integraler Bestandteil unseres gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses.

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

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

Absatzmarktrisiken

Der Geschäftsverlauf des Flughafen Wien ist vor allem von der weltweiten Verkehrsentwicklung abhängig.

Die Gefahr eines Verkehrsrückganges aufgrund von Terror, Kriegen oder sonstigen externen Schocks (z.B. SARS) kann grundsätzlich als Einzelunternehmen nur sehr schwer eingegrenzt werden. Am Flughafen Wien werden den Auswirkungen eines solchen Schocks vor allem durch hohe Qualitätsansprüche im Bereich Sicherheit und aktiver Öffentlichkeitsarbeit begegnet. Dies vor allem durch eine enge Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat und durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus wird je nach Intensität und Auswirkung eines solchen Ereignisses sowohl mit einer flexiblen Kosten- und Preisgestaltung als auch mit einem entsprechend angepassten Investitionsprogramm reagiert.

Durch den hohen Marktanteil der Austrian Airlines Group am Flughafen Wien ist die nachhaltige Entwicklung dieser als leistungsstarker und eigenständiger Homecarrier, sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Group ein Partner ist, eine entscheidende Komponente für unser Unternehmen. Diese Entwicklung wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet.

Mit entsprechenden Marketingmaßnahmen sowie flexiblen Kosten- und Preisgestaltungsprogrammen, die allen Airlines zu Gute kommen, wird versucht dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Mit unveränderten Tarifen per 1.1.2004, der Tarifabsenkung und Veränderung des Tarifmodells per 1.10.2004 und der damit verbundenen Beteiligung am Auslastungsrisiko der Fluglinien sowie mit der Ausweitung der Incentiveprogramme durch die Einführung des Frequenzdichteincentives wurden die Kosten der Fluglinien gesenkt und die Förderung der strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentral-europäischen Destinationen ausgeweitet. Weiters wird mit Hilfe von gezielten Marketingmaßnahmen den Airlines die Vorteilhaftigkeit des Standortes Wien nahe gebracht und Verkehr nach Wien generiert.

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

Beschaffungsmarktrisiken

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

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

Eine besondere Situation ergibt sich bei den Planungsarbeiten für die Kapazitätserweiterung im Pistenbereich. Der Investition ist ein Genehmigungsverfahren nach dem UVP-Gesetz vorgelagert. Hier wird dem Risiko mit Hilfe eines Mediationsverfahrens durch Kommunikation und Abstimmung im Vorfeld der Antragstellung begegnet.

Schadensrisiken

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

Finanzwirtschaftliche Risiken

Die Liquidität der Flughafen Wien AG ist durch den hohen Eigenkapitalanteil und eine langfristige Finanzplanung entsprechend abgesichert.

Die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird durch ständige Überwachung, regelmäßige Durchführung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Überprüfung der Einhaltung von Kriterien im Sinne der Konzernstrategie überwacht.

Die Werthaltigkeit von Wertpapieren wird durch eine mit geringem Risiko verbundene Veranlagung und regelmäßige Beobachtung und Überwachung durch das Finanzmanagement kontrolliert.

Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch kurze Zahlungsfristen, dem Fordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie der vermehrten Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet.

Rechtliche Risiken

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

Der Flughafen Wien unterliegt mit seinem Tarifmodell der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtsbehörde, hat dieses Risiko aber durch ein, vorerst bis Ende 2006, vereinbartes Indexmodell abgesichert.

(33) Sonstige Verpflichtungen

Es besteht mit der ÖPAG Pensionskassen AG sowie der Vereinigten Pensionskassen AG für 1.793 DienstnehmerInnen der Flughafen Wien AG ein beitragsorientierter Pensionskassenvertrag. Die Flughafen Wien AG hat sich verpflichtet, jährlich einen Pensionskassenbeitrag in Höhe von 2,5 Prozent der Normalbezüge der betroffenen DienstnehmerInnen zu leisten. Es besteht keine Nachschussverpflichtung.

Die Flughafen Wien AG hat die Kosten der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, im Wesentlichen die Abdeckung der Körperschaftsteuer, in Form von Nachstiftungen zu tragen.

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzungen des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in der Höhe von T€ 5.727,3.

(34) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es gab diesbezüglich keine berichtenswerten Ereignisse.

(35) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen Wien Gruppe beschäftigte zum 31.12.:

Stammbeschäftigte (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2004	2003
Arbeiter	2.283	2.025
Angestellte	981	894
	3.264	2.918

Die Mitglieder des Vorstandes der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2004 und 2003:

in T€	2004	2004	2004	2004	2003
	fixe Bezüge	erfolgsabhängige Bezüge	Sachbezüge	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Mag. Christian Domany	52,5	0,0	1,5	54,0	0,0
Mag. Herbert Kaufmann	209,9	94,5	12,8	317,1	317,1
Ing. Gerhard Schmid	209,9	94,5	8,8	313,1	313,1
Dr. Kurt Waniek	161,2	94,5	6,7	262,3	312,6
	633,5	283,4	29,7	946,6	942,9

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands besteht eine Rückdeckungsversicherung.

Des Weiteren gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen an DienstnehmerInnen zur Auszahlung.

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstandes der Konzernleitung beliefen sich auf T€ 994,9 (2003: T€ 591,7).

Die Aufwendungen für Sitzungsgelder und Vergütungen an den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG betragen im Jahr 2004 T€ 93,2 (2002: T€ 80,7).

Wesentliche Unterschiede zwischen IFRS und österreichischen Rechnungslegungsvorschriften

Grundsätzliche konzeptionelle Unterschiede

Die im Handelsgesetzbuch (HGB) kodifizierten österreichischen Rechnungslegungsvorschriften stellen den Gläubigerschutz in den Vordergrund und räumen dem Vorsichtsprinzip eine übergeordnete Bedeutung ein. Die Maßgeblichkeit der Handelsbilanz für die Steuerbemessung führt ebenfalls zu entsprechenden Einflüssen auf nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften erstellte Abschlüsse.

Primäres Ziel der Rechnungslegung nach IFRS ist die Bereitstellung entscheidungsrelevanter Informationen für Aktionäre und Investoren; daher wird der Vergleichbarkeit von Abschlüssen – sowohl über die Zeit hinweg, als auch zwischen Abschlüssen verschiedener Unternehmen – nach IFRS ein höherer Stellenwert eingeräumt als nach HGB.

In der Folge werden jene spezifischen Unterschiede dargestellt, die für den vorliegenden Konzernabschluss von besonderer Bedeutung sind:

Anlagevermögen

Nach HGB werden die Abschreibungs- und Nutzungsdauern gemäß der grundsätzlichen Bilanzierungsweise vorsichtig angesetzt. Nach den Richtlinien von IFRS sind laufend die angesetzten Abschreibungsdauern mit den tatsächlichen Nutzungsdauern zu vergleichen und anzupassen. Dies führt bei der Flughafen Wien AG insbesondere bei den Pisten, Vorfeldern und Rollwegen zu längeren Nutzungsdauern.

Nach den österreichischen Bilanzierungsvorschriften ist das Finanzanlagevermögen zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten anzusetzen. Nach IFRS ist zu Marktwerten zu bilanzieren. Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG wie die des Umlaufvermögens behandelt.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind nach HGB zu den Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten anzusetzen. Die Bewertung erfolgt beim Konzernabschluss der Flughafen AG nach IAS 39 zu Marktwerten. Zuschreibungen müssen zwingend vorgenommen werden. Marktwertveränderungen gegenüber den Vorjahreswerten werden im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG erfolgsneutral im Eigenkapital (Neubewertungsrücklage) dargestellt.

Eigene Anteile

Gemäß HGB sind eigene Anteile im Anlage- oder Umlaufvermögen auszuweisen. Auf der Passivseite ist eine Rücklage für eigene Anteile einzustellen.

Nach IFRS sind die Veränderungen der im Umlauf befindlichen Aktien im Eigenkapital abzubilden.

Latente Steuern

Die österreichischen Rechnungslegungsvorschriften stellen auf das „timing-concept“ ab, demnach sind latente Steuern nur für die Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerlichen Ergebnis, die sich künftig voraussichtlich ausgleichen werden, zu berücksichtigen. Für aktive latente Steuern aus Einzelabschlüssen besteht ein Ansatzwahlrecht, für passive latente Steuern besteht Ansatzpflicht. Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge dürfen nicht aktiviert werden.

Die IFRS orientieren sich am „temporary-concept“ unter Anwendung der „balance sheet-liability-Methode“. Nach dieser Methode sind für alle Unterschiede zwischen den Wertansätzen der (nach IFRS erstellten) Bilanz und den steuerlichen Wertansätzen, die sich künftig ausgleichen werden, aktive bzw. passive latente Steuern anzusetzen, wobei der im Geschäftsjahr des Differenzausgleichs zur Anwendung kommende Ertragsteuersatz zu verwenden ist. Abzinsungen sind nicht vorzunehmen. Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge sind grundsätzlich zwingend zu aktivieren und in der Folge hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit wie andere Vermögensgegenstände zu beurteilen.

Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und für Jubiläumsgelder

Bei der Ermittlung der Rückstellungswerte nach den österreichischen Bilanzierungsvorschriften werden keine zukünftigen Lohn-, Gehalts- und Pensionssteigerungen berücksichtigt. Die Berechnung erfolgt nach der Gegenwarts- oder Teilwertmethode mit einem langfristig geltenden Abzinsungssatz.

Der Bildung der angeführten Personalrückstellungen nach IFRS liegt das Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) zu Grunde, nach der auch die zukünftige Lohn- und Gehaltsentwicklung Berücksichtigung findet. Die Abzinsung erfolgt nach dem aktuellen Kapitalmarktzinssatz. Die Berechnung nach dieser Methode führt zu deutlich höheren Rückstellungsbeträgen als nach HGB.

Erweiterte Erläuterungspflichten

Die Internationalen Rechnungslegungsvorschriften sehen detaillierte – zum Teil erheblich über die nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften verpflichtenden Angaben im Anhang bzw. im Lagebericht hinausgehende – Erläuterungspflichten für die Posten der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der verpflichtend aufzustellenden Geldflussrechnung und der verpflichtenden Darstellung der Entwicklung des Eigenkapitals sowie sonstige Angaben, insbesondere im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, zur getreuen Darstellung und Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vor („true and fair view“) vor. Teilweise enthalten diese Angaben Erläuterungen, die nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften im Lagebericht zu geben sind.

Schwechat, am 16. Februar 2005

Der Vorstand:

Mag. Christian Domany

Mag. Herbert Kaufmann

Ing. Gerhard Schmid

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Anlage 1 zu Anhang

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart	Bemerkung
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100%	VK	
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100%	VK	
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100%	VK	
Vienna International Airport España, S.L. in Liquidation	VIE-E	VINT	Spanien	100%	VK	
Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H.	VAB	VIE	Österreich	51%	VK	
VIE Malta Ltd.	VIE Malta	VINT	Malta	100%	VK	
Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ	
Malta International Airport plc.	MIA	MMLC	Malta	22,8%	EQ	
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	40%	EQ	
Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungs- beteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIE-BBI	VIE	Deutschland	100%	NK	a)
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH.	VIE-Shops	VIE	Österreich	100%	NK	a)
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51%	NK	a)
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company	VIAS-H	VIAS	Griechenland	100%	NK	a)
AviaSec Aviation Security GmbH in Liquidation	VIAS-D	VIAS	Deutschland	49%	NK	a)

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung, VKE = Erstmalige Vollkonsolidierung, EQ = Equitybewertung, NK = keine Konsolidierung

Erläuterung Bemerkung: a) Nichteinbeziehung - materiality

Bericht des Abschlussprüfers und Bestätigungsvermerk

An den Aufsichtsrat und die Gesellschafter der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

„Wir haben den von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2004 nach den Vorschriften der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellten Konzernabschluss geprüft. Für diesen Konzernabschluss ist die Unternehmensleitung verantwortlich. Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Abschlussprüfung.

Wir haben unsere Prüfung nach den österreichischen Prüfungsvorschriften unter Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) der International Federation of Accountants (IFAC) durchgeführt. Diese Standards erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Die Prüfung schließt eine stichprobengestützte Prüfung der Nachweise für Beträge und Angaben im Konzernabschluss ein. Sie umfasst ferner die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der wesentlichen durch die Unternehmensleitung vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichende Grundlage für unser Prüfungsurteil abgibt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen ein getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2004 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme für das abgelaufene Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS).

Die Prüfung ist keine Gebarungsprüfung im Sinne der Beurteilung von Wirtschaftlichkeits- und Zweckmäßigkeitüberlegungen und sie ist insbesondere auch nicht auf die Aufdeckung bewusster Manipulationen ausgerichtet bzw. dafür von der Methode her geeignet.

Nach österreichischen handelsrechtlichen Vorschriften sind der Konzernlagebericht und das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für die Befreiung von der Aufstellung eines Konzernabschlusses nach österreichischem Recht zu prüfen. Wir bestätigen, dass der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die Befreiung von der Verpflichtung zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach österreichischem Recht erfüllt sind.“

Wien, am 16. Februar 2005

CONFIDA
WIRTSCHAFTSTREUHANDGESELLSCHAFT M.B.H.
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT


Dipl.-Kfm. Walter Groier



Wirtschaftsprüfer


Dr. Karl-Heinz Moser

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Alle Angaben in T€

1. Tochterunternehmen, die im Konzernabschluss in die Vollkonsolidierung einbezogen sind

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

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

	2004	2003
Eigenkapital	77.273,6	77.257,5
Umsatzerlöse	13.659,9	13.484,6
Jahresüberschuss	8.202,2	7.639,2

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

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

	2004	2003
Eigenkapital	56,0	55,5
Umsatzerlöse	7.622,1	6.894,9
Jahresüberschuss	1.204,5	1.163,6

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

Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüberhinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, etc). Die Gesellschaft nimmt über ihre in- und ausländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil. Kapitalanteil: 100%

	2004	2003
Eigenkapital	3.635,0	3.431,0
Umsatzerlöse	21.193,3	18.156,4
Jahresüberschuss	202,6	943,2

Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. (VAB)

Erbringung von Baudienstleistungen aller Art, Wahrnehmung von Planungsaufgaben, Projektabwicklung und Bauüberwachung. Kapitalanteil: 51%

	2004	2003
Eigenkapital	197,5	583,5
Umsatzerlöse	4.293,5	4.518,4
Jahresfehlbetrag	-108,7	369,8

VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Die Aufgabe der VIEL und ihrer Tochtergesellschaft BPIB liegt im Ankauf, Entwicklung und Vermarktung der im Eigentum der BPIB stehenden Liegenschaften. Derzeit liegt der Schwerpunkt der zwei Gesellschaften im Aufbau des Business Park Fischamend nahe dem Flughafen. Kapitalanteil: 100%

	2004	2003
Eigenkapital	3.616,5	3.664,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-47,5	-47,0

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

Erwerb und die Vermarktung von Liegenschaften. Kapitalanteil: 100%

	2004	2003
Eigenkapital	2.887,1	2.969,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-82,8	-643,2

Vienna International Beteiligungsmangement Gesellschaft m.b.H. (VINT)

Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Aquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement. Kapitalanteil: 100%

	2004	2003
Eigenkapital	27.219,6	27.219,6
Umsatzerlöse	9,5	14,0
Jahresfehlbetrag	-90,4	21,2

VIE-Malta Group

Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE-Malta Group beinhaltet die At Equity Bewertung des Konzernabschlusses bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc. Kapitalanteil: VINT 99,8%, VIE-BBI 0,2% (1 Anteil)

	2004	2003
Eigenkapital	25.983,4	25.383,1
Umsatzerlöse	552,6	393,7
Jahresüberschuss	698,3	117,3

Vienna International Airport España, S.L. in Liquidation

Verwaltung, Beratung und Betrieb von Flughäfen. Kapitalanteil: 100% VINT

	2004	2003
Eigenkapital	262,1	262,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	0,0	-103,7

Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)

Erbringung von Dienstleistungen am Elektroanlagensektor sowie Errichtung elektrischer Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung und Installation elektrischer Infrastruktur. Kapitalanteil: 100%

	2004	2003
Eigenkapital	700,1	30,3
Umsatzerlöse	4.909,4	0,0
Jahresüberschuss	669,8	-4,7

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

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

Betrieb des City-Airport-Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat; die Zurverfügungstellung von Check-In-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit Gepäckslogistik für Flugpassagiere; die Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen. Kapitalanteil: 50,1%

	2004	2003
Eigenkapital	14.211,8	16.564,3
Umsatzerlöse	4.680,8	173,2
Jahresfehlbetrag	-2.352,5	-1.314,9

SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Die Gesellschaft fungiert als Schedule Coordinator für österreichische Flughäfen, d.h. sie akkordiert bzw. weist Slots (Zeitnischen) gemäß EU-Verordnung 95/93 den anfragenden Fluggesellschaften zu. Basis dabei bilden die von den Flughäfen vorgegebenen Kapazitätseckwerte. Kapitalanteil: 40%

	2004	2003
Eigenkapital	83,0	77,1
Umsatzerlöse	754,6	670,1
Jahresüberschuss	5,8	7,1

3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden

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

Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an und ist derzeit nicht operativ tätig.

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

Die VIE-BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & CoKG beteiligt, die für die Verfolgung des Projektes „Flughafen Berlin“ tätig war.

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

Entwicklung von Shop-Konzepten und der eigenständige Betrieb von Shops auf in- und ausländischen Airports. Die Beteiligung der Flughafen Wien AG besteht seit 16.7.1999. Ende 2004 wurde der Anteil auf 100 Prozent erhöht. Die VIE Shops hält 20 Prozent an der Austrian Airlines Retail Company HandelsgesmbH.

VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company (VIAS Hellas Ltd.)

Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen, Gesellschaften in Verbindung mit Flughäfen und für Gesellschaften beauftragt durch Flughäfen oder Fluglinien. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme von VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet.

GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.

Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.

„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH

Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung, etc.

AviaSec Aviation Security GmbH in Liquidation

Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen für den zivilen Luftverkehr. Diese Gesellschaft wurde von VIAS für die Teilnahme an den Ausschreibungen für Sicherheitsleistungen auf deutschen Flughäfen gemeinsam mit dem Hamburger Unternehmen SecuServ Aviation Security and Services Holding International GmbH gegründet.

Aufbauorganisation

Flughafen-Wien-Gruppe

Organigramm nach Tätigkeitsbereichen



1) bis 30.9.2004 Dr. Kurt Waniek

2) bis 18.7.2004 Dr. Josef Stadler

Who is Who

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender

Generaldirektor-Stellvertreter Johannes Coreth, Niederösterreichische Versicherung

Stellvertreter

Komm.-Rat Karl Samstag, Generaldirektor a.D. Bank Austria Creditanstalt AG
(ab 22. April 2004)

Dkfm. Alfred Reiter, Vorstandsvorsitzender Investkredit Bank AG i.R.

Mag. Christian Domany, Gen.Sekr. WKÖ (bis 19. April 2004)

Bürgermeister Hannes Fazekas, Bürgermeister von Schwechat (bis 19. April 2004)

Mag. Erwin Hameseder, Generaldirektor Raiffeisen-Holding NÖ-Wien reg. Gen.m.b.H.
(ab 22. April 2004)

RA Dr. Christoph Herbst

Dr. Franz Lauer, Generaldirektor Wiener Städtische Versicherung AG

Hans-Jürgen Manstein, Manstein Zeitschriftenverlag GesmbH

Komm.-Rat Alfons Metzger, Metzger Realitäten Gruppe

Komm.-Rat Dr. Karl Skyba, Generaldirektor a.D. Wiener Stadtwerke Holding AG
(ab 22. April 2004)

Vom Betriebsrat wurden delegiert

Ing. Manfred Biegler, Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats

Gerhard Gager, Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats

Josef Gypser, Arbeiterbetriebsrat (ab 1. Januar 2004)

Dieter Rozboril, Stellvertretender Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats

Alfred Zimmer, Stellvertretender Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats

Vertreter der Aufsichtsbehörde

Min.-Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Mitglieder des Vorstands

Mag. Herbert Kaufmann, Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid, Vorstandsmitglied

Mag. Christian Domany, Vorstandsmitglied (ab 1. Oktober 2004)

Dr. Kurt Waniek, Vorstandsmitglied (bis 30. September 2004)

Gesamtprokuristen

Direktor Ernest Eisner, Leiter Geschäftsbereich Abfertigungsdienste

Mag. Franz Imlinger, Leiter Fachbereich Managementdienste

Direktor Karl Schleinzer, Leiter Geschäftsbereich Flughafendienste

Dr. Josef Stadler, Leiter Fachbereich Generalsekretariat (bis 30. Juli 2004)

Direktor Michael Tmej, Leiter Geschäftsbereich Konsumentendienste

Dr. Johannes Freiler, MBA, Leiter Fachbereich Generalsekretariat (ab 17. November 2004)

MMag. Michael Höferer, Leiter Geschäftsbereich Airline- und Terminaldienste

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen: Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2004 zu zehn Sitzungen zusammen. Weiters fanden im Berichtsjahr vierzehn Sitzungen des Präsidial- und Personal-, eine Sitzung des Strategie- sowie eine Sitzung des Bilanzausschusses statt. Der Aufsichtsrat hielt zwei Klausuren ab. 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. Die Mitglieder der Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung und berichteten dem Aufsichtsratsgremium.

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

Abschlussprüfung: Die Fa. CONFIDA, Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 1191 Wien, wurde in der 14. 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 2004 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2004 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

Feststellung des Jahresabschlusses: Der Bilanzausschuss hat in seinen Sitzungen unter der Anwesenheit und mit Unterstützung des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und Lagebericht 2004 der Flughafen Wien AG eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2004 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2004 der Flughafen Wien AG festgestellt.

Gewinnverteilungsvorschlag: Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2004 von € 42,007.274,15 eine Dividende von € 2,00 je Aktie, das sind insgesamt € 42,000.000,00, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 7.274,15 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Dank und Anerkennung: Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den MitarbeiterInnen für die im Geschäftsjahr 2004 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

GD Stv. Johannes Coreth, Vorsitzender des Aufsichtsrats Schwechat, am 30. März 2005

Glossar

AEA: Association of European Airlines – Verband der europäischen Linienfluggesellschaften

Baggage Reconciliation

System (BRS): EDV-gestütztes System, welches alle Gepäckstücke in der Gepäckzentrale scannt. BRS gewährleistet, dass nur Gepäckstücke von Passagieren, die an Bord sind, verladen werden und stellt sicher, dass die Gepäckstücke schnellstmöglich auffindbar sind

Brokerage: Vermittlung von Flugzeugen für Bedarfsflüge

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

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

Delay: Verspätung

Flugbewegungen: Starts und Landungen

Fluglärmzone: Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird

General Aviation: Allgemeine Luftfahrt

Handling: Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

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

Home carrier: Heimische Fluggesellschaft

Hub: Drehscheibe im Luftverkehr

IATA: International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

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

Low-Cost-Carrier: Billigfluglinie

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

Minimum Connecting Time: Garantierte Mindestumsteigezeit

One-Roof-Konzept: Unterbringung aller Gebädefunktionen unter einem Dach

Private Aircraft: Luftfahrzeug in Privatbesitz

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

Sekundärdestinationen: Flugziele, die nicht täglich angefliegen werden

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

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

VIE-Skylink: Ein Terminal-Neubau, welcher in hintereinander folgenden Ausbauphasen errichtet und sich in nordöstlicher Richtung an die bestehenden Terminals anschließen wird

Vorfeld: „Parkplatz“ der Flugzeuge (Abstellplätze)

Antwortkarte

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

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

Meine e-mail-Adresse lautet: _____ @ _____

Bitte laden Sie mich zu Ihren Unternehmensbesichtigungen bzw. Informationsveranstaltungen ein.

Bitte nehmen Sie meinen Namen aus der Aktionärsdatei. Ich habe kein weiteres Interesse an Informationen über die Flughafen Wien AG.

Name/Firma: _____

Straße: _____

Plz./Ort: _____

Postgebühr
zahlt
Empfänger

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

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

DVR: 008613
Firmenbuchnummer: FN 42984 m
Firmenbuchgericht
Landesgericht Korneuburg

Investor Relations:

Robert Dusek
Telefon: +43-1-7007-23126
e-mail: investor-relations@viennaairport.com

Abteilung Kommunikation:

Wolfgang Trimmel
Telefon: +43-1-7007-22300
e-mail: w.trimmel@viennaairport.com

Abteilung Presse und Information:

Hans Mayer
Telefon: +43-1-7007-23000
e-mail: h.mayer@viennaairport.com

Disclaimer

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 16. Februar 2005 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zur Zeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Die Online-Ausgabe des Geschäftsberichts 2004 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage **www.viennaairport.com** unter: **<http://vie2004de.genesto.com>**

Impressum
Herausgeber:
Flughafen Wien Aktiengesellschaft
Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination:
BCA Mensalia
Design: Rosebud, Inc.