



Jahresfinanzbericht
2017

Flughafen Wien AG

www.viennaairport.com

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe¹

› Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016	2015	2014
Gesamtumsatz	753,2	1,6	741,6	720,2	693,4
davon Airport	368,2	-0,7	370,8	359,2	344,1
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	160,7	1,4	158,4	151,3	145,7
davon Retail & Properties	126,2	1,8	123,9	128,2	123,8
davon Malta	82,4	12,7	73,1	67,0	64,3
davon Sonstige Segmente	15,7	2,0	15,4	14,5	15,6
EBITDA	326,5	-1,0	329,8	312,5	288,8
EBITDA-Marge (in %)²	43,3	n.a.	44,5	43,4	41,7
EBIT	191,8	11,5	172,0	171,8	149,4
EBIT-Marge (in %)³	25,5	n.a.	23,2	23,9	21,5
ROCE vor Steuern (in %)⁴	11,0	n.a.	9,8	9,6	8,0
ROCE nach Steuern (in %)⁵	8,2	n.a.	7,4	7,2	6,0
Konzernergebnis	126,9	12,7	112,6	111,8	91,9
Konzernergebnis Muttergesellschaft	114,7	11,8	102,6	100,3	82,6
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	277,9	8,9	255,1	255,5	238,3
Investitionen⁶	103,6	12,6	92,0	87,1	81,1
Ertragsteuern	46,5	13,8	40,8	39,9	32,9
Beschäftigte Köpfe (Flughafen-Wien-Gruppe)⁷	5.772	0,7	5.731	5.800	5.797
Mitarbeiter Jahresdurchschnitt (FTE) (Flughafen-Wien-Gruppe)⁸	4.624	-0,7	4.657	4.666	4.622

in € Mio.	31.12.2017	Veränd. in %	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Eigenkapital	1.211,0	5,9	1.144,0	1.139,3	1.069,8
Eigenkapitalquote (in %)	58,7	n. a.	56,7	52,5	49,7
Nettoverschuldung	227,0	-36,1	355,5	487,8	541,9
Bilanzsumme	2.063,0	2,2	2.018,3	2.170,9	2.152,2
Gearing (in %)	18,7	n. a.	31,1	42,8	50,7

› Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2017	Veränd. in %	2016	2015	2014
Passagierentwicklung Gruppe					
Flughafen Wien (in Mio.)	24,4	4,5	23,4	22,8	22,5
Malta Airport (in Mio.)	6,0	17,5	5,1	4,6	4,3
Košice Airport (in Mio.)	0,5	13,8	0,4	0,4	0,4
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MIA, KSC)	30,9	6,9	28,9	27,8	27,1
Verkehrsentwicklung Wien					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	24,4	4,5	23,4	22,8	22,5
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,4	4,4	6,2	6,3	6,5
Flugbewegungen	224.568	-0,8	226.395	226.811	230.781
MTOW (in Mio. Tonnen)⁹	8,8	2,1	8,7	8,4	8,2
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	287.962	1,9	282.726	272.575	277.532
Sitzladefaktor (in %)¹⁰	74,8	n.a.	73,4	74,3	75,0

› Börsentechnische Kennzahlen

	2017	Veränd. in %	2016	2015	2014
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.) ¹¹	84,0	0,0	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31. 12.)	24,6	28,6	19,2	18,4	19,5
Gewinn je Aktie (in €) ¹¹	1,37	11,8	1,22	1,19	0,98
Dividende je Aktie (in €) ^{11,12}	0,680	8,8	0,625	0,500	0,413
Dividendenrendite (per 31. 12.; in %)	2,02	-24,3	2,67	2,28	2,15
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	49,8	-2,7	51,2	41,9	42,0
Marktkapitalisierung (per 31. 12.; in € Mio.)	2.826,6	43,8	1.965,6	1.839,6	1.613,2
Börsenkurs: Höchstwert (in €) ¹¹	35,32	28,7	27,45	22,43	20,38
Börsenkurs: Tiefstwert (in €) ¹¹	23,59	25,5	18,80	18,81	14,85
Börsenkurs: Wert per 31. 12. (in €) ¹¹	33,65	43,8	23,40	21,90	19,21
Marktgewichtung ATX (per 31. 12.; in %)	n. a.	n. a.	n. a.	1,6	1,5
Marktgewichtung ATX Prime (per 31. 12.; in %)	0,92	n. a.	0,88	n. a.	n. a.

Erläuterungen:

- 1) Vergleichswerte 2014-2015 angepasst (vgl. Abschnitt VI. Konzernanhang 2016)
- 2) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) =
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse
- 3) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse
- 4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed
- 5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed after Tax) =
EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- 6) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungskorrekturen Vorjahre,
exkl. Finanzanlagen
- 7) Anzahl der Köpfe (Vertragsverhältnisse) ohne Gewichtung nach Beschäftigungsgrad für die Flughafen-Wien-Gruppe
im laufenden Jahr.
- 8) Nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlingen, exklusive Mitarbeitern ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.),
exklusive Vorständen und Geschäftsführern gewichtetes „Full-time Equivalent“ im Jahresdurchschnitt (FTE)
- 9) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge
- 10) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität
- 11) Aktiensplit 1:4 mit Wirkung 27.6.2016 durchgeführt – Historie entsprechend angepasst; alte ISIN AT0000911805
durch neue AT00000VIE62 ersetzt
- 12) Dividende 2017: Vorschlag an die Hauptversammlung

Inhalt

Flughafen-Wien-Gruppe

- 8 — **Konzernlagebericht 2017**

- 76 — **Konzernabschluss 2017**
- 78 — Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 79 — Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 80 — Konzernbilanz
- 81 — Konzern-Geldflussrechnung
- 82 — Entwicklung des Konzerneigenkapitals

- 84 — **Konzern-Anhang**

- 210 — **Erklärung des Vorstands nach § 124 Börsegesetz**

- 211 — **Bestätigungsvermerk**

Einzelabschluss der Flughafen Wien AG

- 218 — **Lagebericht 2017**

- 272 — **Jahresabschluss 2017**
- 273 — Bilanz
- 275 — Gewinn- und Verlustrechnung

- 278 — **Anhang**
- 300 — Anlagen zum Anhang

- 308 — **Erklärung des Vorstands nach § 124 Börsegesetz**

- 309 — **Bestätigungsvermerk**

- 316 — **Glossar**
- 318 — **Impressum**



**Konzernlagebericht
für das
Geschäftsjahr
2017**

Die Flughafen-Wien-Gruppe

Beschreibung des Geschäftsmodells

Die Flughafen-Wien-Gruppe besteht aus drei internationalen Flughäfen in Österreich (Wien), Malta und der Slowakei (Košice¹) sowie dem Flugplatz Bad Vöslau.

Der Flughafen Wien fungiert auch als wichtige Drehscheibe für Destinationen in Ost- und Südosteuropa. Als einer der größten Arbeitgeber in Ostösterreich ist er ein wichtiger Wachstums- und Wirtschaftsfaktor für Österreich.

Der Flughafen Malta verfügt über eine 65-jährige Konzession (beginnend ab Juli 2002) und verzeichnete zuletzt ein enormes Passagierwachstum. Der Flughafen Košice ist der zweitgrößte slowakische Airport und verzeichnete in den letzten Jahren trotz schwieriger Rahmenbedingungen stetig Passagierzuwächse. Der Flugplatz Bad Vöslau hat lokale Bedeutung und dient vorwiegend Privatfliegern.

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt mit ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen im Jahresdurchschnitt 4.624 Mitarbeiter (FTE, Vollzeitäquivalent) bzw. 5.772 Personen (Kopfzahl). Inklusive der Beteiligungen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (at-Equity), "GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (at-Equity), Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (at-Equity) und GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. sind sogar durchschnittlich 5.106 Mitarbeiter (FTE) beschäftigt. Die Gesellschaften betreuten im abgelaufenen Jahr 30,9 Mio. Passagiere.

¹) Flughafen Košice wird nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, da wesentliche Unternehmensentscheidungen mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind. Weitere Informationen sind im Konzernanhang zu finden.

Geschäftsfelder

Die Geschäftstätigkeit der Flughafen-Wien-Gruppe gliedert sich in fünf Segmente: Airport, Handling & Sicherheitsdienstleistungen, Retail & Properties, Malta und Sonstige Segmente.

Segment Airport

Das Segment Airport ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck am Flughafen Wien verantwortlich. Ein weiteres Aufgabengebiet ist die Akquisition neuer Airlines im Point-to-Point-Verkehr sowie im Transferverkehr und damit verbunden die Erweiterung des Destinationsangebots sowie die Erhöhung der Flugfrequenzen. Eine attraktive Entgelte- und Incentive-Gestaltung für die Fluglinien unterstützt diese Bemühungen.

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen erbringt am Flughafen Wien als Ground- und Frachthandling-Agent Servicedienstleistungen bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren des Linien-, Charter und General-Aviation-Verkehrs. Zu diesem Segment zählen neben dem Ramp-, Cargo- und Passagier-Handling auch die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen, wie etwa Kontrollen von Personen und Handgepäck sowie die General Aviation, die Flüge der zivilen Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs umfasst. In ihr enthalten sind sowohl private als auch gewerbliche Flüge, wie zum Beispiel von Bedarfsfluggesellschaften, privaten Personen, Firmenjets oder von Rettungsfluggesellschaften. Das Segment Handling trägt den Trends in der Luftfahrtbranche und dem anhaltenden Preisdruck Rechnung und reagiert auf die Anforderungen von Airlines, etwa dem Wunsch nach kürzeren Bodenzeiten oder nach reduzierten Leistungspaketen. Durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten, hoher Pünktlichkeit und maßgeschneiderter Angebote kann sich der Geschäftsbereich Ground-Handling im Wettbewerb gut behaupten.

Segment Retail & Properties

Passagiere, Parkkunden, Hotelgäste, Konferenzteilnehmer, Mitarbeiter und Abholende als „Meeters & Greeters“ sind im Segment Retail & Properties wichtige Zielgruppen. Wesentliche Ergebnisbeiträge liefern neben Shopping und Gastronomie auch Werbeerlöse, das Parken sowie die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen.

Segment Malta

Das Segment Malta umfasst neben dem Flughafen Malta (Malta International Airport plc, MIA) auch die direkt von diesem gehaltenen Beteiligungen (MIA-Gruppe). Der Flughafen Malta und seine Beteiligungen sind für den Betrieb des Flughafen Malta verantwortlich. Neben den klassischen Aviation-Dienstleistungen generieren die Unternehmen der MIA-Gruppe auch Erlöse im Bereich des Parkens sowie der Vermietung von Retail- und Office-Flächen. Das Handling wird von zwei externen Unternehmen durchgeführt.

Segment Sonstige Segmente

Das Segment Sonstige Segmente umfasst verschiedene Dienstleistungen, die sowohl für andere Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe als auch für externe Kunden erbracht werden. Diesem Segment werden jene Tochtergesellschaften zugeordnet, die Anteile an assoziierten Unternehmen und an Gemeinschaftsunternehmen im Ausland (z.B. am Flughafen Košice) halten und ansonsten keine operative Tätigkeit ausüben.

Hinweis: Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklung von Konjunktur und Währungsrelationen, politische Krisen sowie andere Ereignisse, die zu Flugausfällen, Streckenstilllegungen und Flugplanausdünnungen führen, haben großen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone betroffen und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere auch von jener der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa). Auch die zum Konzern gehörigen Flughäfen Malta und Košice werden durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den jeweiligen Regionen wesentlich beeinflusst. Weitere wichtige Faktoren für die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) sind zudem die ökonomische und politische Lage im Fernen, Nahen und Mittleren Osten sowie in Russland.

Der konjunkturelle Aufwärtstrend der vergangenen Jahre hielt auch 2017 an. Laut aktueller Schätzungen wuchs die Weltwirtschaft gemessen am globalen BIP um 3,6%. Für 2018 wird ein Weltwirtschaftswachstum von 3,7% erwartet (Quelle: International Monetary Fund, World Economic Outlook, October 2017).

Für die USA und den Euroraum rechnet die Österreichische Nationalbank (OENB) mit einer robusten Zunahme der Wirtschaftsleistung von jeweils 2,25% in den Jahren 2017 und 2018, wobei dieser Entwicklung einige politische Unsicherheiten entgegenstehen. Hierzu zählen einerseits die Entscheidungen hinsichtlich der geplanten Steuerreform und der zukünftigen Ausrichtung der Handelspolitik der USA. Andererseits bestehen in Europa unter anderem Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Brexit-Verhandlungen.

Für das Weltwirtschaftswachstum spielen die großen Schwellenländer, die sogenannten BRIC-Staaten, eine zunehmend wichtigere Rolle. Die Wachstumsaussichten für China, Indien, Brasilien und Russland wurden im Vergleich zum Sommer 2017 nach oben revidiert. Gleiches gilt auch für die Zentral-, Ost- und Südosteuropäischen Staaten, deren Wirtschaftsleistung 2017 um geschätzte 4% expandierte und auch für 2018 wird ein weiter dynamisches Wachstum erwartet.

Der Aufschwung im Euroraum steht auf solider Basis, was sich auch auf dem Arbeitsmarkt widerspiegelt. Im 3. Quartal 2017 lag die Arbeitslosenquote bei 9,0%, dem niedrigsten Wert seit Anfang 2009 und bis 2019 wird ein weiterer Rückgang auf 7,9% prognostiziert. Dementsprechend wurden die Wachstumsprognosen zuletzt immer wieder nach oben revidiert. Die Europäische Kommission rechnet in ihrer Herbstprognose für die EU mit einem Wachstum von 2,2% bzw. 2,1% in den Jahren 2017 und 2018.

Die österreichische Wirtschaft befindet sich derzeit in einer Phase außergewöhnlich starken Wachstums. Gemäß der aktuellen OeNB-Prognose vom Dezember 2017 hat das >

Wirtschaftswachstum im Jahr 2017 real 3,1% betragen. Im Jahr 2018 soll das Wachstum mit 2,8% ebenfalls sehr stark ausfallen. Die prognostizierte Arbeitslosenquote wird von 6,0% im Jahr 2016 auf 5,0% im Jahr 2020 sinken. Die Inflationsrate fällt 2017 mit 2,2% mehr als doppelt so hoch aus wie im Jahr 2016 (Quelle: OeNB, Konjunktur aktuell – Dezember 2017).

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft

2017 verzeichnete der Tourismus in Wien trotz schwieriger geopolitischer Rahmenbedingungen mit einem Zuwachs von 4,4% auf rund 15,5 Mio. Nächtigungen ein weiteres Rekordjahr. 81,2% der Nächtigungen entfielen dabei auf ausländische Gäste. Die stärksten Zuwächse nach Regionen verzeichneten dabei Reisende aus China (+34,4%), Russland (+29,8%) und Litauen (+26,3%). Aber auch die Nächtigungen von inländischen Gästen konnten um 1,2% leicht gesteigert werden. Bulgarien, Italien, Saudi Arabien und die Türkei blieben in der Gästestatistik dagegen hinter dem Vorjahr zurück (Quelle: Statistik Austria).

Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit

Die Zahl der Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung lag in den ersten drei Quartalen 2017 wieder über den Vorjahreswerten. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum rund 15,8 Mio. Urlaubsreisen verzeichnet (2016: 15,6 Mio.), die Geschäftsreisen nahmen hingegen im gleichen Zeitraum von 2,8 Mio. auf 2,5 Mio. ab. Besonders stark war das Wachstum der Urlaubsreisen in den Monaten April bis Juni (Quelle: Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung).

Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

› Kumulierte Verkehrsentwicklung der Flughafen Wien-Wien-Gruppe

Verkehrskennzahlen VIE, MLA, KSC	2017	Veränd. in %	2016 ¹
Gesamtpassagiere	30.901.989	+6,9	28.904.788
davon Lokalpassagiere	24.304.638	+7,7	22.568.042
davon Transferpassagiere	6.471.218	+4,6	6.184.320
Flugbewegungen	273.860	+1,6	269.520
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	302.631	+1,9	297.022

1) Aufrollung der Verkehrsdaten

Die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive ihrer Auslandsbeteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete mit insgesamt 30,9 Mio. Passagieren im Jahr 2017 einen kräftigen Passagierzuwachs von 6,9% gegenüber dem Vorjahr.

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2017

› Neuer Passagierrekord (plus 4,5%) durch deutliches Passagierplus bei Lufthansa-Gruppe

Verkehrskennzahlen	2017	Veränd. in %	2016	2015
MTOW (in Mio. Tonnen)	8,8	+2,1	8,7	8,4
Gesamtpassagiere (in Mio.)	24,4	+4,5	23,4	22,8
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	17,8	+4,5	17,1	16,4
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,4	+4,4	6,2	6,3
Flugbewegungen	224.568	-0,8	226.395	226.811
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	287.962	+1,9	282.726	272.575
Sitzladefaktor (in %)	74,8	n.a.	73,4	74,3
Anzahl der Destinationen	195	+4,8	186	181
Anzahl der Airlines	74	+0,0	74	75

Der Flughafen Wien erzielte 2017 mit 24.392.805 abgefertigten Fluggästen ein Wachstum von 4,5% und damit einen neuen Rekordwert. Ermöglicht wurde dies durch das starke Wachstum von Austrian Airlines und der Eurowings/Germanwings, das den durch die Insolvenz der airberlin-Gruppe bedingten Rückgang überkompensierte. Weitere Wachstumstreiber waren easyJet, Swiss, Aeroflot und TAP Portugal, die sich sämtlich gut entwickelt haben.

Entscheidend für den positiven Trend im Jahr 2017 waren zahlreiche Neuaufnahmen von Strecken und Frequenzverdichtungen durch Austrian Airlines und Eurowings, die auch das Wachstum der Lokalpassagiere unterstützten (+4,5%). Auch der Transferverkehr profitierte mit einem Wachstum von 4,4% von dieser Entwicklung.

Die Zahl der Bewegungen am Flughafen Wien war mit 224.568 Starts und Landungen (2016: 226.395) leicht rückläufig. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg dagegen durch den Einsatz größerer Flugzeuge im Vergleichszeitraum um 2,1% auf 8.834.035 Tonnen (2016: 8.653.173 Tonnen).

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) gemessen am Sitzladefaktor stieg um 1,4 Prozentpunkte auf 74,8% (2016: 73,4%).

2017 wurde der Flughafen Wien von 74 Fluglinien regelmäßig angeflogen, die 195 Destinationen in 70 Ländern bedienen. Neu hinzugekommen sind u.a. die Langstreckendestinationen Los Angeles und Mahé.

› **Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2017 im Vergleich (Auszug)**

	Passagiere in Tausend	Veränd. zu 2016 in %	Flug- bewegungen ¹	Veränd. zu 2016 in %
London ²	153.987,7	+4,2	1.051.643	+1,5
Paris ³	101.514,0	+4,5	704.660	-0,4
Istanbul ⁴	94.298,0	+4,8	654.668	-2,2
Amsterdam	68.515,4	+7,7	496.748	+3,7
Frankfurt	64.500,4	+6,1	464.790	+2,7
Madrid	53.388,0	+5,9	374.235	+1,6
Rom ⁵	46.825,3	-0,6	330.202	-4,1
München	44.577,2	+5,5	383.934	+2,6
Mailand ⁶	43.998,2	+9,4	354.230	+5,0
Zürich	29.345,2	+6,2	255.481	+0,4
Wien	24.392,8	+4,5	224.568	-0,8
Prag	15.415,0	+17,9	132.645	+9,3
Budapest	13.087,0	+14,5	95.669	+6,8

1) Flugbewegungen laut ACI: Movements exclusive General Aviation and Other Aircraft Movements

2) London Heathrow, Gatwick, Stansted, London-City

3) Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly

4) Istanbul-Atatürk, Istanbul-Sabiha Gökçen

5) Rom-Fiumicino, Rom-Ciampino

6) Mailand-Malpensa, Mailand-Linate, Bergamo

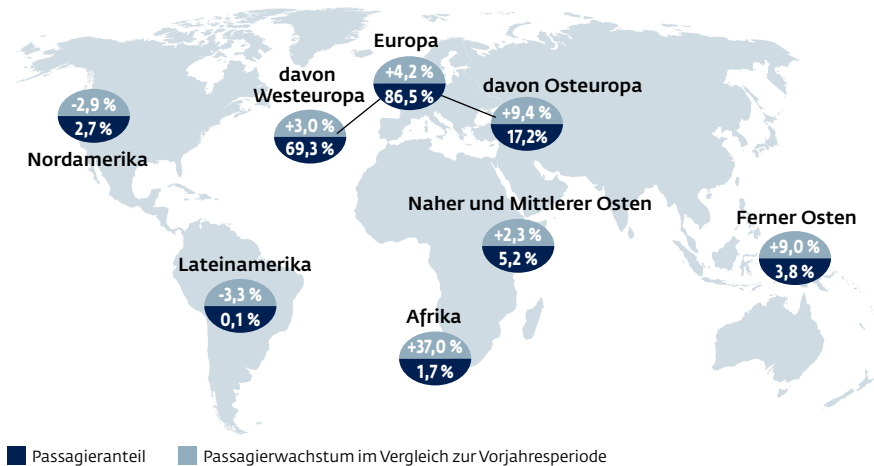
Quelle: ACI Europe Traffic Report, December 2017

Die Entwicklung der relevanten europäischen Flughäfen wird mittels definierter Kennzahlen laufend beobachtet. In allen wichtigen Qualitätskriterien, vor allem bei Pünktlichkeit und Gepäckzuverlässigkeit, liegt der Flughafen Wien im absoluten Spitzenfeld.

› **Passagierentwicklung am Flughafen Wien**

› **Aufkommen abfliegender Passagiere 2017 (Linie und Charter) nach Regionen**

Regionen	2017	2016	Veränd. in %	Anteil 2017 in %	Anteil 2016 in %	Veränd. Anteil in %-Punkten
Westeuropa	8.422.206	8.180.526	+3,0	69,3	70,3	-1,0
Osteuropa	2.087.591	1.908.559	+9,4	17,2	16,4	+0,8
Ferner Osten	463.307	425.090	+9,0	3,8	3,7	+0,1
Naher und Mittlerer Osten	633.335	619.297	+2,3	5,2	5,3	-0,1
Nordamerika	323.673	333.262	-2,9	2,7	2,9	-0,2
Afrika	209.833	153.164	+37,0	1,7	1,3	+0,4
Lateinamerika	11.731	12.133	-3,3	0,1	0,1	+0,0
	12.151.676	11.632.031	+4,5	100,0	100,0	



Bei westeuropäischen Destinationen wurde 2017 ein Wachstum von 3,0% auf 8.422.206 abgeflogene Fluggäste erreicht. Der Anteil der Region Westeuropa am Passagieraufkommen sank auf 69,3% (2016: 70,3%). Trotz der Insolvenz der airberlin-Gruppe konnte durch Streckenerweiterungen und -neuaufnahmen vor allem von Austrian Airlines und Eurowings ein solides Wachstum erzielt werden.

Das Verkehrsaufkommen in Richtung Osteuropa hat sich 2017 mit 2.087.591 abfliegenden Passagieren (+9,4%) nach einigen Jahren mit rückläufiger Entwicklung wieder erholt. Vor allem der russische Markt entwickelte sich mit Neuaufnahmen von S7 und UTAir sowie Aufstockungen von Austrian Airlines und Aeroflot nach Moskau erfreulich. Der Anteil der Reisenden in diese Region stieg um 0,8 Prozentpunkte auf 17,2%.

Trotz der Aufnahme einer weiteren Destination (Los Angeles) verzeichnete die Region Nordamerika aufgrund von Kapazitätsreduktionen zu den übrigen Reisezielen einen Rückgang von -2,9%. Ihr Anteil am Passagieraufkommen betrug 2,7%. Ziele im Nahen und Mittleren Osten (+2,3%) sowie im Fernen Osten (+9,0%) zogen aufgrund von Erweiterungen des Angebots ebenfalls mehr Reisende an. Das ehemalige Krisenland Ägypten war 2017 wieder ein beliebtes Reiseziel, wodurch die Passagierzahlen nach Afrika stark anstiegen (+37,0%). Lateinamerika musste trotz der Aufnahme von Havanna durch Austrian Airlines aufgrund der Einstellungen nach Punta Cana und Varadero von Condor Passagierrückgänge von -3,3% hinnehmen.

› Die 5 passagierstärksten Destinationen 2017 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2017	Veränd. in %	2016	2015
1. London	602.134	-0,3	604.168	512.032
2. Frankfurt	597.923	+1,1	591.631	598.015
3. Zürich	496.935	+1,0	492.252	481.952
4. Berlin	432.824	+8,1	400.230	397.512
5. Düsseldorf	425.579	-3,1	439.001	425.493

>

› Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2017 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2017	Veränd. in %	2016	2015
1. Moskau	280.974	+34,7	208.622	254.640
2. Bukarest	204.539	+2,7	199.145	187.539
3. Sofia	158.436	+0,6	157.415	163.156
4. Kiew	108.907	+0,5	108.405	95.025
5. Warschau	108.781	+6,6	102.067	102.780
6. Belgrad	96.366	+6,7	90.307	90.413
7. Tirana	82.622	+9,0	75.802	70.936
8. Zagreb	79.787	+2,6	77.761	77.671
9. Prag	77.783	+10,0	70.721	76.145
10. Sarajevo	63.850	+7,7	59.274	58.043
sonstige	825.546	+8,8	759.040	740.949
Abfliegende Passagiere	2.087.591	+9,4	1.908.559	1.917.297

› Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2017 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2017	Veränd. in %	2016	2015
1. Bangkok	123.689	+11,5	110.959	112.782
2. Taipei	78.763	+23,2	63.939	64.542
3. Peking	72.611	+24,9	58.158	64.493
4. Shanghai	58.165	+28,2	45.373	0
5. Chicago	53.039	-22,1	68.065	60.802
6. Washington	51.844	-2,5	53.192	69.061
7. Newark	50.810	-3,7	52.782	55.121
8. Hong Kong	48.186	n. a.	13.684	0
9. Toronto	46.610	-15,6	55.197	57.975
10. New York	44.972	-18,2	54.978	70.869
sonstige	205.670	-6,0	218.705	222.068
Abfliegende Passagiere	834.359	+4,9	795.032	777.713

› Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten 2017 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2017	Veränd. in %	2016	2015
1. Dubai	230.229	+8,4	212.457	225.718
2. Tel Aviv	172.738	+4,1	166.011	161.585
3. Doha	89.062	+4,8	84.961	68.935
4. Teheran	59.669	+9,1	54.689	31.576
5. Amman	40.100	+11,1	36.106	39.037
sonstige	41.537	-36,2	65.073	56.231
Abfliegende Passagiere	633.335	+2,3	619.297	583.082

› Passagieraufkommen nach Airlines 2017

Fluglinie	2017	Veränd. in %	2016	Anteil in % 2017	Anteil in % 2016
Austrian Airlines	11.801.152	+13,4	10.402.625	48,4	44,5
Eurowings/Germanwings	2.258.414	+77,1	1.275.117	9,3	5,5
Lufthansa	905.232	+0,2	903.585	3,7	3,9
easyJet ¹	810.370	+28,9	628.578	3,3	2,7
airberlin	807.892	-43,9	1.440.965	3,3	6,2
NIKI	621.202	-71,2	2.158.023	2,5	9,2
Turkish Airlines	500.238	+4,8	477.195	2,1	2,0
British Airways	463.743	-8,0	504.014	1,9	2,2
Emirates	462.539	+10,1	420.090	1,9	1,8
SWISS	462.297	+19,6	386.582	1,9	1,7
sonstige	5.299.726	+11,5	4.755.242	21,7	20,4
davon Lufthansa-Gruppe ²	15.631.457	+18,8	13.158.451	64,1	56,3
davon airberlin-Gruppe ³	1.429.094	-60,3	3.598.988	5,9	15,4
Passagiere Gesamt	24.392.805	+4,5	23.352.016	100,0	100,0

1) Inklusive easyjet Switzerland

2) Lufthansa-Gruppe (100% Töchter): Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings, Eurowings, SWISS, Brussels Airlines

3) airberlin und NIKI

› Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Der größte Kunde des Flughafen Wien – Austrian Airlines – verzeichnete 2017 eine deutliche Steigerung der Passagierzahlen (+13,4%). Ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen erhöhte sich damit auf 48,4% (2016: 44,5%). Eurowings (inkl. Germanwings) erreichte durch Stationierung weiterer Flugzeuge und Aufnahme zahlreicher Strecken ein Passagierplus von 77,1% und steigerte den Anteil an der Gesamtpassagierzahl auf 9,3% (2016: 5,5%). Erfreulich entwickelten sich darüber hinaus easyjet, SWISS oder auch Aeroflot, die durch Kapazitätserweiterungen mehr Fluggäste anzogen. Die airberlin-Gruppe (NIKI und airberlin) stellte dagegen im zweiten Halbjahr bzw. zu Ende des Jahres insolvenzbedingt den Flugbetrieb ein.

>

› **Wachstum beim Frachtaufkommen (+1,9%)**

Der Frachtbereich konnte sich im Jahr 2017 mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 94,8% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld weiterhin behaupten. Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 273.052 Tonnen, was einem Plus von 3,1% gegenüber 2016 entspricht. Die positive Entwicklung ist hauptsächlich auf den starken Export zurückzuführen der von März bis Dezember auf einem gleichbleibend hohen Niveau lag sowie einem deutlich gestiegenen Trucking-Aufkommen. Importseitig blieb die Frachtmenge unter den Erwartungen.

Die gesamte am Flughafen umgeschlagene Frachtmenge (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 2017 287.962 Tonnen. Das entspricht einem Zuwachs von 1,9%. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die abgefertigte Luftfracht um 1,9% auf 206.918 Tonnen. Das Trucking-Volumen stieg um 1,7% auf 81.044 Tonnen.

Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

› **Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)**

Verkehrskennzahlen	2017	Veränd. in %	2016 ¹
MTOW (in Mio. Tonnen)	1,7	+17,0	1,5
Gesamtpassagiere (in Mio.)	6,0	+17,5	5,1
Flugbewegungen	42.987	+15,0	37.383
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	14.625	+2,9	14.208

1) Aufrollung der Verkehrsdaten

Der Flughafen Malta konnte 2017 einen Rekord bei Passagieren und Bewegungen verzeichnen. Mit einem Wachstum von 17,5% wurden erstmals über sechs Millionen Fluggäste abgefertigt, und auch die Zahl der Flugbewegungen legte mit 42.287 gegenüber dem Vorjahr (2016: 37.383) deutlich zu. Der Sitzladefaktor verbesserte sich im Berichtsjahr signifikant von 81,5% auf 83,3%. Mit drei neuen Fluglinien und elf neu aufgenommenen Strecken bedienten 37 Fluglinien 92 Destinationen in 35 Ländern.

Der größte Kunde des Flughafen Malta im Jahr 2017 war Ryanair mit einem Passagierzuwachs von 26,5%. Air Malta beförderte im Berichtsjahr wieder um 3,8% mehr Fluggäste. EasyJet verzeichnete ebenfalls einen Anstieg der Passagierzahlen um 10,1%.

Die wichtigsten Destinationen ab Flughafen Malta liegen in Großbritannien (1.475.157 Passagiere), Italien (1.225.645 Passagiere) und Deutschland (805.621 Passagiere), aber auch andere europäische Destinationen entwickelten sich in den letzten Monaten mit der Neuaufnahme zusätzlicher Strecken positiv.

› Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2017	Veränd. in %	2016 ¹
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,2	+5,3	0,1
Gesamtpassagiere (in Mio.)	0,5	+13,8	0,4
Flugbewegungen	6.305	+9,8	5.742
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	44	-49,6	88

1) Aufrollung der Verkehrsdaten

Der Flughafen Košice verzeichnete ein Passagierwachstum von 13,8% auf 494.636 Passagiere (2016: 434.799). Die Flugbewegungen legten ebenfalls um 9,8% auf 6.305 Bewegungen (2016: 5.742) zu.

Im Linienverkehr bedienten 5 Fluglinien 11 Destinationen in 9 Ländern. Der größte Kunde im Geschäftsjahr 2017 des Flughafen Košice ist Wizz Air.

Die wichtigsten Destinationen ab dem Flughafen Košice waren 2017 neben London Luton, Wien und Doncaster auch Prag, Warschau und Bratislava.

Entgelte- und Incentive-Politik des Flughafen Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2017 werden durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltssystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2017 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (Maximum Take-off Weight, MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt, das Infrastrukturentgelt „Landside“ und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1. Jänner 2017, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

- › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: - 0,06%
- › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: + 0,28%
- › Infrastrukturentgelt Betankung: - 0,69%

>

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) blieb mit € 0,38 pro abfliegenden Passagier unverändert.

Das Sicherheitsentgelt wurde infolge neuer EU-Bestimmungen betreffend Sprengstoffdetektion schon ab 1. September 2015 um € 0,55 pro abfliegenden Passagier angehoben. Dieser Zuschlag wurde im Laufe des Jahres 2017 nachkalkuliert (€ 0,51). Somit betrug unter Berücksichtigung der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel das Sicherheitsentgelt im Jahr 2017 € 8,35 pro abfliegenden Passagier.

Das Transfer-Incentive, welcher die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen stärken soll, betrug im Jahr 2017 aufgrund der Wachstumsstaffelung € 13,20 pro abfliegendem Transferpassagier.

Die Flughafen Wien AG hat auch im Jahr 2017 das Wachstums-Incentive-Programm – bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive, welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt. Zudem wurde mit dem Point2Point-Incentive ein nachhaltiges Instrument zur Förderung von lokalem Passagieraufkommen unter gewissen Bedingungen fortgeführt.

Ziel der mit 1. Jänner 2017 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentive-Programme war es, die Wettbewerbsfähigkeit der Entgelte des Flughafen Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Entgelte des Flughafen Malta

Die Tarifordnung am Flughafen Malta umfasst neben gewichtsabhängigen (MTOW, Maximum Take-off Weight) Landegebühren, Nachtzuschläge und Parkgebühren, die sich u. a. auch nach dem MTOW berechnen. Die passagierabhängigen Gebühren betreffen neben dem Passagiertarif auch den Sicherheitstarif sowie den PRM-Tarif (Tarif für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität).

Die Gebühren wurden im Berichtsjahr nicht angehoben. Das aktuelle Incentive-Schema, welches Rabatte bei Lande-, Park- und sonstigen Gebühren v. a. im Winterflugplan beinhaltet, steht allen Airlines gleichermaßen zur Verfügung.

Umsatzentwicklung 2017

› Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Airport	368,2	-0,7	370,8
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	160,7	1,4	158,4
Retail & Properties	126,2	1,8	123,9
Malta	82,4	12,7	73,1
Sonstige Segmente	15,7	2,0	15,4
Externer Konzernumsatz	753,2	1,6	741,6

Die Umsatzerlöse des Flughafen-Wien-Konzerns (FWAG) stiegen im Vergleich zu 2016 um 1,6 % bzw. € 11,6 Mio. von € 741,6 Mio. auf € 753,2 Mio. Die Details zur Umsatzentwicklung finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

Entwicklung der Segmente

› Ergebnis der Segmente 2017

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze	402,2	231,5	140,8	82,4	121,4	-225,1	753,2
Betriebsleistung	406,0	232,4	144,2	82,4	123,9	-225,1	763,7
Betriebsaufwand ¹	321,9	223,1	90,7	41,8	119,5	-225,1	571,8
EBITDA	170,7	15,0	73,3	49,8	17,7	0,0	326,5
EBITDA-Marge in %	42,4	6,5	52,0	60,5	14,6	-	43,3
EBIT	84,1	9,3	53,5	40,6	4,4	0,0	191,8
EBIT-Marge in %	20,9	4,0	38,0	49,3	3,6	-	25,5

1) Inklusive Abschreibungen, Wertminderungen sowie at-Equity-Ergebnissen im Segment Sonstige Segmente

› Ergebnis der Segmente 2016

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Segmentumsätze	406,7	229,2	141,6	73,1	124,3	-233,3	741,6
Betriebsleistung	409,3	229,6	143,7	73,1	129,6	-233,3	752,0
Betriebsaufwand ¹	356,7	213,7	81,9	42,8	118,3	-233,3	580,0
EBITDA	172,2	21,4	69,5	38,9	27,7	0,0	329,8
EBITDA-Marge in %	42,3	9,3	49,1	53,3	22,3	-	44,5
EBIT	52,6	15,9	61,8	30,3	11,4	0,0	172,0
EBIT-Marge in %	12,9	6,9	43,7	41,5	9,1	-	23,2

1) Inklusive Abschreibungen, Wertaufholungen und Wertminderungen sowie at-Equity-Ergebnissen im Segment Sonstige Segmente

› Segment Airport

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Landeentgelt	66,6	3,0	64,6
Fluggastentgelt (inkl. PRM-Entgelt)	147,4	-6,3	157,2
Infrastrukturentgelt	32,9	1,4	32,4
GAC Gebäude und Hangar	1,5	-2,1	1,5
Sicherheitsentgelt	100,6	3,8	96,9
Betankung	3,0	-1,2	3,0
Sondergastdienste (Lounges)	8,7	11,7	7,8
Vermietungen	6,5	6,1	6,2
Flugplatz Vöslau	0,8	12,8	0,7
Sonstiges	0,4	-11,8	0,5
Umsatz Segment Airport	368,2	-0,7	370,8

2017 verzeichnete das Segment Airport einen leicht rückläufigen Umsatz von € 368,2 Mio. (2016: € 370,8 Mio.). Dem positiven Effekt des Passagierwachstums stehen Anpassungen bei Incentives, welche der Stärkung von Airline-Basen am Standort Wien dienen, gegenüber, wodurch die Erlöse dieses Segments nicht im Ausmaß der Passagierzahlen steigen bzw. insgesamt sinken. Die Erlöse aus Landeentgelten stiegen im Vorjahresvergleich um 3,0% auf € 66,6 Mio. (2016: € 64,6 Mio.), analog zum gestiegenen MTOW (plus 2,1%) und der gemäß Indexformel angehobenen Entgelte. Höhere Incentives führten hingegen zu einem Rückgang der Fluggastentgelte um 6,3% auf € 147,4 Mio. (2016: € 157,2 Mio.). Das passagierabhängige Sicherheitsentgelt legte u. a. aufgrund des Passagierwachstums und der Entgeltanpassungen um 3,8% auf € 100,6 Mio. (2016: € 96,9 Mio.) zu. Die Infrastrukturentgelte konnten von € 32,4 Mio. auf € 32,9 Mio. gesteigert werden. Die Lounges verzeichneten wie auch in den Vorjahren ein Umsatzplus um € 0,9 Mio. auf € 8,7 Mio. (2016: € 7,8 Mio.). Mit einem Anteil von 48,9% (2016: 50,0%) leistete das Segment Airport wie schon in den Vorjahren den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

Während die internen Umsatzerlöse vor allem im Bereich der Vermietungen an andere Segmente mit € 34,0 Mio. leicht unter dem Vorjahresniveau blieben (2016: € 35,9 Mio.), stiegen die anderen Erträge um € 1,2 Mio. auf € 3,8 Mio. (2016: € 2,6 Mio.), was auf höhere aktivierte Eigenleistungen u. a. für Investitionsprojekte im Terminalbereich zurückzuführen ist.

Der Materialaufwand für Enteisungsmittel und sonstiges Material (inkl. Instandhaltungsmaterial) im Segment Airport stieg im Vorjahresvergleich um € 1,1 Mio. auf € 3,8 Mio. (2016: € 2,6 Mio.). Auch der Personalaufwand stieg im Vorjahresvergleich analog zu einem höheren durchschnittlichen Personalstand von 518 Mitarbeitern (2016: 499) sowie aufgrund kollektivvertraglicher Erhöhungen und höherer Rückstellungsdotierungen um € 2,1 Mio. auf € 42,1 Mio. (2016: € 40,0 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben mit € 43,2 Mio. nahezu auf Vorjahresniveau (2016: € 43,1 Mio.). Der interne Betriebsaufwand konnte gleichzeitig durch Kosten- und Prozessoptimierungen, u.a. im Bereich von bezogenen EDV-Dienstleistungen um 3,4% bzw. € 5,1 Mio. auf € 146,2 Mio. reduziert werden.

In Summe ergibt sich für das Jahr 2017 ein um 0,9% bzw. € 1,5 Mio. leicht reduziertes EBITDA von € 170,7 Mio. nach € 172,2 Mio. im Vorjahr. Die EBITDA-Marge stieg hingegen auf 42,4% (2016: 42,3%).

Der Rückgang der Segmentabschreibungen von € 119,6 Mio. auf nunmehr € 86,7 Mio. (minus € 33,0 Mio.) ist im Wesentlichen auf den Wertminderungsbedarf im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste in Höhe von € 30,4 Mio. im Vorjahr zurückzuführen. Das EBIT des Segments Airport stieg daher im Berichtsjahr aufgrund des Einmaleffekts im Vorjahr um 59,9% bzw. € 31,5 Mio. auf € 84,1 Mio. (2016: € 52,6 Mio.). Daraus resultiert eine EBIT-Marge von 20,9% nach 12,9% im Vorjahr

› Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Vorfeldabfertigung	103,3	1,5	101,8
Frachtabfertigung	31,1	3,2	30,2
Sicherheitsdienstleistungen	4,2	12,6	3,7
Verkehrsabfertigung	13,3	-7,4	14,3
General Aviation, Sonstiges	8,8	5,4	8,3
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	160,7	1,4	158,4

Das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen konnte im Berichtsjahr 2017 die externen Umsatzerlöse um 1,4% bzw. € 2,3 Mio. auf € 160,7 Mio. steigern. Der Trend der letzten Jahre in Richtung größerer Fluggeräte, die Akquisition neuer Kunden sowie der kalte Winter mit den einhergehenden höheren Enteisungserlösen führte zu einer Steigerung der Umsatzerlöse aus der Vorfeldabfertigung von € 101,8 Mio. um 1,5% auf € 103,3 Mio. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung erhöhten sich analog zum umgeschlagenen Cargo-Volumen sowie durch Zusatzerlöse aus dem Dokumenten-Handling (Ausweitung Kundenstamm) und dem Mail-Handling (Start 2016 unterjährig) von € 30,2 Mio. auf € 31,1 Mio. Die um € 1,1 Mio. auf € 13,3 Mio. rückläufigen Erlöse aus der Verkehrsabfertigung (2016: € 14,3 Mio.) sind vor allem auf NIKI und airberlin zurückzuführen. Dämpfend wirken hier die Zusatzerlöse aus dem Remote-Loadsheet-Angebot, welches weiter ausgebaut werden konnte. Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) am Gesamtaufkommen am Flughafen Wien blieb 2017 stabil bei 87,0% (2016: 87,6%).

Die externen Umsatzerlöse für Sicherheitsdienstleistungen der Tochtergesellschaft Vienna Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) stiegen um € 0,5 Mio. auf € 4,2 Mio. Die Erlöse im Bereich General Aviation inkl. Betrieb des VIP- und Business-Centers sowie die sonstigen Segmenterlöse erhöhten sich im Vorjahresvergleich um € 0,4 Mio. auf € 8,8 Mio. In Summe beträgt der Anteil des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen am Konzernumsatz nahezu unverändert 21,3% (2016: 21,4%).

Die internen Umsatzerlöse mit anderen Segmenten, insbesondere mit dem Segment Airport, befanden sich insgesamt auf Vorjahresniveau bei € 70,8 Mio. Die anderen Erträge (z. B. aus dem Verkauf von Anlagen) im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen betragen € 0,9 Mio. (2016: € 0,4 Mio.).

Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen stieg der Materialaufwand im Wesentlichen aufgrund des höheren Verbrauchs an Treibstoffen und Dienstbekleidung um € 0,9 Mio. von € 6,3 Mio. auf € 7,3 Mio. Der Personalaufwand für durchschnittlich 2.992 Mitarbeiter im Segment (2016: 3.052) stieg um 3,9% von € 164,5 Mio. auf € 170,8 Mio. Trotz des geringeren durchschnittlichen Personalstands führten kollektivvertragliche Er- >

höhungen sowie höhere Rückstellungsdotierungen und Einmaleffekte zu dieser Steigerung. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen u. a. aufgrund höherer Fremdleistungen von Konzerngesellschaften um € 1,0 Mio. auf € 5,8 Mio. Die internen Betriebsaufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um € 0,9 Mio. auf € 33,5 Mio.

Im Jahr 2017 erzielte das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen ein EBITDA von € 15,0 Mio. und verzeichnete so einen Rückgang um 29,9% bzw. € 6,4 Mio. (2016: € 21,4 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf den höheren Personalaufwand im Segment zurückzuführen. Nach Abzug der Abschreibungen in Höhe von € 5,7 Mio. (2016: € 5,4 Mio.) ergibt sich ein EBIT-Rückgang von 41,5% bzw. € 6,6 Mio. auf € 9,3 Mio. nach € 15,9 Mio. im Jahr 2016. EBITDA-Marge sowie EBIT-Marge reduzierten sich auf 6,5% bzw. 4,0% (2016: 9,3% bzw. 6,9%).

› Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Parkerträge	42,9	1,9	42,1
Vermietung	34,5	-3,4	35,7
Shopping & Gastronomie	48,7	5,7	46,1
Umsatz Segment Retail & Properties	126,2	1,8	123,9

Die externen Umsatzerlöse des Segments Retail & Properties legten im Jahr 2017 um 1,8% bzw. € 2,2 Mio. auf € 126,2 Mio. (2016: € 123,9 Mio.) zu. Getragen wurde diese Entwicklung durch höhere Erlöse aus Shopping und Gastronomie, welche um € 2,6 Mio. auf € 48,7 Mio. zulegen konnten (2016: € 46,1 Mio.). Die Parkerlöse stiegen um € 0,8 Mio. auf € 42,9 Mio. Der Vermietungsbereich schnitt hingegen mit € 34,5 Mio. um 3,4% schwächer ab als in der Vorjahresperiode (2016: € 35,7 Mio.). Der Anteil des Segments Retail & Properties am Konzernumsatz betrug unverändert 16,7% (2016: 16,7%).

Die internen Umsatzerlöse, die vorwiegend aus internen Vermietungen herrühren, reduzierten sich um € 3,0 Mio. auf € 14,7 Mio. (2016: € 17,6 Mio.). Die anderen Erträge stiegen im Vorjahresvergleich um € 1,2 Mio. auf € 3,3 Mio. (2016: € 2,1 Mio.), was auf höhere aktivierte Eigenleistungen zurückzuführen ist.

Der Materialaufwand blieb in etwa auf Vorjahresniveau in Höhe von € 0,9 Mio. (2016: € 0,8 Mio.). Der Personalaufwand stieg bei etwa gleichbleibendem Personalstand aufgrund von diesem Segment zugeordneten Einmaleffekten auf € 10,2 Mio. (2016: € 9,6 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen legten aufgrund von höheren Kosten bedingt durch die Anmietung von Gebäuden um € 0,4 Mio. auf € 20,9 Mio. (2016: € 20,5 Mio.) zu. Die internen Betriebsaufwendungen reduzierten sich im Vorjahresvergleich um € 4,3 Mio. auf € 39,0 Mio. (2016: € 43,3 Mio.), was in geringeren Betriebskosten begründet ist.

Das EBITDA stieg im Vorjahresvergleich durch höhere Erträge bei geringeren Aufwendungen um 5,4% bzw. € 3,7 Mio. auf € 73,3 Mio. (2016: € 69,5 Mio.). Die Abschreibungen stiegen von € 7,7 Mio. auf € 19,8 Mio. Während im Vorjahr eine Wertaufholung für ein Officegebäude in Höhe von € 10,1 Mio. erfasst wurde, betrug die Wertminderungen für diverse Cargo-Gebäude am Standort im Geschäftsjahr 2017 € 1,5 Mio. Das EBIT reduzierte sich daher im Vergleich zum Vorjahr um 13,5% bzw. € 8,4 Mio. auf € 53,5 Mio. (2016: € 61,8 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 52,0% (2016: 49,1%), die EBIT-Marge 38,0% (2016: 43,7%).

› Segment Malta

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Airport	59,0	14,6	51,5
Retail & Properties	23,0	8,3	21,2
Sonstige	0,4	7,8	0,4
Umsatz Segment Malta	82,4	12,7	73,1

Die externen Umsätze des Segments Malta betragen im Jahr 2017 € 82,4 Mio. (2016: € 73,1 Mio.). Die Umsätze aus dem Airport-Bereich, welche Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services enthalten, stiegen im Vorjahresvergleich durch das Verkehrswachstum um 14,6% von € 51,5 Mio. auf € 59,0 Mio. Auch die Erlöse aus Retail-Outlets, Werbeflächen und Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parkertösen konnten im Vorjahresvergleich um € 1,8 Mio. bzw. 8,3% auf € 23,0 Mio. zulegen. Die sonstigen Umsatzerlöse betragen wie auch im Vorjahr € 0,4 Mio. In Summe beträgt der Anteil des Segments Malta am Konzernumsatz 10,9% (2016: 9,9%).

Der Materialaufwand – großteils bestehend aus Energiekosten – lag mit € 2,9 Mio. auf Vorjahresniveau. Die Personalaufwendungen veränderten sich ebenfalls kaum und betragen € 8,0 Mio. (2016: € 8,1 Mio.) bei einem durchschnittlichen Personalstand von 307 Mitarbeitern (2016: 304). Sie beinhalten neben den laufenden Gehaltsaufwendungen auch Pensionsaufwendungen und gesetzliche Sozialabgaben. Der sonstige betriebliche Aufwand in Höhe von € 20,8 Mio. setzt sich u. a. aus Kosten für Sicherheitspersonal, Reinigung, Personal für PRM-Leistungen, sonstigen Fremdpersonalleistungen, Marketingaufwendungen, Mietkosten und Instandhaltungskosten zusammen und konnte im Vorjahresvergleich um € 0,8 Mio. reduziert werden. Der interne Betriebsaufwand, der Beratungsleistungen im Konzern betrifft, belief sich auf € 0,8 Mio. (2016: € 1,5 Mio.).

In Summe erzielte das Segment Malta ein EBITDA in Höhe von € 49,8 Mio. (2016: € 38,9 Mio.) mit einer EBITDA-Marge in Höhe von 60,5% (2016: 53,3%). Unter Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 9,2 Mio. (2016: € 8,6 Mio.) erzielte das Segment Malta ein EBIT in Höhe von € 40,6 Mio. nach € 30,3 Mio. im Vorjahr. Die EBIT-Marge stieg im Vorjahresvergleich von 41,5% auf 49,3%.

› Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Ver- und Entsorgung	7,4	-6,5	7,9
Telekommunikation und EDV	2,9	0,6	2,9
Materialwirtschaft	1,4	20,5	1,2
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	1,3	18,9	1,1
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung	1,5	7,8	1,4
Besucherzentrum	0,4	18,1	0,4
Sonstiges	0,8	29,1	0,6
Umsatz Sonstige Segmente	15,7	2,0	15,4

>

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente lagen 2017 mit € 15,7 Mio. um € 0,3 Mio. über dem Vorjahresniveau von € 15,4 Mio. Während es bei der Ver- und Entsorgung aufgrund geringerer Mengen zu einem Umsatzrückgang um € 0,5 Mio. bzw. 6,5% auf € 7,4 Mio. kam, stiegen die Umsätze des Facilitymanagements inklusive baulicher Instandhaltungen um € 0,1 Mio. auf € 1,5 Mio. Die externen Umsatzerlöse der Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH (VAT) legten ebenfalls um € 0,2 Mio. auf € 1,3 Mio. zu. Die anderwärtigen Umsätze stiegen leicht auf € 0,8 Mio. (2016: € 0,6 Mio.). In Summe beträgt der Anteil des Segments Sonstige Segmente am externen Konzernumsatz unverändert 2,1% (2016: 2,1%).

Die internen Erlöse reduzierten sich im Vergleichszeitraum u. a. im Bereich der EDV-Dienstleistungen für andere Berichtssegmente um € 3,2 Mio. auf € 105,7 Mio. zu (2016: € 108,9 Mio.). Die anderen Erträge reduzierten sich ebenfalls, vorwiegend aufgrund geringerer aktivierter Eigenleistungen für Investitionsprojekte dieses Segments, von € 5,3 Mio. auf € 2,5 Mio.

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen stieg im Vorjahresvergleich leicht um € 0,3 Mio. auf € 23,5 Mio. (2016: € 23,2 Mio.). Der höhere Aufwand für bezogene Leistungen für die Erbringung von technischen Dienstleistungen wurde durch den geringeren Aufwand für Energie kompensiert. Der Personalaufwand nahm um € 1,8 Mio. bzw. 3,6% auf € 51,6 Mio. (2016: € 49,8 Mio.) zu. Grund dafür waren zum einen der höhere Personalstand (im Durchschnitt: 705 versus 698 Mitarbeiter) und kollektivvertragliche Erhöhungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich um € 1,8 Mio. auf € 28,3 Mio. (2016: € 26,5 Mio.). Dies ist auf höhere Kosten für externe Fremdleistungen und höhere Instandhaltungsaufwendungen, die im Segment Sonstige Segmente bezogen und u. a. an die anderen Segmente weiterverrechnet werden, zurückzuführen. Der interne Betriebsaufwand stieg um € 1,1 Mio. auf € 5,6 Mio. (2016: € 4,5 Mio.), u. a. aufgrund höherer interner Mietaufwendungen und anderer bezogener Leistungen. Die at-Equity-Ergebnisse beinhalten die laufenden Periodenergebnisse der at-Equity-Beteiligungen, v. a. gestiegene Ergebnisse von Flughafen Košice und City Airport Train (CAT), in Höhe von € 2,9 Mio. (2016: € 2,1 Mio.).

In Summe wurde im Jahr 2017 ein Segment-EBITDA in Höhe von € 17,7 Mio. (2016: € 27,7 Mio.) erzielt. Die Abschreibungen reduzierten sich im Vorjahresvergleich u. a. im Bereich der EDV-Anlagen um € 3,1 Mio. auf € 13,3 Mio. Durch die geringeren Erlöse im Berichtsjahr reduzierte sich das EBIT um € 7,0 Mio. auf € 4,4 Mio. (2016: € 11,4 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 14,6% (2016: 22,3%), die EBIT-Marge 3,6% (2016: 9,1%)

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der FWAG für das Geschäftsjahr 2017 im Überblick:

Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung, in € Mio.

	2017	Veränd. in %	2016
Konzernergebnis			
Umsatzerlöse	753,2	1,6	741,6
Sonstige betriebliche Erträge	10,5	0,8	10,4
Betriebsleistung	763,7	1,6	752,0
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-440,1	3,7	-424,3
At-Equity-Ergebnisse	2,9	36,6	2,1
EBITDA	326,5	-1,0	329,8
Abschreibungen, Wertminderungen	-134,6	-19,8	-167,9
Wertaufholungen	0,0	-100,0	10,1
EBIT	191,8	11,5	172,0
Finanzergebnis	-18,5	0,5	-18,5
EBT	173,4	13,0	153,5
Steuern	-46,5	13,8	-40,8
Periodenergebnis	126,9	12,7	112,6
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	12,2	22,0	10,0
davon Ergebnis Muttergesellschaft	114,7	11,8	102,6
Gewinn je Aktie in EUR	1,37	11,8	1,22

Auch im Jahr 2017 erreichte die FWAG ein Umsatzplus. Trotz schwieriger Marktbedingungen und der Insolvenz von airberlin-Gruppe stiegen die Erlöse um 1,6% bzw. € 11,6 Mio. auf € 753,2 Mio. (2016: € 741,6 Mio.). Dies ist vor allem auf das Wachstum in den Segmenten Malta, Handling & Sicherheitsdienstleistungen und Retail & Properties zurückzuführen. Das positive Verkehrswachstum am Flughafen Malta führte zu einem Umsatzplus von 12,7% bzw. € 9,3 Mio. auf € 82,4 Mio. Getrieben wurde diese Entwicklung neben höheren Passagiererlösen auch durch höhere Erlöse aus Mieten. Im Geschäftsbereich Handling legten v. a. die Umsatzerlöse aus der Vorfeldabfertigung durch den Einsatz größerer Luftfahrzeuge, Akquisition neuer Kunden, Preisanpassungen sowie höheren Enteisungserlösen von € 101,8 Mio. auf € 103,3 Mio. (plus 1,5%) zu. Die Vermietung von Shop- und Gastronomieflächen am Flughafen Wien zeigte sich für ein Umsatzplus von 5,7% auf € 48,7 Mio. (2016: € 46,1 Mio.) verantwortlich. Im Segment Airport stiegen die Erlöse aus Landeentgelten im Vorjahresvergleich um 3,0% auf € 66,6 Mio. (2016: € 64,6 Mio.), analog zum gestiegenen MTOW (plus 2,1%) und der gemäß Indexformel angehobenen Entgelte. Höhere Incentives führten hingegen zu einem Rückgang der Fluggastentgelte um 6,3% auf € 147,4 Mio. (2016: € 157,2 Mio.). Das passagierabhängige Sicherheitsentgelt legte u. a. aufgrund des Passagierwachstums und der Entgeltanpassungen um 3,8% auf € 100,6 Mio. (2016: € 96,9 Mio.) zu. Aufgrund der durch Urlaubsreisen bedingten Saisonalität des Flughafen-geschäfts generiert die FWAG im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. >

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit € 10,5 Mio. leicht über dem Vorjahreswert in Höhe von € 10,4 Mio. Die aktivierten Eigenleistungen für Investitionsprojekte im Konzern reduzierten sich leicht von € 6,8 Mio. auf € 6,5 Mio. Die Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen verdoppelten sich im Vorjahresvergleich von € 0,4 Mio. auf € 0,9 Mio. Die übrigen Erträge blieben mit € 3,1 Mio. auf Vorjahresniveau (2016: € 3,1 Mio.) und beinhalten neben Erträgen aus der Auflösung von Investitionszuschüssen auch Erlöse aus der Gewährung von Rechten und sonstige Erlöse.

› **Betriebsaufwand 2017 um 1,3% reduziert**

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Materialaufwand und bezogene Leistungen	38,3	6,8	35,9
Personalaufwand	282,7	3,9	272,0
Sonstiger betrieblicher Aufwand	119,0	2,2	116,4
Abschreibungen, Wertminderungen, Wertaufholungen	134,6	-14,7	157,8
Summe Betriebsaufwand	574,7	-1,3	582,1

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen stiegen im Jahr 2017 von € 35,9 Mio. um € 2,4 Mio. auf € 38,3 Mio. Während die Aufwendungen für Energie weiter um € 0,5 Mio. auf € 16,8 Mio. reduziert werden konnten, stieg der sonstige Materialaufwand, v. a. im Bereich von Instandhaltungsmaterialien und Treibstoffe um € 2,3 Mio. auf € 18,1 Mio. (2016: € 15,8 Mio.). Darin sind auch Aufwendungen für Enteisungsmaterial in Höhe von € 2,4 Mio. (2016: € 2,2 Mio.) enthalten. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen durch die Umsetzung von Kundenprojekten im Bereich Bau um € 0,7 Mio. auf € 3,4 Mio. (2016: € 2,7 Mio.).

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 3,9% bzw. € 10,7 Mio. von € 272,0 Mio. auf € 282,7 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf kollektivvertragliche Erhöhungen und Rückstellungsbewegungen zurückzuführen. Der durchschnittliche Personalstand im Konzern (FTE, gewichtet nach Beschäftigungsgrad) ging leicht um 0,7% auf 4.624 Mitarbeiter zurück (2016: 4.657). Die Zahl der Arbeitsverhältnisse (Kopfzahl) stieg um 0,7% auf 5.772.

Die Personalaufwendungen stiegen in den jeweiligen Segmenten unterschiedlich stark. Während der Personalaufwand im Segment Airport mit € 42,1 Mio. um 5,1% über dem Vorjahresniveau lag, kam es im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen trotz geringeren durchschnittlichen Personalstands aufgrund von Einmaleffekten zu einem Anstieg um 3,9% auf € 170,8 Mio. Die Steigerung der Personalkosten im Segment Retail & Properties betrug 6,2% auf € 10,2 Mio. (2016: € 9,6 Mio.). Am Standort Flughafen Malta fielen im Berichtsjahr mit € 8,0 Mio. leicht geringere Personalkosten als im Vorjahr an (2016: € 8,1 Mio.). Der Personalaufbau im Segment Sonstige Segmente schlägt sich auch in einer Erhöhung der Personalaufwendungen um 3,6% auf € 51,6 Mio. nieder.

Während die Zahl der durchschnittlichen Mitarbeiter (jeweils exklusive Verwaltungsbereich) im Segment Airport mit 415 Mitarbeitern um 2,5% über dem Vorjahresniveau lag, sank die Mitarbeiteranzahl im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen um 60 bzw. 2,0% auf 2.961. Das Segment Retail & Properties beschäftigte durchschnittlich 60 Mitarbeiter (2016: 57). Der Flughafen Malta meldete durchschnittlich 307 Angestellte (2016: 304). Der Mitarbeiterdurchschnitt des Berichtsegments Sonstige Segmente stieg im Vorjahresvergleich um 9 bzw. 1,3% auf 680 Beschäftigte. Im Verwaltungsbereich wa-

ren im Berichtsjahr 201 Personen tätig (2016: 198). Insgesamt reduzierte sich der durchschnittliche Personalstand im Konzern (FTE) um 0,7% auf 4.624 Mitarbeiter (2016: 4.657).

Der Aufwand für Löhne stieg aufgrund kollektivvertraglicher Erhöhungen und höherer Rückstellungsdotierungen im Bereich von Urlaub, Jubiläumsgelder und Altersteilzeit um € 5,6 Mio. auf € 117,9 Mio. Die Gehaltsaufwendungen legten ebenfalls aufgrund der höheren Zahl an Angestellten, kollektivvertraglicher Erhöhungen und Rückstellungserfordernissen um € 5,4 Mio. auf € 93,8 Mio. (2016: € 88,4 Mio.) zu. Die Aufwendungen für Abfertigungen inklusive Beiträgen an Mitarbeitervorsorgekassen reduzierten sich im Berichtsjahr durch geringere Rückstellungsdotierungen um € 2,3 Mio. auf € 7,5 Mio., während die Aufwendungen für die Altersversorgung im Vorjahresvergleich um € 0,2 Mio. auf € 3,0 Mio. zurückgingen (minus 5,3%). Die Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge stiegen analog zu Bruttolöhnen und -gehältern im Vorjahresvergleich um € 1,6 Mio. bzw. 2,8% auf € 57,4 Mio. Die sonstigen Sozialaufwendungen legten um € 0,6 Mio. auf € 3,2 Mio. zu.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vorjahresvergleich aufgrund mehrerer Effekte um € 2,6 Mio. bzw. 2,2% auf € 119,0 Mio. (2016: € 116,4 Mio.). Die Fremdleistungen von nahestehenden Unternehmen stiegen durch die Übernahme neuer Tätigkeiten um € 1,6 Mio. auf € 13,0 Mio. Auch die extern bezogenen Fremdleistungen legten v. a. im Segment Malta um € 0,9 Mio. auf € 20,2 Mio. zu. Die Aufwendungen aus der Anmietung von Gebäuden am Standort Wien stiegen um € 1,6 Mio. Dagegen konnten die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation im Berichtsjahr um € 1,3 Mio. auf € 23,1 Mio. reduziert werden.

› At-Equity-Ergebnis

Die Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen betragen € 2,9 Mio. nach € 2,1 Mio. im Vorjahr und spiegeln die Verbesserung der operativen Ergebnisse dieser Beteiligungen wider. Dies ist großteils auf den Flughafen Košice und den City Airport Train (CAT) zurückzuführen.

› Konzern-EBITDA in Höhe von € 326,5 Mio.

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Airport	170,7	-0,9	172,2
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	15,0	-29,9	21,4
Retail & Properties	73,3	5,4	69,5
Malta	49,8	27,9	38,9
Sonstige Segmente	17,7	-36,1	27,7
Konzern-EBITDA	326,5	-1,0	329,8

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2017	2016
Airport	52,3	52,2
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	4,6	6,5
Retail & Properties	22,4	21,1
Malta	15,3	11,8
Sonstige Segmente	5,4	8,4
Konzern-EBITDA	100,0	100,0

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der FWAG reduzierte sich gegenüber 2016 leicht um 1,0% bzw. € 3,3 Mio. auf € 326,5 Mio. (2016: € 329,8 Mio.). Die EBITDA-Marge ging auf 43,3% (2016: 44,5%) zurück.

› **Planmäßige Abschreibungen von € 132,4 Mio., Wertminderungen von € 2,3 Mio.**

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Investitionen langfristiges Vermögen ¹	103,6	12,6	92,0
Planmäßige Abschreibungen	132,4	-3,8	137,5
Wertminderungen	2,3	-92,5	30,4
Wertaufholungen	0,0	-100,0	10,1
Summe Abschreibungen, Wertminderungen, Wertaufholung	134,6	-14,7	157,8

1) Ohne Finanzanlagen

Die größten Zugänge am Standort Wien betrafen Grundstückskäufe für die Entwicklung von Immobilienprojekten in Höhe von € 15,8 Mio., den Ausbau des Air Cargo Center Ost mit € 11,2 Mio., den Ausbau einer Trafostation in Höhe von € 2,4 Mio. sowie Investitionen in Rollwege in Höhe von € 2,8 Mio. Am Flughafen Malta wurde im Ausmaß von € 9,6 Mio. in Terminalumbauten investiert. Am Flugplatz Bad Vöslau erwarb die Gesellschaft ein Verwaltungs- und Hangargebäude um € 2,6 Mio.

Die durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten im Berichtsjahr 2017 zur Erfassung einer Wertminderung von Immobilien in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) „Real Estate Cargo“ im Gesamtausmaß von € 1,5 Mio., die im Segment Retail & Properties ausgewiesen wird. Zu einer weiteren Wertminderung in der Höhe von € 0,8 Mio. kommt es in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Flugplatz Vöslau“ (Segment Airport).

Die Flughafen Wien AG erhielt am 9. Februar 2017 ein abweisendes zweitinstanzliches Erkenntnis zum Bauvorhaben Parallelpiste (3. Piste). Aufgrund der erhöhten Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Realisierbarkeit des Projekts wurde im Konzernabschluss 2016 eine Wertminderung von aktivierten Projektkosten in Höhe von € 30,4 Mio. vorgenommen.

Die im Vorjahr 2016 durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung einer Wertaufholung bei einer Immobilie in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ im Gesamtausmaß von € 10,1 Mio., die im Segment Retail & Properties ausgewiesen wurde.

Nähere Informationen sind im Konzernanhang (7) angeführt.

› Konzern-EBIT auf € 191,8 Mio. gesteigert

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Airport	84,1	59,9	52,6
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	9,3	-41,5	15,9
Retail & Properties	53,5	-13,5	61,8
Malta	40,6	34,0	30,3
Sonstige Segmente	4,4	-61,2	11,4
Konzern-EBIT	191,8	11,5	172,0

EBIT Konzern Anteile (in %)	2017	2016
Airport	43,8	30,6
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	4,9	9,3
Retail & Properties	27,9	35,9
Malta	21,2	17,6
Sonstige Segmente	2,3	6,6
Konzern-EBIT	100,0	100,0

Das Konzern-EBIT stieg aufgrund der gesunkenen Abschreibungen (unter Berücksichtigung der Wertaufholung bzw. Wertminderungen) gegenüber 2016 um € 19,8 Mio. auf € 191,8 Mio. (2016: € 172,0 Mio.). Die EBIT-Marge legte auf 25,5% (2016: 23,2%) zu.

› Finanzergebnis aufgrund Einmaleffekt auf Vorjahresniveau

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,5	-19,0	0,7
Zinsertrag	1,6	-46,6	3,0
Zinsaufwand	-20,9	-5,7	-22,2
Sonstiges Finanzergebnis	0,4	n. a.	0,0
Finanzergebnis	-18,5	0,5	-18,5

Das Finanzergebnis lag mit minus € 18,5 Mio. auf Vorjahresniveau. Die Beteiligungserträge ohne at-Equity-Unternehmen reduzierten sich im Vorjahresvergleich leicht auf € 0,5 Mio. Das negative Zinsergebnis betrug im Berichtsjahr € 19,3 Mio. (2016: € 19,2 Mio.). Neben den laufenden Zinsaufwendungen, die aufgrund von Tilgungen der Finanzverbindlichkeiten laufend reduziert werden, wurde auch ein Einmaleffekt aus der Auflösung eines Kreditvertrages in Höhe von € 2,8 Mio. erfasst. Die Zinserträge reduzierten sich um € 1,4 Mio. auf € 1,6 Mio. (2016: € 3,0 Mio.). Das sonstige Finanzergebnis betrug € 0,4 Mio.

› Konzern-Periodenergebnis von € 126,9 Mio. (plus 12,7%)

In Summe steigerte die FWAG 2017 das Ergebnis vor Ertragsteuern um € 19,9 Mio. auf € 173,4 Mio. (2016: € 153,5 Mio.).

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften unterliegen einerseits der Besteuerung durch die Republik Österreich, durch Malta (für maltesische Gesellschaften 35%) sowie der Slowakei (für slowakische Tochtergesellschaften 21%). Die Steuerquote als Anteil des Steueraufwands am Gewinn vor Steuern betrug für das Geschäftsjahr 2017 26,8% (2016: 26,6%). Die Ertragsteuern beliefen sich auf € 46,5 Mio. nach € 40,8 Mio. im Vorjahr.

Das Periodenergebnis lag bei € 126,9 Mio. (2016: € 112,6 Mio.). Darin enthalten ist der anteilige Verlust der Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation) in Höhe von T€ 27,1 (2016: plus T€ 15,1), der als Ergebnis für nicht beherrschende Anteile dargestellt wird. Das Ergebnis der Minderheitenanteile an den maltesischen Gesellschaften (MIA-Gruppe und MMLC) belief sich im Geschäftsjahr 2017 auf € 12,2 Mio. (2016: € 10,0 Mio.). Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das Geschäftsjahr 2017 auf € 114,7 Mio. (2016: € 102,6 Mio.), was einem Plus von 11,8% entspricht.

Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien (84 Mio. Stück) errechnet sich ein Ergebnis je Aktie (verwässert = unverwässert) von € 1,37 (2016: € 1,22).

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

› Bilanzstruktur

	2017		2016	
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.870,9	90,7	1.835,9	91,0
Kurzfristiges Vermögen	192,1	9,3	182,4	9,0
Bilanzsumme	2.063,0	100,0	2.018,3	100,0
PASSIVA				
Eigenkapital	1.211,0	58,7	1.144,0	56,7
Langfristige Schulden	601,3	29,1	652,2	32,3
Kurzfristige Schulden	250,7	12,2	222,2	11,0
Bilanzsumme	2.063,0	100,0	2.018,3	100,0

Die Bilanzsumme der FWAG belief sich zum 31. Dezember 2017 auf € 2.063,0 Mio. und stieg damit gegenüber 2016 um 2,2% bzw. € 44,7 Mio. Dies ist auf das langfristige Vermögen und spezifisch im Wesentlichen auf die sonstigen langfristigen Vermögenswerte zurückzuführen, die Veranlagungen von Termineinlagen beinhalten. Das kurzfristige Vermögen stieg einerseits durch höhere Forderungen durch die positive Geschäftsentwicklung und andererseits durch den positiven Cashflow und den daraus resultierenden Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Der Anteil des Eigenkapitals stieg im Vergleich zu 2016 um 2,0 Prozentpunkte auf 58,7% bzw. von € 1.144,0 Mio. auf € 1.211,0 Mio. Durch die Umgliederung von Finanzverbindlichkeiten in die kurzfristigen Schulden aufgrund des Fälligkeitsprofils reduzierten sich die langfristigen Schulden um insgesamt € 50,9 Mio. auf € 601,3 Mio. mit einem Anteil von 29,1% (2016: 32,3%). Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich im Stichtagsvergleich um € 28,6 Mio. auf € 250,7 Mio. wodurch sich ihr Anteil an der Bilanzsumme auf 12,2% erhöhte (2016: 11,0%).

› Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 1,9% bzw. € 35,0 Mio. auf € 1.870,9 Mio. gestiegen. Die Veränderung ergibt sich im Wesentlichen durch langfristige Veranlagungen von Termineinlagen, wodurch der Posten „Sonstige Vermögenswerte“ um € 64,2 Mio. auf € 99,1 Mio. zunahm. Während einerseits Investitionen in das langfristige Vermögen (inkl. Finanzanlagen) in Höhe von € 103,9 Mio. erfasst wurden, reduzierte sich das Vermögen durch planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen in Höhe von € 134,6 Mio. und Buchwertabgänge in Höhe von € 0,2 Mio. Zudem nahm der Buchwert der at-Equity-bilanzierten Unternehmen um € 0,8 Mio. zu. In Sum- >

me reduzierte sich jedoch der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen leicht auf 90,7% (2016: 91,0%).

Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte haben sich in Summe gegenüber 2016 um 1,5% bzw. € 2,4 Mio. auf € 156,6 Mio. verringert. Den Zugängen inkl. Umbuchungen von € 2,2 Mio. stehen Abschreibungen im Wesentlichen für Software und Lizenzen in Höhe von € 4,5 Mio. gegenüber.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.441,4 Mio. (2016: € 1.455,9 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen (Zugänge) in Höhe von € 83,7 Mio. und Umbuchungen in Höhe von € 26,1 Mio. planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 121,9 Mio. gegenüber. Im Berichtsjahr wurden außerdem Wertminderungen in Höhe von € 2,3 Mio. erfasst.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,3% bzw. € 13,4 Mio. auf € 1.051,5 Mio. Neben Investitionen in Höhe von € 21,0 Mio. wurden Abschreibungen inklusive Wertminderungen in Höhe von € 64,2 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten, zum Verkauf stehenden Vermögenswerten sowie aus der Position „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ in Höhe von € 29,9 Mio. vorgenommen.

Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ mit einem Buchwert von € 282,1 Mio. zum 31. Dezember 2017 reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um € 16,9 Mio., einerseits durch Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von € 19,6 Mio. und andererseits durch die Abschreibungen und Wertminderungen in Höhe von € 36,5 Mio. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ nahm im Vorjahresvergleich um 10,5% bzw. € 8,7 Mio. auf € 91,9 Mio. (2016: € 83,1 Mio.) zu. Die geleisteten Anzahlungen und in Bau befindlichen Projekte verzeichneten einen Anstieg des Buchwerts durch laufende Bauprojekte (v. a. Office Park 4 und Terminalentwicklung) am Standort Wien um € 7,0 Mio. auf € 15,9 Mio.

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sank im Vergleich zum Vorjahr um € 13,0 Mio. und betrug zum Jahresende € 132,8 Mio. (2016: € 145,8 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 5,9 Mio. und Umbuchungen in das Sachanlagevermögen in Höhe von € 25,3 Mio. stehen Investitionen in Höhe von € 18,2 Mio. entgegen.

Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, stieg um 1,9% bzw. € 0,8 Mio. von € 40,2 Mio. auf € 41,0 Mio. Dies ist einerseits auf Ausschüttungen in Höhe von € 2,1 Mio. zurückzuführen. Im Gegenzug wurden laufende Erträge aufgrund der positiven Entwicklung dieser Beteiligungen in Höhe von € 2,9 Mio. verbucht. Im Bereich der Wertrechte und Wertpapiere (Eigenkapitaltitel) des langfristigen Vermögens kam es durch einen Abgang um € 1,6 Mio. zu einer Reduktion auf € 0,6 Mio. Die langfristigen sonstigen Vermögenswerte nahmen um € 64,2 Mio. auf € 99,1 Mio. zu. Während sich der Abgrenzungsposten aus Mietvorauszahlungen erwartungsgemäß von € 32,1 Mio. auf € 31,4 Mio. zum Jahresende 2017 reduzierte, stiegen die sonstigen Forderungen um € 66,1 Mio., im Wesentlichen aus Veranlagungen.

Das kurzfristige Vermögen erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 5,3% bzw. € 9,6 Mio. auf € 192,1 Mio. Dies ist u. a. auf höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 59,2 Mio. versus € 54,8 Mio. zum Stichtag 31. Dezember 2016 zurückzuführen. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen im Vorjahresvergleich durch den positiven Cashflow um € 4,5 Mio. auf € 47,9 Mio. Termineinlagen in Höhe von € 40,0 Mio. (2016: € 40,0 Mio.) sind hingegen in den sonstigen Vermögenswerten ausge-

wiesen. Die Vorräte blieben mit € 6,0 Mio. auf Vorjahresniveau. Der Buchwert der Wertpapiere zum 31. Dezember 2017 stieg durch die Marktwertbewertung um € 0,9 Mio. auf € 22,2 Mio. Im Posten „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ werden Grundstücke in Höhe von € 3,0 Mio. (2016: € 4,3 Mio.) ausgewiesen.

› Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Berichtsjahr um 5,9% bzw. € 67,0 Mio. auf € 1.211,0 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis (vor nicht beherrschenden Anteilen) von € 126,9 Mio. stehen die Ausschüttung der Dividende der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2016 in Höhe von € 52,5 Mio. sowie Ausschüttungen an nicht beherrschende Anteilseigner in Höhe von € 6,9 Mio. gegenüber. Die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen, die Marktwertbewertung von Wertpapieren, sowie die planmäßige Entwicklung der Neubewertungsrücklage führten zu einer Veränderung der sonstigen Rücklagen in Höhe von € 0,9 Mio. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich daher auf 58,7% (2016: 56,7%).

Die nicht beherrschenden Anteile zum 31. Dezember 2017 betreffen die restlichen Anteilseigner des Flughafen Malta (Malta International Airport plc), der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) sowie der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidácii“ (in Liquidation). Sie veränderten sich durch das laufende Jahresergebnis der Tochtergesellschaften sowie der vorgenommenen Ausschüttungen. Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug € 88,5 Mio. (2016: € 83,2 Mio.).

Die Reduktion der langfristigen Schulden um 7,8% bzw. € 50,9 Mio. auf € 601,3 Mio. resultiert einerseits aus der Umgliederung von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 28,8 Mio. aufgrund des Tilgungsprofils sowie andererseits aus vorzeitigen Tilgungen in Höhe von € 11,4 Mio. Die langfristigen Rückstellungen sanken leicht von € 153,3 Mio. auf € 153,1 Mio. zum 31. Dezember 2017, im Wesentlichen durch Umgliederung einer sonstigen Rückstellung in die kurzfristigen Rückstellungen aufgrund der planmäßigen Verwendung im nächsten Jahr. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten reduzierten sich plangemäß durch die Umgliederungen in die kurzfristigen Verbindlichkeiten um € 4,0 Mio. auf € 39,6 Mio. Die passiven latenten Steuern betragen zum Stichtag € 52,4 Mio. (2016: € 58,9 Mio.).

Die kurzfristigen Schulden sind im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 12,9% bzw. € 28,6 Mio. auf € 250,7 Mio. gestiegen. Dies ist größtenteils auf höhere kurzfristige Rückstellungen in Höhe von € 107,8 Mio. (2016: € 87,1 Mio.), z. B. aus der Abgrenzung von noch nicht abgerechneten Ermäßigungen und Incentives und höheren Rückstellungen für sonstigen Personalaufwand (inkl. Urlaub) zurückzuführen. Der Rückgang der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten von € 63,9 Mio. auf € 47,0 Mio. ist auf Umgliederungen im Ausmaß von € 28,8 Mio., Aufnahmen von € 47,1 Mio. und Tilgungen in Höhe von € 92,8 Mio. zurückzuführen. Die Steuerrückstellung stieg aufgrund des positiven Periodenergebnisses um € 8,7 Mio. auf € 10,3 Mio. Die Lieferantenverbindlichen legten stichtagsbezogen ebenfalls um € 11,5 Mio. auf € 46,0 Mio. zu. Die sonstigen Verbindlichkeiten stiegen u. a. durch Debitorenguthaben um € 4,6 Mio. auf € 39,6 Mio.

› Finanzkennzahlen

	2017	Veränd. in %	2016
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.211,0	5,9	1.144,0
Eigenkapitalquote in %	58,7	n. a.	56,7
Nettoverschuldung in € Mio. ¹	227,0	-36,1	355,5
Gearing in % ²	18,7	n. a.	31,1
Working Capital in € Mio. ³	-102,1	42,3	-71,7
Anlagenintensität in % ⁴	90,7	n. a.	91,0
Anlagendeckungsgrad in % ⁵	96,9	n. a.	97,8

1) Nettoverschuldung = kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere und Veranlagungen

2) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital

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

4) Anlagenintensität = langfristiges Vermögen / Bilanzsumme

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

› Geldflussrechnung

in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Flüssige Mittel per 1.1.	43,4	-2,9	44,7
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	277,9	8,9	255,1
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-156,9	n. a.	-53,7
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-116,5	-42,5	-202,7
Endbestand der flüssigen Mittel	47,9	10,3	43,4
Free Cashflow	121,0	-39,9	201,4

Im Berichtsjahr 2017 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von € 277,9 Mio., ein Plus von € 22,8 Mio. gegenüber dem Vorjahr (€ 255,1 Mio.). Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen, Wertaufholungen und Wertminderungen) reduzierte sich im Vorjahresvergleich minimal um 1,0% bzw. € 3,2 Mio. auf € 308,0 Mio. (2016: € 311,2 Mio.). Neben Einzahlungen aus Dividendenausschüttungen der at-Equity-bilanzierten Unternehmen in Höhe von € 2,1 Mio. wurden auch Zinszahlungen in Höhe von € 21,3 Mio. sowie Einzahlungen aus Zinserträgen in Höhe von € 1,7 Mio. erfasst. Der Verbesserung des operativen Cashflows ist jedoch im Wesentlichen auf geringere Ertragsteuerzahlungen in Höhe von € 44,7 Mio. (2016: € 60,0 Mio.) zurückzuführen. Bei den Forderungen wurden im Berichtsjahr € 4,5 Mio. aufgebaut. Innerhalb der Passiva erhöhten sich sowohl Rückstellungen als auch Verbindlichkeiten um insgesamt € 21,2 Mio.

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeiten betrug minus € 156,9 Mio. gegenüber minus € 53,7 Mio. im Jahr 2016. Im Berichtsjahr erfolgten Auszahlungen für Anlagenzugänge (inkl. Finanzanlagen) in Höhe von € 93,6 Mio. (2016: € 88,4 Mio.). Gegenläufig wurde im Jahr 2016 eine Einzahlung aus zum Verkauf stehende Vermögenswerte in Höhe von € 69,1 Mio. erfasst. Die Einzahlungen aus dem Anlagenabgang (inkl. Finanzanlagen) reduzierten sich im Vorjahresvergleich von € 5,6 Mio. auf € 2,7 Mio. Die Veränderung der

kurz- und langfristigen Veranlagungen in Höhe von € 66,0 Mio. (2016: € 40,0 Mio.) betrifft Termineinlagen.

Der Free Cashflow (Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit plus Cashflow aus der Investitionstätigkeit) reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr erhaltenen Einzahlungen aus dem Investitionsbereich um € 80,4 Mio. von € 201,4 Mio. auf € 121,0 Mio.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von minus € 116,5 Mio. ist auf die Veränderung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 57,1 Mio. und auf die Dividendenausschüttung an die Gesellschafter der Muttergesellschaft in Höhe von € 52,5 Mio. und an nicht beherrschende Anteilseigner in Höhe von € 6,9 Mio. zurückzuführen. Der Mittelabfluss aus dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen betrug im Jahr 2016 minus € 60,4 Mio. In 2017 ergaben sich hier weder Ein- noch Auszahlungen.

Per Saldo resultiert daraus Anstieg der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2016 um 10,3% bzw. € 4,5 Mio. auf € 47,9 Mio.

Investitionen

› Investitionen

in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Immaterielles Anlagevermögen	1,6	30,4	1,3
Sachanlagevermögen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	101,9	12,4	90,7

Von den erfolgten Investitionen in das langfristige Vermögen entfallen € 101,9 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie € 1,6 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die größten Zugänge des langfristigen Vermögens im Geschäftsjahr 2017 bzw. 2016 sind im Konzernanhang (Anhängerläuterung (14)) erläutert.

Im Berichtsjahr war ein zentrales Thema die Erweiterung der Frachtkompetenz und Frachtqualität: Das Air Cargo Center am Flughafen Wien wurde um rund 3.000 m² erweitert sowie mit modernster Technologie ausgestattet. Einen wesentlichen Schwerpunkt wird dabei künftig das neue Pharma Handling Center darstellen. Außerdem setzt der Flughafen Wien auf nachhaltiges Wachstum: Am Dach des hochmodernen Luftfrachtzentrums wurde auf einer Fläche von etwa 8.000 m² eine der größten Photovoltaik-Anlagen Österreichs installiert.

Die größten Zugänge am Standort Wien betrafen Grundstückskäufe für die Entwicklung von Immobilienprojekten in Höhe von € 15,8 Mio., den Ausbau des Air Cargo Center Ost mit € 11,2 Mio., den Ausbau einer Trafostation in Höhe von € 2,4 Mio., Investitionen in Rollwege in Höhe von € 2,8 Mio. Am Flughafen Malta wurde im Ausmaß von € 9,6 Mio. in Terminalumbauten investiert. Am Standort Bad Vöslau erwarb die Gesellschaft ein Verwaltungs- und Hangargebäude um € 2,6 Mio.

Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2017 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt:

- › Am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31. Dezember 2017 durchgerechnet einen Anteil von 48,44% der Aktien: 40% der Aktien besitzt die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC), an der die FWAG seit Ende des ersten Quartals 2016 einen Anteil von 95,85% hält, 10,1% besitzt die FWAG direkt (über VIE (Malta) Limited), 20% hält die maltesische Regierung. Die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet.
- › Am Flughafen Košice (at-Equity-Beteiligung) ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66% beteiligt. Obwohl die Flughafen Wien AG über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, wird diese Gesellschaft gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzernanhang (Anhang 36) erörtert.

Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2017 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderun-

gen abzüglich Wertaufholungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße, ebenso wie die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2017 wird eine EBITDA-Marge von 43,3% nach 44,5% im Vorjahr ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Gemessen wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Darüber hinaus wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diese Relation etwa auf dem 2,5-fachen Wert zu halten. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 0,7 (2016: 1,1).

Die Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich um € 57,1 Mio., im Wesentlichen durch planmäßige und vorzeitige Tilgungen und den starken Cashflow. Die liquiden Mittel betrugen zum 31. Dezember 2017 € 47,9 Mio. (2016: € 43,4 Mio.). Veranlagungen in der Höhe von € 106,0 Mio. (2016: € 40,0 Mio.) sind in den kurz- bzw. langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen. Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung dieser Veranlagungen beträgt € 227,0 Mio. (2016: € 355,5 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von € 1.211,0 Mio. (2016: € 1.144,0 Mio.) resultiert daraus ein Gearing von 18,7% (2016: 31,1%).

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBITDA-Marge vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax – ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Zusätzlich werden die Kennzahl ROCE (Return on Capital Employed) sowie der Cashflow zur Steuerung des Konzerns herangezogen.

➤ **Rentabilitätskennzahlen in % bzw. € Mio.**

	2017	2016
EBITDA-Marge ¹	43,4	44,5
EBIT-Marge ²	25,5	23,2
ROE ³	10,8	9,9
ROCE vor Steuern ⁴	11,0	9,8
ROCE nach Steuern	8,2	7,4
Free Cashflow in € Mio.	121,0	201,4

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

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

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

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

Risiken der zukünftigen Entwicklung

› Risikomanagementsystem

Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, verfügt die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) über ein Risikomanagementsystem, das alle relevante Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



Die Prinzipien und Grundsätze des Risikomanagementsystems beruhen einheitlich für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“. Die Operationalisierung und Umsetzung dieser Standards erfolgt durch eine eigene Richtlinie. Aufgrund der spezifischen organisatorischen Rahmenbedingungen hat der Flughafen Malta eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut. In diesen Richtlinien werden jeweils die risikopolitischen Grundsätze, sowie die formalisierte Aufbau- und Ablauforganisation für die Wahrnehmung der Aufgaben und Agenden des Risikomanagements festgelegt.

Das Risikomanagement für die Flughafen Wien AG ist organisatorisch im Bereich des strategischen Controllings angesiedelt. Während aus dieser Funktion heraus sämtliche Risikomanagementaktivitäten zentral koordiniert werden, sind alle Beschäftigten der FWAG dazu aufgefordert, sich in ihrem Tätigkeitsbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen, um die Funktion in die laufenden Geschäftsprozesse zu integrieren. Zuständig dafür sind insbesondere die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen.

Auf Basis dieser Verantwortlichkeiten wird der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maß-

nahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, effizient durchlaufen. Begleitet wird dieser Prozess von einer umfassenden Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems in Gestalt einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht.

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

Neu eingeführt wurde 2016 ein konzernweites Chancenmanagement, um rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen und zur Marktreife zu entwickeln. Weitere Informationen sind im nachfolgenden Textteil zu finden.

Im Folgenden werden die maßgeblichen Entwicklungen in den vier Hauptrisikoklassen der Flughafen-Wien-Gruppe dargestellt.

› Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken

Der Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen bzw. eine nachhaltige Verlangsamung des Wirtschaftswachstums können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben.

Das makroökonomische Umfeld ist in Europa von einem stabilen Wachstum auf höher als erwartetem Niveau geprägt. Nachdem das BIP im Euroraum 2017 um 2,2% gewachsen ist, wird auch für die Jahre 2018 und 2019 ein Wachstum von 2,2% bzw. 1,9% vorausgesagt. Diese Prognosen liegen im Bereich des Wachstums, welches von 2003 bis 2007 erzielt werden konnte, und sind ein äußerst positives Zeichen für die wirtschaftliche Entwicklung in der EU.

Nachdem in Österreich 2017 mit +3,1% die höchste Steigerungsrate des BIP seit 6 Jahren erzielt werden konnte, wird für 2018 ebenfalls ein Wachstum von 2,8% vorhergesagt (Quelle: OeNB). Auch mittelfristig wird dieser äußerst positive Trend fortbestehen, es werden Wachstumsraten zwischen 1,5% und 2,2% bis 2022 erwartet (Quelle: WIFO, Oktober/Dezember 2017).

Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die Spannungen zwischen der Europäischen Union und Russland sowie hinsichtlich der Krisenherde im Nahen und Mittleren Osten. Aufgrund seiner Ausrichtung als Drehscheibe im Ost-West-Verkehr ist der Flughafen Wien von den wirtschaftlichen und politischen Sanktionen gegen Russland negativ betroffen. Im Verkehr nach Russland gab es im Berichtsjahr jedoch Erholung. So starteten im ersten Halbjahr 2017 die am Flughafen Wien neuen Airlines S7 und UTair mit ihrem Flugangebot von Wien nach Moskau. Weiters erhöhte die Fluglinie Aeroflot ihre wöchentlichen Frequenzen nach Moskau. >

Das Referendum zugunsten des EU-Austritts Großbritanniens hat nach Einschätzung von Wirtschaftsforschern aufgrund der vergleichsweise geringen Intensität der ökonomischen Verflechtungen zwischen Österreich und Großbritannien nur geringe Auswirkungen auf die österreichische Wirtschaft und somit auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien. Die OECD geht in ihrem zentralen Szenario von einem Wirtschaftswachstum in der EU im Jahr 2020 aus, das um ca. 1% niedriger liegt als bei einem Verbleib Großbritanniens in der EU (Quelle: OECD, April 2016). Für Österreich beträgt dieser Dämpfungseffekt aufgrund der unterdurchschnittlichen ökonomischen Verflechtung mit Großbritannien maximal 0,5% (Quelle: IHS, Februar 2017). Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien sind demzufolge als gering einzustufen.

Punktuell könnten sich durch eine mögliche Abschwächung des britischen Pfunds und der damit verbundenen geringeren Kaufkraft der britischen Passagiere negative Auswirkungen auf die Umsätze im Bereich Shopping und Gastronomie ergeben. Sollte Großbritannien als Ergebnis der Brexit-Verhandlungen auch den Europäischen Wirtschaftsraum bzw. den Luftverkehrsbinnenmarkt verlassen, könnten sich Nachteile für britische Carrier im Hinblick auf Luftverkehrsrechte im EU-Raum ergeben.

Hier zeigen sich schon erste Entwicklungen und Absicherungsmaßnahmen, wie die Gründung der Tochter Airline easyJet Europe mit Sitz in Wien zeigt. Nach Erteilung der Lizenz darf der britische Carrier easyJet nun auch nach dem formalen Austritt Großbritanniens aus der EU wie jede andere EU-Airline in jedes Mitgliedsland fliegen und beliebig Inlandsverbindungen anbieten. Somit wurde sichergestellt, dass die ca. 30% des easyJet Netzwerks, die exklusiv im EU-Raum agieren, gefahrlos weiterbestehen können.

Politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen haben negative Auswirkungen auf die Buchungslage in den entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien würden sich allenfalls dann ergeben, wenn diese Substitutionseffekte nur teilweise erfolgen oder alternative Destinationen per Individualverkehr bedient werden. Des Weiteren sind nachteilige Umsatzeffekte im Duty-free möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen.

Nachdem die beliebten Tourismusdestinationen Ägypten und Türkei durch Sicherheitsbedenken bei den Reisenden zwei schwierige Jahre hinter sich hatten, haben sich beide Destinationen im Jahr 2017 wieder erholt und starkes Wachstum bei den Besucherzahlen verzeichnen können. Positiv dürfte sich auch die schrittweise Aufhebung der Sanktionen gegen den Iran im Zuge des Abschlusses des Atomabkommens auswirken.

Aus regulatorischer und rechtlicher Sicht wurde im Dezember 2015 von der Europäischen Kommission ein neuer Entwurf des „Aviation Packages“ vorgestellt. Der bisher einzige legislative Vorschlag im Rahmen dieses Pakets betrifft die EASA-Verordnung (European Aviation Safety Agency). Die EU-Behörde soll demnach neue Kompetenzen bekommen. Unklar sind die Chancen für die Umsetzung der Kommissionspläne, EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten (z. B. den Golfstaaten oder der ASEAN – Association of South-East Asian Nations) abzuschließen, sowie auch der konkrete Inhalt dieser Abkommen. Ob sich eine Liberalisierung des Flugverkehrs bei gleichzeitiger Einführung einer „Fair Competition Clause“ verwirklichen lässt, hängt nicht zuletzt von den Mitgliedstaaten (Mandatserteilung) und dem Verhandlungsverlauf ab.

Seit dem Jahr 2012 ist auch die Luftfahrt in das System des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) einbezogen. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat sich nun auf eine Vorgangsweise zur Reduktion bzw. zum Ausgleich klimaschädlicher Emissionen aus dem Luftverkehr geeinigt. Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der Kosten der ETS-Zertifikate. Trotz einer Steigerung des ETS Preises für eine Tonne CO₂-Emission im Jahr 2017 um über ein Drittel befindet sich dieser, verglichen mit dem Preis bei Inkrafttreten des Systems, immer noch auf einem moderaten Level. Da in Phase 4 des EU-Emissionshandels (ab 2021) mit einer weiteren Reduktion der ETS-Zertifikate gerechnet werden muss, besteht das Risiko eines Anstiegs der Emissionspreise sowie eines erhöhten Bedarfs an Zertifikaten in der Luftfahrt.

Weiters können Änderungen von behördlichen Auflagen oder relevanten gesetzlichen Grundlagen Einfluss auf das Unternehmensergebnis nehmen. Diese politischen und regulatorischen Risiken werden laufend beobachtet und bewertet. Hinsichtlich der zulässigen Flugbetriebszeiten bzw. der bestehenden Nachtflugregelung erwartet die FWAG keine Veränderung der aktuellen Regelung. In Gestalt des Dialogforums hat die Flughafen Wien AG die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden bzw. ihren Behörden auf eine breite und sehr stabile Basis gestellt. Im Vordergrund stehen eine transparente Informationspolitik und eine umfassende Einbindung der von Lärmemissionen aus dem Luftverkehr betroffenen Städte und Gemeinden.

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands nach sich ziehen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird daher durch unternehmensinterne Richtlinien, die die Umsetzung der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) sowie der Market Abuse Regulation (MAR) sicherstellen, gewährleistet. Da die Inhalte der ECV nun mehr in der die Vollharmonisierung bezweckenden MAR und den sie ergänzenden Rechtsakten abschließend geregelt sind, kam es mit 3. Jänner 2018 aus Gründen der Europarechtskonformität zur ersatzlosen Aufhebung der ECV. Dabei wurden zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um temporäre Vertraulichkeitsbereiche ergänzt werden. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert.

Eine vom ehemaligen Bestandsnehmer Rakesh Sardana gegen die FWAG in New York eingebrachte Klage über US\$ 168 Mio. (derzeit rund €135 Mio.) wegen vermeintlicher Diskriminierung entbehrt nach Auffassung der FWAG jeder sachlichen und rechtlichen Grundlage.

› Markt- und Wettbewerbsrisiken

Weltweit gesehen präsentiert der Branchenverband IATA (International Air Transport Association) weiterhin einen äußerst positiven Ausblick für die Luftfahrtbranche und prognostiziert für 2018 ein Passagierwachstum von 6,0% und ein ebenfalls sehr positives Frachtwachstum von 4,5%. Das Jahr 2017 war allgemein ein sehr erfolgreiches für die Luftfahrtbranche. Die Prognosen des Vorjahres (4,9% Passagier- und 3,3% Frachtwachstum) konnten mit 7,5% bzw. 9,3% deutlich übertroffen werden (Quelle: IATA 12/2017).

Für die europäischen Airlines rechnet die IATA für das Jahr 2018 mit einem Gesamtgewinn in Höhe von US\$ 11,5 Mrd. nach Steuern (2017: US\$ 9,8 Mrd.; Quelle: IATA 12/2017). Nachdem Terroranschläge im Jahr 2016 das Wachstum der Industrie in Europa gebremst >

haben, sind die Zahlen des Jahres 2017 sowie die positiven Prognosen ein Zeichen dafür, dass eine Erholung eingesetzt hat.

Trotz dieser Erholung bleibt die sehr kompetitive Markt- und Wettbewerbssituation in der europäischen Luftfahrt bestehen, nicht zuletzt aufgrund einer anhaltend offensiven Preis- und Wachstumpolitik von Airlines im Marktsegment der Low-Cost-Carrier. Dazu kommt, dass ab 2018 tendenziell mit weiter steigenden Treibstoffkosten und damit einer weiteren Verschärfung des Margendruckes bzw. mit steigenden Flugpreisen zu rechnen ist. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die im vergangenen Jahr beobachtete Konsolidierung der Branche in den kommenden Jahren weiter fortsetzen wird. Regional kann es durch die Marktkonsolidierung zu einer Konzentration von Marktanteilen kommen, die zu einer Stärkung der Marktmacht einzelner Airlines bzw. Airlinegruppen führt.

Das Wachstum im innereuropäischen Verkehr wird in den kommenden Jahren vorwiegend von Low-Cost-Airlines bzw. den Zweitmarken der traditionellen Netzwerk-Carrier getrieben. Dies stellt insbesondere für die traditionellen Netzwerk-Carrier eine große Herausforderung dar. Für die Airports bedeutet diese Entwicklung, dass einerseits der Wettbewerb um Low-Cost-Verkehr intensiver wird und andererseits der Druck der Netzwerk-Carrier auf ihre jeweiligen Hub-Airports, Tarife und Vorleistungskosten möglichst niedrig zu halten, weiter steigen wird. Beide Aspekte belasten tendenziell den von den Airports erzielbaren Ertrag pro Passagier und erfordern weiterhin hohe Anstrengungen zur Steigerung der Kosteneffizienz und Produktivität.

Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 48,4% in 2017 (2016: 44,5%) am gesamten Passagieraufkommen am Standort Wien der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Die Austrian Airlines konnten im vergangenen Jahr die Zahl der beförderten Passagiere insgesamt um 12,8% steigern und ihr Angebot (gemessen in angebotenen Sitzkilometern) um rund 6,6% ausbauen. Am Standort Wien konnten Austrian Airlines im vergangenen Jahr die beförderten Passagiere um 13,4% steigern. Dieses Wachstum ist zwar stark von Kompensationseffekten der airberlin-Flüge geprägt, ist aber dennoch ein Indikator für die positive Entwicklung des Passagieraufkommens der Austrian Airlines am Standort.

2017 wurde die Kapazität durch die Einflottung von fünf zusätzlichen Airbus A320 aus ehemaligen airberlin Beständen aufgestockt. Darüber hinaus wird für das Frühjahr 2018 die Aufstockung der Langstreckenflotte um eine weitere Boeing 777 geplant. Des Weiteren werden 2017 sowie 2018 2 Bombardier CRJ 900 durch Adria Airways im Wet-Lease für Austrian betrieben. Die FWAG sieht die wirtschaftliche Entwicklung der Austrian Airlines positiv und bewertet das beschlossene Strategiepaket als Beleg für die wettbewerbsfähige Position der Austrian Airlines im Lufthansa-Verbund und als Bekenntnis zur Fortsetzung einer wachstumsorientierten Netzwerkstrategie mit einem Fokus auf den Ost-West-Verkehr. Eine Änderung dieser Ausrichtung würde die Position des Flughafen Wien als bedeutsame europäische Luftverkehrsdrehscheibe negativ beeinflussen und zu Rückgängen im Transferaufkommen führen.

Am 1. November 2017 wurde ein Insolvenzverfahren über das Vermögen der airberlin-Gruppe eröffnet. Die Airline befindet sich in Abwicklung und ein Großteil der Flotte wird voraussichtlich von der Lufthansa-Gruppe bzw. von easyJet übernommen.

Nachdem bei NIKI sowohl der Plan, gemeinsam mit TUIfly einen Carrier zu bilden, als auch die Übernahme durch die Lufthansa-Gruppe gescheitert ist, wurde Ende 2017 be-

kannt gegeben, dass der britische Luftfahrtkonzern IAG große Teile der NIKI übernehmen will. Nachdem Anfang 2018 das Landgericht Berlin entschieden hat, dass die Zuständigkeit für die Insolvenz nicht in Deutschland, sondern in Österreich liegt, wurde am Landesgericht Korneuburg ein neues Hauptverfahren eröffnet. Dadurch konnten sowohl die IAG, als auch andere Bieter neue Angebote legen. Nach dem Gläubigerausschuss erhielt letztendlich der Unternehmer Niki Lauda über seine Bedarfsfluggesellschaft Laudamotion den Zuschlag.

Die konkreten Auswirkungen des Konkurses der airberlin-Gruppe auf den Flughafen Wien waren 2017 gering, da die Ausfälle durch Wachstum bei anderen Airlines mehr als kompensiert werden konnten. Vor allem Austrian Airlines und die Eurowings konnten hohe Passagierzuwächse verzeichnen und so die Verluste kompensieren. Durch den Konkurs ergibt sich auch Wachstumspotenzial für andere Airlines am Standort. Erste positive Entwicklungen gibt es bereits: die ungarische Airline Wizz Air hat angekündigt, den Flughafen Wien als neuen Standort zu etablieren. Im Laufe des Jahres 2018 sollen zwei Airbus A321 und ein Airbus A320 am Flughafen Wien stationiert werden, und Wizz Air plant, mit Ende des Jahres 2018 bis zu 78 Flüge pro Woche ab Wien anzubieten.

In der unmittelbaren Catchment Area des Flughafen Wien werden insbesondere die Aktivitäten von Low-Cost-Airlines wie Ryanair am Flughafen Bratislava nach wie vor als relevant erachtet und genau beobachtet.

Insgesamt versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentive-Modellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das Marktrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern. Ab 2018 wird mit einem überarbeiteten Incentiveschema versucht, den Standort auch für Low-Cost-Carrier attraktiver zu machen.

Die ausländischen Flughafenbeteiligungen in Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. In Summe betrachtet hat sich das Verkehrsaufkommen an den beiden Flughäfen im vergangenen Jahr sehr positiv entwickelt.

Malta ist derzeit als Feriendestination sehr gefragt und entwickelt sich immer stärker zu einer Ganzjahresdestination im Tourismus. Vor allem der Erfolg sogenannter fly & cruise Programme, bei denen Kreuzfahrtpassagiere direkt vom Flughafen zu ihrem Schiff transportiert werden, und die Bemühungen des maltesischen Tourismusministeriums, diese Programme auszubauen und den Kreuzfahrtsektor zu fördern, zeigten 2017 sehr positive Ergebnisse. Der Hafen Valletta hat sich von einem reinen Anlaufhafen zu einem Heimathafen für die Kreuzfahrt entwickelt. Das Passagierwachstum im Jahr 2017 betrug 17,5%, nachdem im Jahr 2017 um fast eine Million Passagiere mehr begrüßt wurden als noch 2016.

Unsicherheiten bestehen jedoch weiterhin hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Home-Carriers Air Malta, vor allem nachdem die Suche nach einem strategischen Partner nach dem Scheitern der Verhandlungen mit Alitalia nach wie vor ohne Erfolg geblieben ist. Die Air Malta verfügte 2017 über einen Marktanteil in der Höhe von rund 27,7% (gemessen am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Malta). Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafen Malta. Mittel- und langfristig >

ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden.

Relevant sind für den Flughafen Malta auch die laufenden Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union, da Großbritannien mit einem Anteil von rund 24,6% (2017) am gesamten Passagieraufkommen den größten Markt darstellt. Ein Austritt ohne Verbleib im Europäischen Wirtschaftsraum bzw. im Luftverkehrsbinnenmarkt könnte zu Einschränkungen bei den Luftverkehrsrechten für britische Carrier im EU-Raum bzw. EU-Carrier in Großbritannien führen.

Der Flughafen Košice konnte 2017 das Passagieraufkommen um 13,8% gegenüber dem Vergleichszeitraum aus dem Jahr 2016 steigern. Im Februar 2018 kündigte Wizz Air an, die Basis am Flughafen Košice im Laufe des Jahres 2018 aufzugeben.

Im Bereich Abfertigungsdienste konnte die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Frachtabfertigung erfolgreich absichern. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards.

Die Auswirkungen der bereits oben erwähnten Marktkonsolidierung durch den Konkurs der airberlin und NIKI auf den Geschäftsbereich Abfertigungsdienste sind relativ gering ausgefallen. Die Flugbewegungen 2017 sowie die Prognosen für 2018 zeigen auch beim Handling eine fast vollständige Kompensation der airberlin und NIKI Bewegungen durch Austrian Airlines und Eurowings.

Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen langfristiger Dienstleistungsverträge mit den wichtigsten Key Accounts (Austrian Airlines, Eurowings und Lufthansa) abgesichert. Zusätzlich zur Austrian Airlines wurden auch mehrjährige Handlingvereinbarungen mit den Fluglinien Lufthansa und SWISS abgeschlossen.

Die steigende Marktmacht der Airlines erhöht jedoch weiterhin den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister und besonders die Abfertigungsdienste. 2017 kam es nach dem Konkurs der airberlin-Gruppe zu einem Rückgang bei den Erträgen aus der Passagierabfertigung (Check-in). Erweiterungen des Leistungspakets bei bestehenden Verträgen werden im Jahr 2018 jedoch zu einer vollständigen Aufholung der Marktanteilsverluste in der Passagierabfertigung führen.

Der Geschäftsbereich ist außerdem von der allgemeinen Tendenz zum Einsatz größerer Fluggeräte betroffen. Während dadurch zwar die Passagierzahlen kontinuierlich steigen, ist in den letzten Jahren ein rückläufiger Trend bei den für die Handling-Erlöse maßgeblichen Flugbewegungen zu beobachten. Nach einem leichten Plus von 0,3% im Jahr 2016 bei den abgefertigten Handling-Bewegungen zeigten sich diese im Jahr 2017 mit minus 1,4% wieder rückläufig.

Im Cargo-Bereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines (z.B. Lufthansa Cargo) und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung der Airlines sowie die Akquisition von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Zudem reagiert die Frachtentwicklung äußerst sensibel auf konjunkturelle Schwankungen.

Im Retail-&-Properties-Bereich vermietet die FWAG Gebäude und Flächen, die primär von Unternehmen genutzt werden, deren Geschäftsentwicklung von jener des Luftverkehrs abhängig ist (Retailer, Fluggesellschaften, etc.). Damit unterliegt dieser Bereich nicht nur den allgemeinen Risiken des Immobilienmarktes, sondern auch den Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zu-

sammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies hat aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten Auswirkungen auf die Ertragssituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich.

› Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Zinsrisiken resultieren insbesondere aus den variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Der sukzessive Abbau der variablen Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG bereits deutlich reduziert.

Der bestehende EIB-Kreditvertrag (European Investment Bank) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags haften nunmehr drei Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen für den Kreditrestbetrag, aktuell € 350 Mio. Mehrere Rechtsgutachten bezweifeln die Rechtmäßigkeit der 25-jährigen Fixzinsbindung und anderer Klauseln des Kreditvertrags, vor allem angesichts des aktuell extrem niedrigen Zinsniveaus, weshalb die FWAG gegenüber dem Kreditgeber EIB den Rechtsweg zur Klärung der Rechtslage beschritten hat.

Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken und die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhangergaterung (37).

Die bereits oben angesprochenen allgemeinen bzw. spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der Beteiligungen am Flughafen Malta bzw. Koice negativ beeinflussen und zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen.

Die Ausbauprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfallen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die anschließende Risikoüberwachung wird durch ein standardisiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projektcontrollings vorgenommen. Sofern von den Projektbeteiligten spezielle Risiken erkannt werden (z. B. kontaminiertes Erdreich), werden diese im Rahmen der entsprechenden Vor- und Nachkalkulation berücksichtigt. Die einzuhaltenden Vorschriften bezüglich Projektorganisation, Prüf- und Freigabeschritten im Rahmen der Abwicklung von Bauprojekten werden von der FWAG in einem eigenen Bauhandbuch (BHB) als verbindliche Konzernanweisung festgelegt.

Die Ausbauprojekte erfolgen in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen bildet die Basis für eine zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung von neuen Kapazitäten und die Berechnung von projektspezifischen Renditen. Dadurch wird das Investitionsrisiko von neuen Projekten (z. B. Unterauslastung) deutlich reduziert.

Nach dem erstinstanzlichen positiven Bescheid fand Anfang Jänner 2015 am Bundesverwaltungsgericht (BVwG) die zweitinstanzliche Verhandlung im Genehmigungsver-

fahren des Projekts „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) statt. Am 9. Februar 2017 wurde eine das Projekt abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts als Berufungsinstanz zugestellt. Gegen diese Entscheidung vom 2. Februar 2017 wurde von der Flughafen Wien AG Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) eingelegt. Am 29. Juni 2017 hat der VfGH dieser Beschwerde stattgegeben und die Entscheidung des BVwG aufgehoben.

Das BVwG muss nun eine neuerliche Entscheidung treffen und das Verfahren auf Basis der höchstgerichtlichen Entscheidung weiterführen. Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, wobei eine 3. Piste nicht vor 2025 zur Verfügung stehen würde. Deshalb wird das Projekt weiterhin mit Nachdruck verfolgt, um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen.

Sofern ein positives, neuerliches Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zur Errichtung der 3. Piste erfolgt, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds eine Zahlungsverpflichtung, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2017 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu diesem Stichtag ein Betrag in Höhe von rund € 55 Mio. ab.

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

› Operative Risiken

Über die bereits erwähnten Faktoren hinausgehend wird die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen latenten Risiken (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort, sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Mit entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen bzw. Notfallplänen sowie mit hohen Sicherheitsstandards leistet der Flughafen Wien eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Dies erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.).

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Vernetzung im gesamten osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Zuverlässigkeit, die Qualität sowie die Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunikationstechnologie) gestellt. Durch die Einbindung des Risikomanagements in die Planungsprozesse können Risiken bei IKT-Projekten frühzeitig identifiziert, bewertet und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos eingeleitet werden. Zu den wesentlichsten operativen IKT-Risiken zählen mögliche Ausfälle zentraler IKT-Infrastrukturereinrichtungen und -services, die Beeinträchtigung der Grundversorgung bzw. die Zerstörung von zentraler IKT-Infrastruktur sowie ein möglicher Verlust von sensiblen Daten.

Für sämtliche betriebskritischen IKT-Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafen Wien „mach2“ oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik

zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung von Problemen und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Aufgrund des geschäftlichen Erfordernisses werden IKT-Systeme in der Regel redundant und, wo nötig, hochverfügbar implementiert, sodass ein Ausfall von einzelnen Komponenten die Verfügbarkeit der Gesamtsysteme nicht gefährdet. Um die Ausfallkonzepte zu überprüfen und damit gewährleisten zu können, werden regelmäßige Notfalltests durchgeführt. Darüber hinaus werden zusätzlich zu bereits realisierten Maßnahmen und Kontrollen die Systeme laufend weiterentwickelt, um allen fachlichen und gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

Bei der Basisinfrastruktur (Strom-, Wärme- und Kälteversorgung, Wasser und Abwasser) bestehen Risiken hinsichtlich der Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit zu erreichen (z. B. Ringleitungen).

Im Berichtsjahr wurde ein starker Fokus auf die weitere Erhöhung der Ausfallsicherheit gelegt. Maßnahmen wurden vor allem hinsichtlich Redundanzkonzepte betriebskritischer (IKT-)Systeme und Anlagen gesetzt, die durch regelmäßige Überprüfungen mit Hilfe von Ausfall- und Umschalttests unterstützt werden. Generell ist jedoch festzuhalten, dass trotz aller gesetzten Maßnahmen ein gewisses Restrisiko hinsichtlich der Verfügbarkeit der Infrastruktur bestehen bleibt, das dem möglichen Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt geschuldet ist.

Auch am Malta International Airport sind Pläne für Notfallmaßnahmen, Krisen- sowie betriebliches Kontinuitätsmanagement in Kraft gesetzt. Diese werden regelmäßig überprüft und aktualisiert, um sicherzustellen, dass schnell und effektiv auf Störungen des operativen Betriebs reagiert werden kann.

Der Flughafen Wien ist sich der hohen Bedeutung motivierter und engagierter Mitarbeiter bei der Erreichung der Unternehmensziele bewusst. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden deshalb zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden zahlreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen umgesetzt.

› Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der Flughafen Wien AG lässt keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen, weshalb der Fortbestand des Unternehmens auch zukünftig gesichert ist. Die FWAG erwirtschaftet ausreichend Mittel, um den Ausbau des Flughafens planmäßig voranzutreiben.

Chancenmanagement

Um stetig neue kundenorientierte Produkte und Dienstleistungen zu etablieren und somit neue Erlösquellen zu erschließen verfügt die FWAG über ein Chancenmanagement. Das Chancenmanagement ist eine unternehmensweite Plattform mit dem Ziel neue Geschäftsfelder für das Unternehmen zu identifizieren, zu bewerten und diese gegebenenfalls bei der Umsetzung zu betreuen.

Da sich gute Chancen auf allen Unternehmensebenen und darüber hinaus verbergen, beruht das Chancenmanagement auf dem Open-Innovation-Ansatz, wodurch Innovationsprozesse strukturiert nach außen hin geöffnet werden. Zusätzlich zu unternehmensinternen Kanälen, werden im Rahmen von Benchmarks zu anderen Unternehmen sowie Flughäfen zukunftsweisende Ideen identifiziert. Im Zuge von Kooperationen mit Start-Ups, Universitäten und weiteren Partnern werden darüber hinaus neue Konzepte erarbeitet, um Service- und Produktideen zu sammeln und umzusetzen.

Das sogenannte Chancenboard, ein Gremium bestehend aus den Vorständen und ausgewählten Geschäftsbereichsleitern, diskutiert und bewertet quartalsweise die von der Abteilung Chancenmanagement selektierten Ideen und Konzepte anhand wirtschaftlicher und strategischer Kriterien. Konkret werden hierbei Aspekte wie Kundennutzen bzw. Kundenbedürfnis, Erfolgspotential, Umsetzbarkeit und die strategische Relevanz für die Airport City im Rahmen des Beurteilungsprozesses evaluiert, um in weiterer Folge die Projektierung und Umsetzung einzuleiten.

Auf der Agenda der Chancenboard Meetings 2017 standen Themen wie etwa das Angebot einer breiten Palette an FWAG IT Services an die zahlreichen Unternehmen bzw. Mieter der Airport City, der Ausbau der digital- bzw. e-commerce Infrastruktur zur Vermarktung unterschiedlichster Airport Angebote (z. B. Parken, Lounges, VIP Services, Passenger Services, etc.), die Erweiterung der Airport City um ein Ärztezentrum, der weitere Ausbau des Hotel-Portfolios, neue Logistik- bzw. Handling-Angebote im Pharmabereich sowie eine Reihe von weiteren Projekten, die im Zuge der Umsetzung 2018 aktiv kommuniziert werden.

Im Jahr 2017 konnten zudem unternehmensweit zahlreiche Chancen erfolgreich realisiert bzw. final umgesetzt werden – etwa die Errichtung des FWAG Standortturms, die Neugestaltung des Flughafen-Besucherzentrums durch Thomas Brezina, das Angebot von „Easy Parking“, die Expansion der Frachtumschlagsinfrastruktur Air Cargo Center, neue mobile Gastronomie-Verpflegungseinheiten im Bereich der Abfluggates, die Digitalisierung zahlreicher Facility Management Prozesse via Mobile Maintenance Management System und viele mehr.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

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

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

Die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems (IKS) der FWAG wurde in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS im weiteren Sinne umfasst außerdem die Sicherung des Vermögens sowie auch die Sicherstellung der Vollständigkeit der Leistungserfassung und -abrechnung.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen darzustellen. 2015 wurde das System um ein workflowbasiertes Zusatzmodul erweitert. Dieses bietet den verantwortlichen Führungskräften und den kontrolldurchführenden Mitarbeitern dezentrale Einsichtnahme in den jeweils aktuellen Status der IKS-Risiken und Kontrollen. Zusätzlich unterstützt es das IKS durch den Einsatz von automatischen Workflows für die Durchführung sowie die Aktualisierung und Freigabe von Kontrollen und erhöht damit die Effizienz und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems.

› Kontrollumfeld

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

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

>

› Risikobeurteilung

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Um wesentliche IKS-Risiken als solche zu identifizieren, wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Infolge veränderter Volumina bei Geschäftsprozessen können Änderungen bei den zu erhebenden IKS-Risiken und Kontrollen auftreten.

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

› Kontrollmaßnahmen

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

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

› Information und Kommunikation

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

› Überwachung

Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Für die definierten

Kontrollen sind verantwortliche Personen festgelegt. Die Kontrollen werden auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Außerdem wird das IKS von der internen Revision überwacht. Das Ergebnis aller Überwachungstätigkeiten wird dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

Forschung und Entwicklung

Der Servicebereich Informationssysteme ist zentraler interner Dienstleister in puncto Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Er betreibt alle IKT-Systeme, die in den verschiedenen Unternehmensbereichen zum Einsatz kommen. Es werden laufend Optimierungen der IKT-Systeme und -Prozesse durchgeführt.

Im Jahr 2017 wurden vor allem folgende Themen umgesetzt:

- › **Vorfeld Videoüberwachung**
Im Rahmen einer Technologiepartnerschaft wurde ein Videosystem zur Überwachung des Vorfelds eingeführt, das die mit Safety und Security betrauten Bereiche mit innovativen Funktionen bei ihren Aufgaben unterstützt.
- › **Beladungsplanung Technologie-Upgrade**
Das für die Beladungsplanung von Flugzeugen verwendete System ist eine Eigenentwicklung und wird einer Überarbeitung unterzogen, um den Benutzern neue Funktionen und state-of-the-art Benutzer-Oberflächen zur Verfügung zu stellen. Die ersten Teilziele konnten 2017 erreicht werden.
- › **Message-Gateway**
Der zentrale Message-Gateway für den elektronischen Datenaustausch mit Partnern wie Fluglinien und deren Dienstleistern sowie anderen Flughäfen wurde ausgetauscht und dabei auf den neuesten Stand gebracht, um die steigenden Anforderungen bzgl. Menge und Durchsatz auch in Zukunft erfüllen zu können.
- › **Ausweisbeantragung**
Für die Ausstellung von permanenten Sicherheitsausweisen für das Flughafengelände wurde ein unterstützendes System entwickelt, das den Antragstellern die Erfassung ihrer Daten vorab per Internet ermöglicht und neben operativen Verbesserungen eine Beschleunigung bei der Abwicklung ermöglicht.
- › **CDM (Collaborative Decision Making)**
In Zusammenarbeit mit Austro Control wird laufend an der Verbesserung des CDM-Prozesses (Collaborative Decision Making) und weiter an der Erreichung von „fully implemented“ gearbeitet.
- › **Automatisierte Servicebäume für IKT-Infrastrukturen**
Mit dem Ziel, die Zusammenhänge zwischen komplexen IKT-Infrastrukturkomponenten besser zu erkennen und somit rascher und effizienter auf IKT-Störungen reagieren zu können werden in Kooperation mit der Universität Innsbruck die Servicebäume für IKT-Infrastrukturen automatisiert abgebildet.

>

Insgesamt wurden im Servicebereich Informationssysteme im Geschäftsjahr 2017 Ausgaben in Höhe von € 1,1 Mio. (2016: € 1,0 Mio.) für die Entwicklung und Einführung von neuen Systemen erfasst.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) mit den drei internationalen Flughäfen Wien, Malta und Košice (at-Equity-Beteiligung) sowie dem Flugplatz Vöslau gliedert sich in fünf Segmente: Airport, Handling & Sicherheitsdienstleistungen, Retail & Properties, Malta und Sonstige Segmente. Nähere Informationen zum Geschäftsmodell sind im Kapitel "Die Flughafen-Wien-Gruppe" zu Beginn des Lageberichts angeführt.

Die Flughafen-Wien-Gruppe bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen dabei ist es, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken.

Die Flughafen Wien AG veröffentlicht jedes dritte Jahr einen Nachhaltigkeitsbericht, in dem das Unternehmen seine Stakeholder wie Mitarbeiter, Eigentümer, Kunden, Geschäftspartner, Anrainer und NGOs (Non-Governmental Organisationen) über seine Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt umfassend informiert.

Jährlich werden die Kennzahlen, die im Nachhaltigkeitsbericht angeführt werden, im Internet unter www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht aktualisiert und bei Bedarf auch in Papierform zur Verfügung gestellt. Der Bericht wird einer externen Prüfung unterzogen.

Die dargestellten Inhalte und Kennzahlen des Standorts Wien in dieser Erklärung beziehen sich in erster Linie auf die Flughafen Wien AG und ihre österreichischen Tochterunternehmen am Standort. Die Berichte über Nachhaltigkeitskonzepte der internationalen Beteiligungen Malta und Košice sind in den entsprechenden Berichten zu finden. Der Nachhaltigkeitsbericht des Flughafens Malta wird auf der Website des Flughafens (www.maltairport.com) veröffentlicht.

› Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Um die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte des Unternehmens zu definieren, wurde ein Prozess gestartet, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder eingebunden hat. Dies geschah unter anderem im Rahmen der regelmäßigen Stakeholder-Kommunikation wie z.B. dem zu diesem Zweck etablierten Dialogforum oder in regelmäßigen Kundenbefragungen. Zusätzlich wurde eine Umfrage, die die relevanten Stakeholder miteinbezog, durchgeführt. Daraus ergab sich eine Wesentlichkeitsmatrix, die das Grundgerüst sowohl für die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren als auch für den im Sommer 2018 erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht der Flughafen Wien AG bildet.

Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt für jedes erfasste Thema, welche Bedeutung ihnen für die Anspruchsgruppen bzw. für das Unternehmen zugeordnet wird. Je relevanter ein Thema für das Unternehmen und die Stakeholder ist, desto stärker muss sich das Nachhaltigkeitsmanagement darauf konzentrieren.

Die Wesentlichkeitsmatrix umfasst 24 Themen, von denen folgende in dieser Erklärung näher dargestellt werden:

- › Umweltbelange
- › Sozial- und Arbeitnehmerbelange
- › Achtung der Menschenrechte
- › Bekämpfung von Korruption und Bestechung

› Nachhaltigkeitsmanagement

Um das Ziel „Nachhaltigkeit“ kontinuierlich zu verfolgen und als wichtigen Bestandteil der Unternehmenstätigkeit zu verankern, hat der Flughafen Wien ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten, die laufend überprüft und weiterentwickelt werden. Das Nachhaltigkeitsmanagement setzt sich aus drei beauftragten Mitarbeitern für die Themen „Umwelt“, „Mitarbeiter und Soziales“ sowie „Compliance und Ökonomie“ zusammen. Sie sind für die Koordinierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsagenden zuständig. In regelmäßigen Sitzungen werden aktuelle Entwicklungen besprochen, der Stand des Nachhaltigkeitsprogramms evaluiert und die Fortschritte an den Vorstand berichtet. Ihnen stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zur Verfügung, die anlassbezogen über die einzelnen Ziele und deren Entwicklung berichten.

Ausdruck findet die Nachhaltigkeitsstrategie in den vier Unternehmenswerten:

- › **Kundenorientierung:** „Die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen, ist unsere oberste Priorität. Wir begreifen uns als Dienstleister und begegnen unseren Kunden freundlich, respektvoll und mit Verständnis für ihre individuellen Wünsche. Fairer Umgang und ehrliche Kommunikation mit unseren Kunden und Geschäftspartnern ist uns ein Anliegen. Dabei überlassen wir aber nichts dem Zufall und setzen mit unserem Compliance System hohe Standards.“
- › **Professionalität:** „Höchste Professionalität und Engagement kennzeichnen unsere Arbeit. Wir sind stolz darauf, unsere Aufgaben genau, zuverlässig sowie auf Sicherheit bedacht zu erfüllen und integrieren neue Technologien und Verfahren in unsere Prozesse, um uns weiter zu verbessern. Als „Profis“ managen wir die unterschiedlichen Aspekte der Nachhaltigkeit und gehen mit aktuellen Herausforderungen professionell um. Wir setzen Nachhaltigkeitsziele und berichten regelmäßig über unsere Fortschritte. Etwa beim Klimaschutz, wo wir mit der Airport Carbon Accreditation neue Wege gehen. Oder beim Thema Sicherheit, wo unser Security Konzept für einen gefahrlosen Flughafenbetrieb sorgt.“

>

- › **Wirtschaftlichkeit:** „Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen, sowie mit Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um. Wir verstehen uns als Wirtschaftsmotor der Region und wollen durch eine überlegte Standortentwicklung hin zur „Airport City“ fördernde Akzente setzen. Dabei steht ein intensiver Dialog mit unseren Stakeholdern im Vordergrund. Denn wir wollen gemeinsam eine nachhaltige (Regional-) Entwicklung gestalten.“

- › **Respekt:** „Wir begegnen einander mit Vertrauen und Ehrlichkeit und sehen Fehler als Ansporn, besser zu werden. Wir haben Respekt vor Meinung und Leistung anderer und unterstützen einander gegenseitig. Die Mitarbeiter sind in ihrer Diversität der Erfolgsfaktor unseres Unternehmens, den wir pflegen und ausbauen wollen. Daher wollen wir noch mehr Anstrengungen für ein attraktives Arbeitsumfeld, Chancengleichheit und interessante Karrieremöglichkeiten unternehmen.“

Umweltbelange

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Verpflichtungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Aufbauend auf den Werten Kundenorientierung, Professionalität, Wirtschaftlichkeit und Respekt entwickelte die FWAG ein umfassendes Energie- und Umweltmanagement. Der Flughafen Wien hat ein professionelles und systematisches Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, Überwachungsaudits fanden im Oktober 2016 und Oktober 2017 statt.

EMAS liefert dabei wichtige Leitlinien, um den Umweltschutz erfolgreich zu organisieren, Ressourcen einzusparen und Umweltrisiken frühzeitig zu erkennen. Zudem erfüllt der Flughafen mit EMAS die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes.

In vielen Fällen werden durch Maßnahmen der Flughafen-Wien-Gruppe die Umweltauswirkungen der Kunden positiv beeinflusst, etwa in den Bereichen Energieversorgung, Facilitymanagement, oder Abfallentsorgung.

Im Rahmen des UMS werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet. Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft.

Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft. Die Verantwortung für die er-

folgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen Wien AG. Der Umweltmanager, angesiedelt im Geschäftsbereich „Operations“, Abteilung „Umweltmanagement“ koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz. Dabei wird er von einem Umweltschutzteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt. Als Teil des Nachhaltigkeitsmanagements bildet der Umweltmanager auch die Schnittstelle zum Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens.

Der Flughafen Wien konnte sich zuletzt in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Das unterstreichen die kontinuierlich verbesserten wirtschaftlichen Ergebnisse bei gleichzeitiger Steigerung der Energieeffizienz um 18,4% im Zeitraum von 2012 bis 2017. Darüber hinaus wurden im Jahr 2017 in der Flughafen Wien AG weitere € 1,1 Mio. (2016: € 1,1 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Schallschutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf das Umfeld, vor allem auf die Anrainer, möglichst gering zu halten.

› Risiken

Um die Risiken, die sich durch den Flugverkehr und den Flughafenbetrieb auf die Umwelt ergeben, zu minimieren, bekennt sich die Flughafen-Wien-Gruppe zu einem bewussten und schonenden Umgang. Neben dem Fokus auf Maßnahmen und Projekten im eigenen Flughafenbetrieb, beteiligt sich die Flughafen-Wien-Gruppe auch bei internationalen Initiativen und Programmen der Luftfahrtbranche. Die im Rahmen des integrierten Umweltmanagements durchgeführten Maßnahmen zielen neben der Minimierung von allgemeinen Umweltrisiken auf die Reduktion von Ressourcenverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen ab. U.a. werden die nachfolgenden Konzepte verfolgt:

› Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt. So wurde 2017 die dritte Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Air Cargo Centers in Betrieb genommen. Sie zählt mit einer bebauten Fläche von rund 8.000m² zu den größten Photovoltaik-Anlagen Österreichs. Die Nennleistung der 2.640 Solarmodule liegt bei 720 kWp, wodurch ein jährlicher Ertrag von etwa 750.000 kWh generiert werden kann. Weiters wurde auch die Energienutzung in den Parkhäusern 3, 4, 7 und 8 durch eine Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf LED-Technologie verbessert und eine bedarfsorientierte Beleuchtungssteuerung installiert.

Auch bei der Kälte- und Wärmenutzung konnten Einsparungen erzielt werden. 2017 lag dank Energieeffizienzmaßnahmen der Verbrauch sowohl bei Wärme als auch bei Kälte unter dem Wert von 2016. Auch bei der elektrischen Energie konnte der Energiebedarf gesenkt werden.

Auch der Flughafen Malta setzt Photovoltaik-Anlagen zur Stromerzeugung ein. Zu den lokalen Energieeffizienzmaßnahmen der letzten Jahre zählte auch z.B. der Austausch der Beleuchtung auf LED-Lichter.

› **Fluglärmmanagement**

Europaweit gelten der Straßen- und Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz regelt die Schwellenwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen – nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB. Das Engagement des Flughafens Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB, das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB.

› **Lärmschutz**

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

Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50% bis 100% der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lärmschutztüren. Bis Ende 2017 wurde auf diese Weise für 6.289 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.913 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Ein positiver Nebeneffekt: Durch bessere Gebäudedämmung und weniger Heizkosten, konnte in den betroffenen Gebieten der CO₂-Austoß um ca. 1.300 Tonnen pro Jahr reduziert werden.

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

› **Nachtflugbewegungen**

Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auch gelungen ist. Für das Jahr 2017 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 259 überschritten. In der gesamten Laufzeit dieser Regelung von 2007 bis 2017 wurde der kumulierte Wert von 53.398 Bewegungen um 1.859 Bewegungen bzw. ca. 3,5% unterschritten. Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro Jahr ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der 3. Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, unter www.dialogforum.at entnommen werden.

› Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen bei. Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung oder durch die Erstellung einer jährlichen CO₂-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren. Mithilfe einer CO₂-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, www.airportcarbonaccreditation.org).

Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level-3-Zertifizierung erreicht.

Die Flughafen Wien AG hat im Berichtsjahr zum zweiten Mal die Level-3-Zertifizierung eingereicht, die eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässigen Unternehmen vorsieht.

Um diesen Level 3 zu erreichen, mussten alle am Standort ansässige Unternehmen in Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung eingebunden werden. Im Oktober 2017 wurde zum zweiten Mal Level 3 der Zertifizierung (Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort) seitens des ACI bestätigt.

Um deren CO₂-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei.

› Abfall

Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Gesamtmenge an Abfall betrug im Jahr 2017 am Flughafen Wien 4.456 Tonnen (2016: 3.887 Tonnen).

Im Jahr 2016 konnte am Flughafen Malta die Überwachung des Abfallmanagements und die Berichterstattung mit einem neuen Auftragnehmer verbessert werden. Die Gesamtmenge in 2017 betrug rund 866 Tonnen (2016: rund 766 Tonnen).

› Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch 2017 sank im Vergleich zu 2016 um rund 22.500 m³ auf 445.698 m³.

Der Flughafen Malta ist durch seine Lage von geringeren Niederschlagsmengen geprägt, wodurch ein bewusstes Umgehen mit Wasser essentiell ist. Neben gesammelten Regenwasser und Grundwasser, werden fehlende Kapazitäten zugekauft.

› Nachhaltige Beschaffung

Die Beschaffung erfolgt zum Teil über die Bundesbeschaffung GmbH (BBG). Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt. Zudem unterliegt das Unternehmen den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes.

Die größten Lieferanten sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport-Handling zuzuordnen.

› Ausgewählte Kennzahlen

› Standort Flughafen Wien

		2017	Veränd. in %	2016
Verkehrseinheiten	VE	26.496.620	4,3	25.415.025
Passagiere	PAX	24.392.805	4,5	23.352.016
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	3,52	-7,1	3,79
Verbrauch elektrische Energie	MWh	93.358	-3,0	96.278
Wärmeverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,01	-12,2	2,29
Wärmeverbrauch	MWh	53.304	-8,6	58.315
Kälteverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,09	-12,8	1,25
Kälteverbrauch	MWh	28.846	-9,5	31.856
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,20	0,0	1,20
Treibstoffverbrauch	MWh	31.733	4,2	30.447
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	6,73	-7,6	7,28
Gesamtenergiebedarf	MWh	178.395	-3,6	185.040
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,68	14,0	2,35
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	70.883	18,4	59.846
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	39,7	n. a.	32,3
Wasserverbrauch	Liter/VE	25,0	-8,4	27,3
Abwasseranfall	Liter/VE	20,8	-5,5	22,0
Gesamtmenge Abfall	Kg/VE	0,17	13,3	0,15

› Standort Flughafen Malta

		2017 ¹	Veränd. in %	2016
Verkehrseinheiten	VE	6.176.318	17,1	5.274.942
Passagiere	PAX	6.014.548	17,5	5.117.972
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,25	-12,8	2,57
Verbrauch elektrische Energie	MWh	13.867	2,1	13.580
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	0,10	-7,5	0,11
Treibstoffverbrauch	MWh	632	8,3	584
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,25	-12,8	2,57
Gesamtenergiebedarf	MWh	13.867	2,1	13.580
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/VE	0,10	n. a.	0,04
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	630	n. a.	202
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	4,5	n. a.	1,5
Wasserverbrauch	Liter/VE	26,5	-3,4	27,4
Gesamtmenge Abfall	Kg/VE	0,14	-3,5	0,15

1) vorläufige Werte

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen-Wien-Gruppe (vollkonsolidierte Unternehmen) verringerte sich im Jahr 2017 leicht von 4.657 auf 4.624 Mitarbeiter (minus 0,7%). Inklusive der Beteiligungen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. (at-Equity), "GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (at-Equity), Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (at-Equity) und GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. sind sogar durchschnittlich 5.106 Mitarbeiter (FTE) beschäftigt.

Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt wegen der Inanspruchnahme von Teilzeitbeschäftigung bei 5.772, eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 0,7%.

Die Reduktion des durchschnittlichen Arbeitnehmerbestands betraf v. a. den Bereich Handling & Sicherheitsdienstleistungen durch weitere Prozessoptimierungen in der Tochtergesellschaft VIAS sowie in der für das Passagierhandling zuständigen Tochtergesellschaft VPHS.

Stichtagsbezogen wurden zum 31. Dezember 2017 4.639 Mitarbeiter in der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt und somit um 13 Mitarbeiter mehr als zum Stichtag 31. Dezember 2016 (4.626 Mitarbeiter).

› Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten (FTE)

	2017	Veränd. in %	2016
Airport	415	2,5	405
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	2.961	-2,0	3.021
Retail & Properties	60	4,8	57
Malta	307	1,0	304
Sonstige Segmente	680	1,3	671
Verwaltung	201	1,3	198
Gesamtanzahl	4.624	-0,7	4.657

› Strategie und Management

Die Flughafen-Wien-Gruppe betrachtet seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als zentrale Ressource, da ihre Performance als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Leistung, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters abhängt.

Die konzernweiten Kernaufgaben des Bereichs Personal liegen im Recruiting, in der Aus- und Weiterbildung, der strategischen Personalentwicklung und der Lohn- und Gehaltspolitik. Eine wesentliche Herausforderung für den Personalbereich liegt in der Begleitung des permanenten Veränderungsprozesses im Unternehmen. Der notwendige Wandel in der Unternehmenskultur muss durch einen umfassenden Visionsprozess und offensive Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen unterstützt werden.

Das Thema Unternehmenskultur wird maßgeblich auch durch die Mitarbeiterbefragungen der letzten Jahre gestaltet. Im Rahmen einer Mitarbeiterbefragung, die von einem externen Meinungsforschungsinstitut durchgeführt wurde, er hob der Flughafen Wien den Status quo zur Mitarbeiterzufriedenheit und -motivation in einer anonymen Befragung. Für die Besetzung von Führungspositionen, die Transparenz bei Prämienvergaben, die Förderung und Wertschätzung der Leistung von Mitarbeitern sowie generell den respektvollen Umgang miteinander wurden zahlreiche unterstützende Maßnahmen auf Unternehmens-, Bereichs- und Abteilungsebene umgesetzt. Ende 2015 bzw. Anfang 2016 wurde mit einer erneuten Befragung der Prozess der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen in Richtung Mitarbeiterorientierung erfolgreich weitergeführt. Wesentlicher Schwerpunkt der konzernweiten Aktivitäten ist ein groß angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm.

› Risiken

Motivierte, engagierte und hoch qualifizierte Mitarbeiter sind für die Flughafen-Wien-Gruppe entscheidend für den Erfolg des Unternehmens. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden deshalb zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden diverse, u.a. auch nunmehr beschriebene Maßnahmen und Konzepte zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen umgesetzt. Flexible Arbeitszeitmodelle sowie die zentrale Integration von Personalentwicklungsmaßnahmen (inkl. Aus- und Weiterbildungen) unterstützen weitere Maßnahmen zur Risikominimierung.

› Aus- und Weiterbildung

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

Der bisherige Weg wurde 2015 erstmals auch extern honoriert. Der Flughafen Wien erhielt die von der Luftfahrt-Ratingagentur Skytrax verliehene Auszeichnung „Best Airport Staff Europe“. Die wiederholte Auszeichnung „Best Airport Staff Europe“ in den Jahren 2016 und 2017 bestätigt den eingeschlagenen Weg der Personalentwicklung.

Die Basis für erfolgreiche Personalentwicklung ist die Besetzung offener Stellen durch den Kandidaten, der den Anforderungen der Stelle am besten entspricht. Die offenen Positionen werden sowohl am internen als auch am externen Stellenmarkt ausgeschrieben.

Zur Weiterentwicklung der Personalarbeit im Unternehmen wurde 2017 das Karriere- und Entwicklungs-Center, kurz KEC, ins Leben gerufen. Das KEC hat das Ziel, kurz-, mittel- und langfristig den optimalen Einsatz von Mitarbeitern in der Flughafen-Wien-Gruppe sicherzustellen. Dies soll einerseits im Rahmen von Besetzungen offener Stellen durch eine Optimierung des internen Stellenmarktes sowie der Unterstützung interner Wechsel von Mitarbeitern erfolgen. Andererseits soll das KEC die berufliche Entwicklung von Mitarbeitern sowie die Förderung von internen Karrieren unterstützen und die Führungskräfte bei dieser Aufgabe begleiten. Gründe für einen internen Jobwechsel können einerseits Weiterentwicklungs- bzw. Karrierewünsche sein, andererseits aber auch die Tatsache, dass der aktuelle Job aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr länger machbar ist oder aus organisatorischen Gründen wegfällt.

Um ein transparentes Auswahlverfahren zu gewährleisten wurde eine leistungsfähige Bewerbungsmanagementsoftware implementiert. Weiters kommen je nach Anforderungen an die Stelle unterschiedlichste Recruitingtools (Assessmentcenter, Tests, Recruiting Lounges, etc.) zum Einsatz.

Im jährlich stattfindenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf des Mitarbeiters besprochen und festgehalten. Nicht nur die fachliche Weiterbildung nimmt einen großen Stellenwert ein, auch persönlichkeitsbildende Maßnahmen sind ein wichtiger Schwerpunkt. Zahlreiche Seminare und Workshops zu Themen wie Führung, Sprachen, EDV sowie Gesundheit und Unfallprävention stehen Mitarbeitern offen und werden im jährlichen Aus- und Weiterbildungskatalog zusammengefasst. Das 2016 am Flughafen Wien gestartete Bildungs-Managementsystem hat zum Ziel, die gesamte Aus- und Weiterbildungsadministration und -dokumentation auf effiziente und leistungsfähige Beine zu stellen.

Bereits 2015 startete am Flughafen Wien ein breit angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm. Auf Basis einer individuellen Standortbestimmung von 120 Führungskräften im Rahmen eines Development-Centers wurde anschließend in einem persönlichen Gespräch ein individualisierter Entwicklungsplan erarbeitet. Dieser beinhaltet Seminare zu Themenschwerpunkten, die alle Führungskräfte durchlaufen („Mitarbeiter entwickeln und zu Erfolgen führen“ sowie „Mitarbeiterorientierte Kommunikation“) gefolgt von individuellen Vertiefungsschwerpunkten und Individualmaßnahmen.

Die Führungskräfteentwicklung stand 2017 ganz unter dem Motto der Transfersicherung. Unter dem Motto „Fü(h)r Dich“ wurden und werden Führungskräfte eingeladen, >

sich in Gruppen zu treffen, um sich auszutauschen, Erlerntes zu vertiefen und gemeinsam zu reflektieren. In regelmäßigen Abständen werden alle Führungskräfte durch einen Führungsnewsletter der Personalentwicklung über aktuelle, führungsrelevante Themen informiert, und es wurde auch eine Online-Wissensplattform ins Leben gerufen – ein Führungskräfte-Wikipedia – die diese Inhalte vermittelt.

Den hohen Standard der Kenntnisse und Fähigkeiten zu halten bzw. noch weiter auszubauen ist ein Schwerpunktthema für die nächsten drei Jahre. In Summe wurden im Jahr 2017 in der Flughafen Wien AG, der Muttergesellschaft, €2,0 Mio. für Weiterbildungsmaßnahmen aufgewendet. Das entspricht rund € 600 pro Mitarbeiter (bezogen auf 3.133 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt in der Muttergesellschaft).

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

Am Flughafen Malta wird ebenfalls ein umfangreiches Ausbildungsprogramm verfolgt. Neben laufenden Auffrischkursen wurden auch technische Trainings und Zertifizierungsprüfungen durchgeführt. Im Jahr 2017 wurden insgesamt 10.177 Trainingsstunden im Bereich des Krisenmanagements, Brandschutz, Erste Hilfe, Kundendienst und Sensibilisierungsschulungen aufgewendet. Mitarbeitern wird auch eine Unterstützung bei Studien (Sponsorship) angeboten, um die berufliche und professionelle Weiterbildung zu fördern.

Im Jahr 2017 wurde ein Prozess zur Evaluierung von Trainingsqualität und Feedbackgesprächen am Flughafen Malta eingeführt. Bei regelmäßigen Leistungsbeurteilungen stehen gegenseitiges Feedback und die individuelle Weiterentwicklung zur kontinuierlichen Verbesserung der Performance im Fokus.

› **Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte**

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

› **Mitarbeiterstiftung**

Bereits vor über 15 Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10% der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2017 kam für das Geschäftsjahr 2016 ein Dividendertrag von € 5,3 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter rund 60% eines Monatsgrundgehalts bzw. Grundlohns 2016.

› **Arbeitsstiftung**

Die „offene Arbeitsstiftung Steyr“ kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oder aus gesundheitlichen Gründen ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da die Flughafen Wien AG als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist sie seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2017 traten 8 Mitarbeiter der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2017 wurde somit insgesamt 97 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen dieser Initiative ermöglicht.

› **Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse**

Für alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG mit Eintritt vor 1. November 2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen bzw. Pensionsvorsorgen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

› **Freiwillige Sozialleistungen**

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie mit Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten.

Zudem wurde die Essensversorgung für die Mitarbeiter aufgrund der Ergebnisse aus der unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung Ende 2015 neu organisiert und finanziell unterstützt.

› **Beruf und Familie**

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

Um den Wiedereinstieg nach der Karenzzeit zu erleichtern, werden die Mitarbeiter auch während der Karenzzeit über aktuelle Ereignisse und wesentliche Entwicklungen im Unternehmen informiert. Die karenzierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können so den Kontakt zum Unternehmen auch während der Karenzzeit aufrechterhalten, wobei auch immer mehr Männer die Kinderbetreuung übernehmen.

Seit 2012 gewährt der Flughafen Wien seinen Mitarbeitern einen sogenannten „Papaonat“. Der Mitarbeiter hat das Recht, innerhalb der ersten drei Lebensmonate seines Kindes für maximal 28 aufeinanderfolgende Kalendertage dienstfrei gestellt zu werden und 50% seines monatlichen Bezugs weiterbezahlt zu bekommen. Im Jahr 2017 haben 77 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen.

>

2017 hat der Flughafen Wien die Aktivitäten im Rahmen des Audit „berufundfamilie“ weiter verstärkt. Dabei handelt es sich um ein staatliches Gütezeichen, welches Unternehmen für familienbewusste Personalpolitik verliehen wird. Der Auditierungsprozess dauert drei Jahre und wird von speziell dafür ausgebildeten Auditoren begleitet.

› **Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste**

Nur ein gemeinsames Bewusstsein und entsprechendes Verhalten aller Beschäftigten im Sinne der Prävention kann eine kontinuierliche Verbesserung der Arbeitssicherheit und somit den Erhalt der wertvollen physischen und psychischen Gesundheit garantieren.

Die sichere Arbeitsdurchführung und die damit verbundenen unfallfreien Betriebsabläufe sind auch ein Beitrag zur Kundenzufriedenheit. Die 1.000 Mitarbeiter-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle konnte auch 2017 weiter gesenkt werden.

Wie auch in den Vorjahren werden im Rahmen der Evaluierung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz regelmäßig Workshops sowie Gespräche über Maßnahmengestaltung und -umsetzung zur Verbesserung der Arbeitssituation durchgeführt. Seitens der Präventivdienste wurde bei Begehungen, Schulungen und Beratungen, gemeinsam mit den Führungskräften sowie mit den Arbeitnehmern und Belegschaftsvertretern, konstruktiv an der Umsetzung und Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen gearbeitet. Die notwendige Eigenverantwortung sowie Disziplin aller Beteiligten bei der Umsetzung von Maßnahmen wurde dabei angeregt.

Unter dem Titel GEMEINSAM GESUND findet betriebliche Gesundheitsförderung statt. Das gesamte Management-Team bekennt sich zu den Grundsätzen und Prinzipien der BGF-Charta und erkennt Sicherheit und Gesundheit als einen wesentlichen Faktor für die Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an.

› **Diversität**

Diversität stellt für einen Dienstleistungsbetrieb ein zentrales Thema dar.

Die Bedeutung von Diversität am Flughafen Wien zeigt alleine schon die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der FWAG und ihren Tochterunternehmen über 54 Nationalitäten vertreten sind, die 11 unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz dieser großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

› **Frauenförderung**

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2017 bei rund 20%. Zurückzuführen ist diese Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karriereöglichkeiten geschaffen.

Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil – insbesondere in Führungspositionen – nachhaltig auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG derzeit auf 14,1%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt 20%.

› **Flexible Arbeitszeitmodelle**

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Zudem besteht in vielen Bereichen die Möglichkeit der Teilzeitarbeit, die im Jahr 2015 durch die Einführung von Gleitzeitmodellen auch für diese Mitarbeitergruppe flexibilisiert wurde. Für eine weitere wesentliche Flexibilisierung der Arbeitszeit wurde im vergangenen Jahr ein Projekt für mobiles Arbeiten im IT-Bereich sehr erfolgreich gestartet. Ergänzend wurde für alle Mitarbeiter die Möglichkeit geschaffen, Gehaltsbestandteile (z. B. Anerkennungszahlung für Dienstjubiläen) als Freizeit zu konsumieren. Darüber hinaus wurden Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle angeboten.

› **Ältere Arbeitnehmer**

Besonders wichtig sind die Maßnahmen im Zuge des Projekts „ältere Arbeitnehmer“. Die Anhebung des faktischen Pensionsantrittsalters erfordert den längeren Verbleib im Unternehmen.

Das erfordert im Vorfeld die Implementierung umfangreicher Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen, da viele Mitarbeiter permanent hohen Belastungen ausgesetzt sind. Entsprechende Programme und begleitende Maßnahmen, die Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das bevorzugte Angebot geeigneter Arbeitsplätze für diese Mitarbeitergruppe werden derzeit ausgearbeitet und schrittweise umgesetzt.

› **Menschen mit besonderen Bedürfnissen**

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit.

Zu diversen Schwerpunkten wurden gemeinsam 150 Einzelmaßnahmen beschlossen, von denen bereits der Großteil umgesetzt wurde. Begleitet wird der gesamte Prozess von Arbeitsgruppen, denen auch Vertreter der Hilfsorganisationen angehören.

› Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter am Standort Wien	2017	Veränd. in %	2016
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	4.317	-0,8	4.353
davon Arbeiter	2.950	-2,0	3.011
davon Angestellte	1.367	1,9	1.342
Personalstand (Stichtag, FTE)	4.328	0,2	4.322
davon Arbeiter	2.910	-1,5	2.955
davon Angestellte	1.419	3,8	1.366
Personalstand (Köpfe)	5.461	0,6	5.427
Lehrlinge (Durchschnitt)	44	-4,3	46
Durchschnittsalter in Jahren	40,3	n. a.	39,9
Betriebszugehörigkeit in Jahren	10,1	n. a.	9,8
Anteil Frauen in %	20,9	n. a.	20,8
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	2.161,9	10,3	1.959,5
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	110	-7,6	119

Mitarbeiter am Standort Malta	2017	Veränd. in %	2016
Personalstand (Durchschnitt)	307	1,0	304
davon Arbeiter	0	n. a.	0
davon Angestellte	307	1,0	304
Personalstand (Stichtag)	311	2,3	304
davon Arbeiter	0	n. a.	0
davon Angestellte	311	2,3	304
Durchschnittsalter in Jahren ¹	40,6	n. a.	41,1
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹	11,9	n. a.	13,1
Anteil Frauen in % ¹	35,0	n. a.	33,7
Aufwendungen für Weiterbildung in T€ ¹	147,0	8,3	135,7
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	n. a.	n. a.	6

1) Vorläufige Werte

Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die Flughafen Wien AG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die Flughafen Wien AG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten und hat keinen Einfluss auf deren Lieferkette.

Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Aktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist die Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens. Im Verhaltenskodex sind beispielsweise Regelungen zur Geschenkkannahme und Einladungen zu Geschäftsessen, aber auch allgemeine Verhaltensregeln im Umgang mit Geschäftspartnern.

Die Unternehmenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe spiegeln sich im täglichen Arbeitsleben wider: Respekt gegenüber allen Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern bedarf einer offenen und wertfreien Kommunikation über alle Ebenen. Der aktive Austausch zwischen allen Partnern wird auch durch regelmäßige Arbeitnehmerversammlungen und Informationsveranstaltungen gefördert. Das quartalsweise stattfindende „Nachgefragt“ am Flughafen Wien ermöglicht jedem Mitarbeiter den direkten Austausch mit dem Vorstand und Führungskräften.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit.

Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv, die es ermöglicht, anonym Missstände im Unternehmen aufzuzeigen.

Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Er sorgt auch für die Schulung der betroffenen Mitarbeiter und informiert in internen Workshops über aktuelle gesetzliche Neuerungen (wie zum Beispiel im Bereich des Korruptionsstrafrechts).

Die Flughafen Wien AG unterliegt als Sektorenauftraggeber bei sämtlichen Beschaffungen den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen. Dies wird durch die Aktivitäten des zentralen Einkaufs und des zentralen Controllings sowie durch die konsequente Umsetzung des Vieraugenprinzips unterstützt.

› Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und dem darauf beruhenden Börsengesetz ergeben, wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt.

Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So erhält jeder Mitarbeiter, der in einem compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine persönliche Schulung, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat.

Um die Sensibilität für die „Emittenten Compliance“ auch im restlichen Unternehmen zu erhöhen, werden alle Mitarbeiter im Intranet und in Artikeln in der hauseigenen Mitarbeiterzeitung über dieses Thema informiert.

Am Flughafen Malta werden ebenfalls die lokalen börsengesetzlichen Regelungen sowie europäische Verordnungen umgesetzt und überwacht. Dazu dienen interne Richtlinien, die neben den gesetzlichen Bestimmungen auch allgemeine Verhaltensregeln umfassen.

Offenlegung gemäß § 243a UGB

› 1. Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt € 152.670.000 und ist nach dem Aktiensplit vom 27. Juni 2016 in 84.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien geteilt, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“).

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com abrufbar.

› 2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Die Airports Group Europe S.à. r.l. hält 39,8% der Aktien. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20,0%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10,0% am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10,0% bekannt.

› 3. Syndikatsvereinbarung

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

› 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

› 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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

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

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

› 7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

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

Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde mit Beschluss der Hauptversammlung am 31. Mai 2016 ermächtigt, für die Dauer von 30 Monaten ab dem Tag der Beschlussfassung eigene Aktien der Gesellschaft im Ausmaß von bis zu 10% des Grundkapitals der Gesellschaft, auch unter wiederholter Ausnutzung der 10%-Grenze, zu erwerben und zu veräußern. Der Erwerb und die Veräußerung können nach Wahl des Vorstands über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot erfolgen. Der Gegenwert pro Stückaktie darf die Untergrenze in Höhe von € 21,25 nicht unterschreiten und die Obergrenze von € 30,00 nicht überschreiten. Der Vorstand der Gesellschaft hat von dieser Ermächtigung bisher keinen Gebrauch gemacht. Derzeit gibt es kein genehmigtes Kapital.

› 8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 350,0 Mio.) wurde unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen

Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt. Für Finanzierungen in einem Ausmaß von € 400 Mio. (derzeit aushaftend mit € 350,0 Mio.) stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40%, aber mehr als 30% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG im Zuge einer Kapitalerhöhung der Flughafen Wien AG ohne gänzliche oder teilweise Ausübung der Bezugsrechte durch das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien keinen Kontrollwechsel dar, sofern nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (wie oben definiert) über die Flughafen Wien AG erlangt.

› 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Corporate Governance

Der konsolidierte Corporate-Governance-Bericht gemäß § 267b UGB für das Geschäftsjahr 2017 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com veröffentlicht.

Nachtragsbericht

› Verkehrsentwicklung Jänner 2018

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner 2018 ein deutliches Passagierwachstum von 4,6%.

› Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner 2018 um 1,9% auf 1.472.161 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2018 ein Plus von 1,1% gegenüber dem Jänner 2017 auf 354.730 Passagiere. Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg ebenfalls im selben Zeitraum um 2,5% auf 1.108.970. Das Frachtaufkommen legte deutlich um 14,9% auf 21.847 umgeschlagene Tonnen zu. Die Flugbewegungen nahmen um 0,1% zu, das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) stieg um 0,3%.

› Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Ein sehr starkes Passagierplus gab es im Jänner 2018 für den Flughafen Malta mit einem Zuwachs um 16,7% und auch am Flughafen Košice gab es einen erfreulichen Anstieg um 15,8% beim Passagieraufkommen.

› Verkehrsentwicklung Februar 2018

Auch im Februar konnte ein Passagierplus erzielt werden. Das Passagieraufkommen der Flughafen-Wien-Gruppe stieg um 8,8% auf 1,9 Mio. Reisende. Am Flughafen Wien betrug das Plus 6,5%.

› Entgelte 2018 am Flughafen Wien

Per 1. Jänner 2018 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltegesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

- › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: +0,54%
- › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: +0,69%
- › Infrastrukturentgelt Betankung: -0,13%

Das PRM-Entgelt wurde auf € 0,46 pro abfliegenden Passagier angehoben.

Das Sicherheitsentgelt beträgt im Jahr 2018 unter Berücksichtigung der bereits ab 1. September 2015 erfolgten absoluten Anhebung um € 0,51 infolge neuer EU-Bestimmungen betreffend Sprengstoffdetektion und der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel € 8,40 pro abfliegenden Passagier.

Prognosebericht

Das Wachstum des realen BIP in Österreich setze sich auch zu Beginn des neuen Wirtschaftsjahres 2018 fort. Für die Jahre 2018 und 2019 prognostiziert die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) ein BIP-Wachstum von 2,4% bzw. 2,3%. Impulse dafür liefern u. a. hohe Güterexporte und eine hohe Beschäftigungsdynamik mit einem Rückgang der Zahl der Arbeitslosen und steigenden Arbeitskräfteangebots.

Die Inflation in Österreich, die im Jahr 2017 mit 2,2% wesentlich höher ausfiel als 2016, könnte sich im Jahr 2018 auf 1,6% reduzieren. Eine HVPI-Inflation von 1,7% wird aktuell für 2019 prognostiziert (Quelle: OeNB, Konjunktur aktuell Dezember 2017; Konjunktur aktuell Jänner 2018).

Für das Jahr 2018 rechnet die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice mit einem Passagierzuwachs von mehr als 7%. Der Konzern-Umsatz sollte 2018 über € 760 Mio. liegen, das Konzern-EBITDA bei über € 340 Mio. Das Ergebnis nach Steuern (Konzern) wird aus heutiger Sicht bei mindestens € 140 Mio. erwartet. Die Nettoverschuldung soll unter € 250 Mio. gehalten werden. Für Investitionen sind im Jahr 2018 rund € 175 Mio. vorgesehen.

Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien für 2018 ein Passagierwachstum von mehr als 5%. Erste Impulse dafür sind aus heutiger Sicht unter anderem durch neue Streckenaufnahmen nach Kapstadt (ZAF) und Tokio (JPN) durch Austrian Airlines, zu 18 Destinationen durch Wizz Air, zu zwölf Destinationen durch Eurowings sowie durch neue Verbindungsaufnahmen und Frequenzaufstockungen von Air Malta, easyJet, Volo-tea und Vueling zu erwarten.

Schwechat, am 12. März 2018

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Konzernabschluss 2017 der Flughafen Wien AG

78	——	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
79	——	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
80	——	Konzernbilanz
81	——	Konzern-Geldflussrechnung
82	——	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
84	——	Konzernanhang
210	——	Erklärung des Vorstands nach § 124 Börsengesetz
211	——	Bestätigungsvermerk

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2017

in T€	Anhang	2017	2016
Umsatzerlöse	(1)	753.184,7	741.596,0
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	10.491,9	10.411,0
Betriebsleistung		763.676,7	752.007,0
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-38.285,0	-35.858,4
Personalaufwand	(4)	-282.742,3	-272.037,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-119.027,1	-116.419,0
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	2.859,7	2.093,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		326.482,0	329.786,1
Planmäßige Abschreibungen	(7)	-132.364,6	-137.536,0
Wertaufholungen	(7)	0,0	10.120,8
Wertminderungen	(7)	-2.269,5	-30.367,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		191.848,0	172.003,6
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(8)	537,1	663,0
Zinsertrag	(9)	1.599,6	2.992,8
Zinsaufwand	(9)	-20.937,6	-22.201,5
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	350,9	0,0
Finanzergebnis		-18.450,0	-18.545,7
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		173.398,0	153.457,9
Ertragsteuern	(11)	-46.477,9	-40.840,8
Periodenergebnis		126.920,0	112.617,1
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		114.743,2	102.639,2
Nicht beherrschende Anteile		12.176,8	9.977,9
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(12)	84.000.000	84.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		1,37	1,22

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2017

in T€	Anhang	2017	2016
Periodenergebnis		126.920,0	112.617,1
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)	-1.264,9	1.463,5
Darauf entfallende latente Steuern	(31)	316,2	-354,7
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden gegebenenfalls in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			
Ergebnis aus der Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	(25)	540,5	304,5
davon erfolgsneutrale Veränderung	(25)	880,9	304,5
davon realisiertes Ergebnis	(10)	-340,5	0,0
Darauf entfallende latente Steuern	(31)	-134,1	-75,3
Sonstiges Ergebnis		-542,3	1.338,0
Gesamtergebnis		126.377,7	113.955,1
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		114.198,9	104.012,9
Nicht beherrschende Anteile		12.178,9	9.942,2

Konzernbilanz

zum 31. 12. 2017

in T€	Anhang	31. 12. 2017	31. 12. 2016
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	156.606,3	158.964,6
Sachanlagen	(14)	1.441.371,9	1.455.926,9
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(15)	132.819,5	145.849,2
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(16)	40.987,2	40.235,1
Sonstige Vermögenswerte	(17)	99.129,1	34.910,0
		1.870.914,0	1.835.885,8
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(18)	5.979,5	5.970,2
Wertpapiere	(19)	22.178,7	21.301,7
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	(20)	2.961,3	4.307,9
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(21)	113.038,2	107.423,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(22)	47.918,7	43.438,5
		192.076,4	182.441,8
Summe Aktiva		2.062.990,3	2.018.327,6
PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(23)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(24)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(25)	1.941,3	2.847,9
Einbehaltene Ergebnisse	(26)	850.181,4	787.576,0
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.122.450,0	1.060.751,1
Nicht beherrschende Anteile	(27)	88.506,2	83.224,1
		1.210.956,2	1.143.975,2
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(28)	153.103,0	153.302,3
Finanzverbindlichkeiten	(29)	356.147,6	396.310,3
Übrige Verbindlichkeiten	(30)	39.615,0	43.627,3
Latente Steuern	(31)	52.432,3	58.947,0
		601.298,0	652.186,9
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(32)	10.318,3	1.585,4
Übrige Rückstellungen	(32)	107.833,5	87.132,9
Finanzverbindlichkeiten	(29)	46.962,7	63.917,0
Lieferantenverbindlichkeiten	(33)	46.043,9	34.593,7
Übrige Verbindlichkeiten	(34)	39.577,7	34.936,5
		250.736,1	222.165,4
Summe Passiva		2.062.990,3	2.018.327,6

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2017

in T€	Anhang	2017	2016
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		173.398,0	153.457,9
+ Abschreibungen auf das Anlagevermögen	(7)	132.364,6	137.536,0
- Wertaufholungen	(7)	0,0	-10.120,8
+ Wertminderungen	(7)	2.269,5	30.367,3
- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	-2.859,7	-2.093,7
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	(16)	2.107,7	2.659,7
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	(2) (5) (10)	-1.166,4	-199,0
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	(2)	-223,1	-224,2
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge		207,1	-52,2
+ Zins- und Dividendenergebnis	(8) (9)	18.800,9	18.545,7
+ Erhaltene Dividenden	(35)	537,1	663,0
+ Erhaltene Zinsen	(35)	1.711,6	2.898,4
- Bezahlte Zinsen	(35)	-21.253,5	-22.054,9
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	(18)	-9,3	-206,7
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	(17) (21)	-4.464,6	-3.629,1
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	(28) (32) (35)	19.236,5	2.162,0
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	(33) (34) (30)	1.922,2	5.384,8
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		322.578,5	315.094,1
- Zahlungen für Ertragsteuern	(11) (31) (32)	-44.670,5	-60.011,5
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		277.908,0	255.082,6
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)		1.031,7	497,1
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang		1.621,9	5.053,2
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	(13) (14) (15) (35)	-93.183,9	-88.362,8
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	(17)	-383,8	-13,4
+ Einzahlung für zum Verkauf stehende Vermögenswerte	(20)	0,0	69.095,1
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen		0,0	15,4
+ Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	(17) (21)	20.000,0	0,0
- Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen	(17) (21)	-86.000,0	-40.000,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		-156.914,1	-53.715,4
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	(23)	-52.500,0	-42.000,0
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	(27)	-6.896,7	-6.855,2
- Auszahlungen aus dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	(40)	0,0	-60.409,5
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	(29)	47.100,0	0,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(29)	-104.216,9	-93.402,3
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		-116.513,7	-202.667,0
Veränderung des Finanzmittelbestandes		4.480,2	-1.299,7
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	(22)	43.438,5	44.738,2
Finanzmittelbestand am Ende der Periode		47.918,7	43.438,5

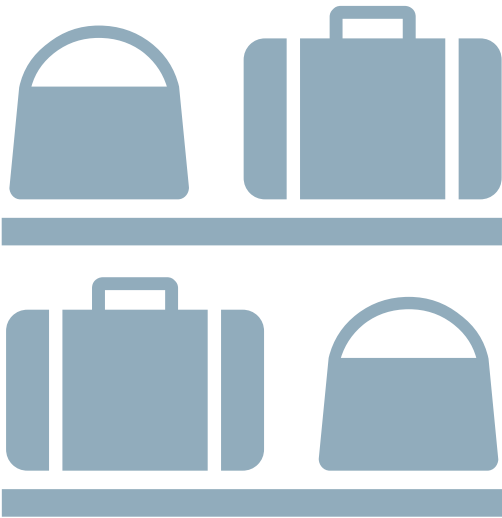
Entwicklung des Konzernerneigenkapitals

vom 1.1. bis 31.12.2017

den Gesellschaftern der						
in T€	Anhang	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	AfS- Rücklage	Neubewer- tung im- materielles Vermögen	Neube- wertungen von Plänen
Stand zum 1.1.2016		152.670,0	117.657,3	1.013,5	18.563,6	-25.373,6
Marktwertbewertung von Wertpapieren	(25)			227,5		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)					1.146,2
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	227,5	0,0	1.146,2
Periodenergebnis						
Gesamtergebnis		0,0	0,0	227,5	0,0	1.146,2
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)				-362,2	
Änderungen aus dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	(40)		0,0			
Dividendenausschüttung	(23)					
Stand zum 31.12.2016		152.670,0	117.657,3	1.241,0	18.201,4	-24.227,4
Stand zum 1.1.2017		152.670,0	117.657,3	1.241,0	18.201,4	-24.227,4
Marktwertbewertung von Wertpapieren	(25)			404,3		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)					-948,6
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	404,3	0,0	-948,6
Periodenergebnis						
Gesamtergebnis		0,0	0,0	404,3	0,0	-948,6
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)				-362,2	
Dividendenausschüttung	(23)					
Stand zum 31.12.2017		152.670,0	117.657,3	1.645,3	17.839,1	-25.176,0

Muttergesellschaft zurechenbar

Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
7.632,9	1.836,3	764.473,5	1.036.637,2	102.647,7	1.139.284,9
	227,5		227,5	1,7	229,2
	1.146,2		1.146,2	-37,4	1.108,8
0,0	1.373,7	0,0	1.373,7	-35,7	1.338,0
		102.639,2	102.639,2	9.977,9	112.617,1
0,0	1.373,7	102.639,2	104.012,9	9.942,2	113.955,1
	-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0
	0,0	-37.898,9	-37.898,9	-22.510,6	-60.409,5
	0,0	-42.000,0	-42.000,0	-6.855,2	-48.855,2
7.632,9	2.847,9	787.576,0	1.060.751,1	83.224,1	1.143.975,2
7.632,9	2.847,9	787.576,0	1.060.751,1	83.224,1	1.143.975,2
	404,3		404,3	2,0	406,3
	-948,6		-948,6	0,0	-948,6
0,0	-544,3	0,0	-544,3	2,0	-542,3
		114.743,2	114.743,2	12.176,8	126.920,0
0,0	-544,3	114.743,2	114.198,9	12.178,9	126.377,7
	-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0
	0,0	-52.500,0	-52.500,0	-6.896,7	-59.396,7
7.632,9	1.941,3	850.181,4	1.122.450,0	88.506,2	1.210.956,2



Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2017

I. Unternehmen

› Angaben zum berichtenden Unternehmen

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

› Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

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

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

Im Jahr 2017 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Anforderungen der EU (VO) 139/2014 zertifiziert. Am 14. Dezember 2017 wurde die bis auf Widerruf gültige Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Die EU Zertifizierung von europäischen Verkehrsflughäfen dient zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Europa.

Das Tochterunternehmen Malta International Airport p.l.c. (MIA) ist für den Betrieb und die Entwicklung des Flughafen Malta verantwortlich. MIA erhielt beginnend ab Juli 2002 eine 65 jährige Konzession für den Betrieb des Flughafens.

II. Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2017 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

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

Einzelheiten zu den Rechnungslegungsmethoden finden sich in den Anhangsangaben (44) – (48).

>

III. Funktionale Darstellungswährung

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

IV. Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

› Werthaltigkeit von Vermögenswerten

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von Konzessionen und Rechten (Buchwert in Höhe von T€ 128.144,5, Vorjahr: T€ 130.502,8), Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 28.461,8, Vorjahr: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.441.371,9, Vorjahr: T€ 1.455.926,9), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 132.819,5, Vorjahr: T€ 145.849,2) sowie langfristigen anderen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 140.116,3, Vorjahr: T€ 75.145,1) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 40.987,2, Vorjahr: T€ 40.235,1) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Erhöhungen der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung/Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

› Nutzungsdauern

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

› Projekt 3. Piste

Im Zusammenhang mit der Errichtung der 3. Piste sind in den vergangenen Jahren Aufwendungen für das UVP-Verfahren sowie den Umweltfonds angefallen, welche aufgrund des direkten Zusammenhangs mit der Errichtung der 3. Piste als Anschaffungsnebenkosten aktiviert wurden. Diese Bilanzierung beruhte auf der Einschätzung des Managements der Flughafen Wien AG, dass bei Erfüllung sämtlicher im Verfahren vorgeschriebenen Auflagen das Projekt 3. Piste in der geplanten Form umgesetzt werden kann. Entgegen dieser Einschätzung erhielt die Flughafen Wien AG am 9. Februar 2017 eine abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zum Bauvorhaben Parallelpiste. Diese Entscheidung vom 2. Februar 2017 führte beim Management der Flughafen Wien AG zur Erkenntnis, dass unabhängig von der Möglichkeit zur Einbringung von außerordentlichen Rechtsmitteln und entsprechender Weiterverfolgung des Projekts 3. Piste, eine deutlich höhere Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Realisierbarkeit des Projekts besteht als ursprünglich angenommen. Aufgrund dieser werterhellenden Erkenntnis wurde eine Neu Beurteilung hinsichtlich Ansatz und Werthaltigkeit der bisher aktivierten Projektkosten vorgenommen. Dies führte dazu, dass im Geschäftsjahr 2016 Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds und die korrespondierenden aktivierten Projektkosten in Höhe von T€ 48.296,2 ausgebucht wurden. Die verbleibenden Projektkosten in Höhe von T€ 30.367,3 wurden zur Gänze wertgemindert.

Die öffentliche Diskussion und der weitere Verfahrensverlauf während des Jahres 2017 haben die Flughafen Wien AG in der Einschätzung bestärkt, dass die Erlangung der für die Errichtung der 3. Piste in der geplanten Form erforderlichen UVP-Genehmigung entgegen den ursprünglichen Annahmen als unsicher einzustufen ist, sodass aus gegenwärtiger Sicht die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 16 nicht mehr als erfüllt angesehen werden. Infolge dieser Schätzungsänderung wurde im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 ein (erfolgsneutraler) Abgang der im Vorjahr vollständig wertgeminderten Anschaffungsnebenkosten im Zusammenhang mit der Errichtung der 3. Piste iHv T€ 30.367,3 vorgenommen. Im Geschäftsjahr 2017 angefallene Aufwendungen iHv T€ 1.018,8 wurden daher mangels Erfüllung der Aktivierungsvoraussetzungen im Aufwand erfasst.

Zwar wurde am 29. Juni 2017 die abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 2. Februar 2017 durch den Verfassungsgerichtshof (VfGH) aufgehoben und der Fall zur neuerlichen Entscheidung an das Bundesverwaltungsgericht zurückverwiesen. Angesichts des bisherigen Verfahrensverlaufs führt das jedoch nach Ansicht der Flughafen Wien AG noch zu keiner geänderten Einschätzung hinsichtlich Realisierbarkeit der 3. Piste, da nunmehr eine neuerliche Beurteilung durch das BVwG erforderlich ist. Aufgrund der Erfahrungen aus dem laufenden Verfahren lautet daher die Einschätzung des Managements der Flughafen Wien AG weiterhin, dass aktuell nicht hinreichend sicher ist, ob das Projekt 3. Piste in der geplanten Form umgesetzt werden kann und die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 16 daher nicht erfüllt sind.

› Forderungswertberichtigungen

Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen in Höhe von T€ 3.532,4 (Vorjahr: T€ 3.926,7) auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von T€ 3.041,8 (Vorjahr: T€ 3.044,9) auf sonstige Forderungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Schuldern resultieren. Die vom Management verwendeten Grundlagen für die Beurteilung der Angemessenheit der Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen sind die Fälligkeitsstruktur der Forderungssalden und Erfahrungen in Bezug auf Ausbuchungen von Forderungen in der Vergangenheit, die Bonität der Schuldner sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage des Vertragspartners kann der Umfang der tatsächlich vorzunehmenden Ausbuchungen den Umfang der erwarteten Ausbuchungen übersteigen.

› Sozialkapitalrückstellungen

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 130.928,3 (Vorjahr: T€ 129.229,7) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 20.565,3 (Vorjahr: T€ 20.638,2) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

› Sonstige Rückstellungen

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten und Prozessen oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 2.650,4 (Vorjahr: T€ 1.806,9) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfahren Erfolg hat und eine Verbindlichkeit entsteht, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung in hohem Maße auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Hinsichtlich einer von einem ehemaligen Bestandsnehmer gegen die Flughafen Wien AG in New York eingebrauchten Klage über US\$ 168 Mio. wegen vermeintlicher Diskrimi-

nierung – ist das Management zur Einschätzung gelangt, dass die Klage jeder sachlichen und rechtlichen Grundlage entbehrt. Eine Rückstellung für behauptete Ansprüche wurde im vorliegenden Abschluss nicht gebildet.

› Latente Steuern

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen. Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 25.412,2 (Vorjahr: T€ 23.847,7) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Kommt es zu einer Änderung der Werthaltigkeitsbeurteilung bei aktiven latenten Steuern, sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

› Betriebsprüfung

Die steuerliche Außenprüfung von österreichischen in den Konzernabschluss eingebundenen Gesellschaften für die Jahre 2008 bis 2011 (u. a. auch Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2012 und 2013 wurde im Geschäftsjahr 2016 beendet. Sich daraus ergebende Verpflichtungen wurden im Konzernabschluss 2016 verarbeitet. Künftige Entwicklungen können zu entsprechenden Anpassungen in den Folgeperioden führen.

› Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Die Flughafen-Malta-Gruppe (Teilkonzern der Flughafen-Wien-Gruppe) betreibt ihre kommerziellen und betrieblichen Tätigkeiten im Rahmen einer Konzession, welche im Jahr 2002 von der Regierung Maltas gewährt wurde. Eine detaillierte Analyse hat ergeben, dass die Flughafen-Malta-Gruppe aufgrund des hohen Grads an nicht regulierten Aktivitäten nicht unter den Anwendungsbereich von IFRIC 12 fällt.

V. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

› (1) Umsatzerlöse und Segmentberichterstattung

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

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

Airport

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

Handling & Sicherheitsdienstleistungen ¹

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

¹⁾ Umbenennung nur zwecks Präzisierung – keine inhaltliche Änderung gegenüber der Vorperiode

Retail & Properties

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

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

Malta

Das Segment Malta umfasst neben dem Flughafen Malta (Malta International Airport plc, MIA) auch die direkt von diesem gehaltenen Beteiligungen (im Folgenden: MIA-Gruppe). Der Flughafen Malta und seine Beteiligungen sind für den Betrieb des Flughafens Malta verantwortlich. Neben den klassischen Aviation-Dienstleistungen, generieren die Unternehmen der MIA-Gruppe auch Erlöse im Bereich des Parkens sowie der Vermietung von Retail- und Office-Flächen. Das Handling wird im Rahmen einer Konzessionsvereinbarung von zwei externen Unternehmen durchgeführt.

Sonstige Segmente

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

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

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

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

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

Andere Positionen wie Finanzergebnis oder Steueraufwand je operatives Segment werden bei den Segmentinformationen nicht angegeben, da die interne Berichterstat->

tung nur die Positionen bis einschließlich das EBIT umfasst und diese anderen Positionen zentral überwacht werden.

Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen, Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen sowie Vorräte. Die Flughafen-Wien-Gruppe weist keine Segmentschulden für jedes berichtete operative Segment aus, da diese Schulden zentral überwacht werden. Das Segmentvermögen enthält nicht jene Vermögenswerte, die in der Überleitung des Segmentvermögens auf das Konzernvermögen als „Sonstiges (nicht zuordenbar)“ dargestellt werden. Das nicht zuordenbare Konzernvermögen besteht im Wesentlichen aus den sonstigen finanziellen Vermögenswerten, den Wertpapieren des kurzfristigen Vermögens, den Forderungen gegenüber dem Finanzamt, den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, den Abgrenzungsposten sowie den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe.

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

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

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

Änderungen im Geschäftsjahr 2017:

Die im Geschäftsjahr neu gegründete Tochter Load Control International SK s.r.o wird dem Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen zugeordnet.

› Segmentangaben 2017

2017 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	368.240,6	160.669,4	126.158,3	82.369,2	15.747,2	753.184,7
Interne Segmentumsätze	33.940,6	70.816,5	14.658,3	0,0	105.653,2	
Segmentumsätze	402.181,2	231.486,0	140.816,6	82.369,2	121.400,4	
Externe sonstige betriebliche Erträge	546,9	666,9	1.647,6	0,0	1.152,0	4.013,4
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	3.252,5	212,7	1.691,9	0,0	1.321,5	6.478,6
Betriebsleistung	405.980,7	232.365,6	144.156,0	82.369,2	123.873,8	
Material und sonstige bezogene Leistungen	3.763,0	7.261,6	857,2	2.897,8	23.505,4	38.285,0
Personalaufwand	42.077,2	170.817,9	10.193,3	8.045,4	51.608,4	282.742,3
Sonstige Aufwendungen	43.223,9	5.769,0	20.905,1	20.826,0	28.303,2	119.027,1
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	2.859,7	2.859,7
Interner Aufwand	146.195,6	33.532,5	38.944,6	798,2	5.597,8	
Segment EBITDA	170.721,0	14.984,6	73.255,9	49.801,7	17.718,8	326.482,0
Planmäßige Abschreibungen	85.866,9	5.674,7	18.305,6	9.203,8	13.313,6	132.364,6
Wertaufholungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wertminderungen	790,4	0,0	1.479,1	0,0	0,0	2.269,5
Segmentabschreibungen	86.657,3	5.674,7	19.784,7	9.203,8	13.313,6	
Segment EBIT	84.063,7	9.310,0	53.471,1	40.597,9	4.405,2	191.848,0
Segmentinvestitionen²	26.207,2	8.978,8	35.534,4	14.017,3	18.826,2	103.563,9
Segmentvermögen	1.131.787,6	39.479,1	310.429,1	327.061,3	105.794,4	1.914.551,5
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					40.987,2	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						148.438,8
Konzernvermögen						2.062.990,3
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	518	2.992	102	307	705	4.624

1) Betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) Inklusive Rechnerkorrekturen, ohne Finanzanlagen

› Segmentangaben 2016

2016 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	370.767,8	158.382,3	123.938,5	73.064,8	15.442,7	741.596,0
Interne Segmentumsätze	35.934,4	70.774,5	17.626,2	0,0	108.894,4	
Segmentumsätze	406.702,2	229.156,7	141.564,7	73.064,8	124.337,1	
Externe sonstige betriebliche Erträge	593,5	415,8	1.470,5	15,3	1.066,9	3.562,0
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	1.976,3	23,0	644,0	0,0	4.205,7	6.849,0
Betriebsleistung	409.271,9	229.595,6	143.679,2	73.080,1	129.609,7	
Material und sonstige bezogene Leistungen	2.613,0	6.340,7	804,1	2.918,7	23.181,9	35.858,4
Personalaufwand	40.023,0	164.472,9	9.596,0	8.131,9	49.813,3	272.037,2
Sonstige Aufwendungen	43.075,5	4.793,6	20.502,1	21.587,9	26.459,9	116.419,0
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	2.093,7	2.093,7
Interner Aufwand	151.341,5	32.619,8	43.252,4	1.499,1	4.516,7	
Segment EBITDA	172.218,9	21.368,5	69.524,6	38.942,4	27.731,6	329.786,1
Planmäßige Abschreibungen	89.263,7	5.443,4	17.817,8	8.635,9	16.375,2	137.536,0
Wertaufholungen	0,0	0,0	10.120,8	0,0	0,0	10.120,8
Wertminderungen	30.367,3	0,0	0,0	0,0	0,0	30.367,3
Segmentabschreibungen	119.631,1	5.443,4	7.696,9	8.635,9	16.375,2	
Segment EBIT	52.587,8	15.925,2	61.827,7	30.306,5	11.356,4	172.003,6
Segmentinvestitionen ²	54.547,8	7.851,5	11.217,0	7.159,4	11.190,2	91.965,7
Segmentvermögen	1.191.971,8	35.714,6	294.591,1	319.287,7	98.658,7	1.940.224,1
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					40.235,1	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						78.103,5
Konzernvermögen						2.018.327,6
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	499	3.052	103	304	698	4.657

1) Betrifft aktivierte Eigenleistungen

2) Inklusive Rechnungskorrekturen, ohne Finanzanlagen

› Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.131.787,6	1.191.971,8
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	39.479,1	35.714,6
Retail & Properties	310.429,1	294.591,1
Malta	327.061,3	319.287,7
Sonstige Segmente	105.794,4	98.658,7
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.914.551,5	1.940.224,1
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen ¹		
Sonstige Finanzanlagen	1.357,5	2.584,6
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	22.178,7	21.301,7
Forderungen an Finanzamt	3.820,4	2.816,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	110.488,3	43.162,9
Abgrenzungsposten	1.077,3	1.349,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.516,8	6.888,3
Summe nicht zuordenbar	148.438,8	78.103,5
Konzernvermögen	2.062.990,3	2.018.327,6

1) Ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

› Angaben 2017 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	670.815,6	82.369,2	0,0	753.184,7
Langfristiges Vermögen	1.565.678,9	270.550,4	34.684,6	1.870.914,0

› Angaben 2016 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	668.531,2	73.064,8	0,0	741.596,0
Langfristiges Vermögen	1.535.221,8	266.375,7	34.288,3	1.835.885,8

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der voll konsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt im Geschäftsjahr 2017 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen in Höhe von € 1,2 Mio. (Vorjahr: € 0,8 Mio.).

Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihrem Hauptkunden der Lufthansa Group (inkl. Austrian Airlines) Erlöse in Höhe von € 310,9 Mio. (Vorjahr: € 284,4 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesem Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden. Aufgrund des insolvenzbedingten Rückgangs der Erlöse mit der airberlin Group zählt diese im Berichtsjahr 2017 nicht mehr zu den Hauptkunden. Im Vorjahr wurden mit der airberlin Group (inkl. NIKI) Erlöse in Höhe von € 75,9 Mio. erzielt.

› (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2017	2016
Aktivierte Eigenleistungen	6.478,6	6.849,0
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	868,8	442,3
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	223,1	224,2
Gewährung von Rechten	1.269,2	1.265,8
Erträge aus Versicherungsleistungen	114,8	40,8
Übrige	1.537,3	1.588,9
	10.491,9	10.411,0

› (3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2017	2016
Material	18.088,2	15.787,3
Energie	16.816,5	17.364,8
Bezogene Leistungen	3.380,3	2.706,4
	38.285,0	35.858,4

› (4) Personalaufwand

in T€	2017	2016
Löhne	117.851,7	112.224,0
Gehälter	93.822,6	88.413,4
Aufwendungen für Abfertigungen	7.548,3	9.837,4
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	2.165,7	2.015,6
Aufwendungen für Altersversorgung	2.969,6	3.137,4
davon Beiträge an Pensionskassen	2.637,3	2.639,0
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	57.358,5	55.804,7
Andere Personalaufwendungen	3.191,4	2.620,4
	282.742,3	272.037,2

› (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2017	2016
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	626,3	625,3
Instandhaltungen	29.941,5	30.181,2
Fremdleistungen Dritte	20.178,2	19.279,0
Fremdleistungen nahestehende Unternehmen	12.958,2	11.311,6
Beratungsaufwand	9.487,4	7.852,3
Marketing und Marktkommunikation	23.060,2	24.358,3
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.379,6	1.217,7
Miet- und Pacht aufwendungen	3.942,4	4.722,8
Versicherungsaufwendungen	2.314,0	2.538,4
Reisen und Ausbildung	3.283,6	3.154,9
Schadensfälle	596,3	758,6
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	-79,6	700,5
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	53,3	243,2
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	540,3	510,7
Andere betriebliche Aufwendungen	10.745,2	8.964,5
	119.027,1	116.419,0

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

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation System“, aus Gepäckdiensten, aus den Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen, IT-Leistungen sowie aus zugekauften Personalkapazitäten für die Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH sowie den Malta International Airport plc zusammen.

>

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

Der Aufwand für Marketing und Marktkommunikation resultiert vorwiegend aus Marketingmaßnahmen, Kooperationen mit Airlines sowie aus der klassischen Öffentlichkeitsarbeit.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2017	2016
Abschlussprüfung	251,0	275,7
Andere Bestätigungsleistungen	7,3	12,0
Sonstige Leistungen	28,6	159,1
	286,9	446,8

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

Die at-Equity-Ergebnisse werden aufgrund des operativen Charakters der in den Konzernabschluss der Flughafen-Wien-Gruppe at-Equity einbezogenen Gesellschaften innerhalb des operativen Ergebnisses (EBIT) ausgewiesen.

in T€	2017	2016
Anteilige Periodenergebnisse	2.859,7	2.093,7
	2.859,7	2.093,7

Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt wie im Vorjahr T€ 0,0.

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Anlage 2 „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen.

› (7) Abschreibungen, Wertminderungen und Wertaufholungen

in T€	2017	2016
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	4.530,6	4.803,0
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	121.923,6	126.442,2
Abschreibungen als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	5.910,4	6.290,8
Summe planmäßige Abschreibungen	132.364,6	137.536,0
Wertminderungen von Sachanlagen		
Wertminderungen im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste	0,0	30.367,3
Wertminderung CGU „Flugplatz Vöslau“	790,4	0,0
Wertminderung CGU „Real Estate Cargo“	1.479,1	0,0
Summe Wertminderungen	2.269,5	30.367,3
Wertaufholungen von Sachanlagen		
Wertaufholungen CGU „Real Estate Office“	0,0	4.150,5
Wertaufholungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Wertaufholungen CGU „Real Estate Office“	0,0	5.970,3
Summe Wertaufholungen	0,0	10.120,8

Die im **Geschäftsjahr 2017** durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung von Wertminderungen („Impairment“) bei Immobilien in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“ und „Flugplatz Vöslau“ im Gesamtausmaß von T€ 2.269,5. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit wurde anhand des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Verkaufskosten ermittelt. Diese Wertminderung ergibt sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten aktuellen Einschätzung der mittelfristigen Markt-, Kosten-, und Nachfrageentwicklung. Die Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Cargo“ ist dem Segment Retail & Property“ zugeordnet, diejenige der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Flugplatz Vöslau“ dem Segment Airport.

Die im **Geschäftsjahr 2016** durchgeführten Tests auf Werthaltigkeit führten zur Erfassung einer Wertaufholung („Reversal of Impairment Loss“) bei einer Immobilie in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Real Estate Office“ im Gesamtausmaß von T€ 10.120,8. Der erzielbare Betrag für die betreffende zahlungsmittelgenerierende Einheit wurde an-

hand des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Verkaufskosten ermittelt. Diese Aufholung ergibt sich aufgrund der in der Prognoserechnung verarbeiteten aktuellen Einschätzung der mittelfristigen Markt- und Nachfrageentwicklung und der damit zusammenhängenden steigenden Vermietungsquote des Gebäudes. Die Wertaufholung ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Da trotz beabsichtigter Einbringung von außerordentlichen Rechtsmitteln und entsprechender Weiterverfolgung des Projekts 3. Piste eine erhöhte Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Realisierbarkeit des Projekts besteht, wurde im Konzernabschluss 2016 eine Wertminderung von aktivierten Projektkosten in Höhe von € 30,4 Mio. vorgenommen (siehe ebenso Kapitel „Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen“).

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2018 (Vorjahr: Budgetierung 2017) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren für die CGU „Flugplatz Vöslau“ (2017):

- Mietpreissteigerungen im Vermietungsbereich in Höhe des erwarteten Verbraucherpreisindex von 1,8% bis 2,0% p.a.
- Belegungsraten für 2018 von 70,7% bis 100%, gewichteter Durchschnitt von 77,9%, Steigerung auf gewichteten Durchschnitt von 97,6% ab 2020
- Auslastungsraten in der Hangarierung 100%
- Mittel- und langfristiges Verkehrswachstum (Flugbewegungen) von 2018 – 2025 in Höhe von 2,1% p.a.
- Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0%
- Steuersatz in Höhe von 25,0%
- WACC nach Steuern in Höhe 4,4%

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

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

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren für die CGU „Real Estate Cargo“ (2017):

- Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 1,35% bis 2,0%
- Belegungsdaten für 2018 zwischen 80,6% und 100%, gewichteter Durchschnitt von 93,2%. Steigerung auf einen gewichteten Durchschnitt von 96,9% ab 2021
- Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0%
- Steuersatz in Höhe von 25,0%
- WACC nach Steuern in Höhe von 5,3%

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

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

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren für die CGU „Real Estate Office“ (2016):

- Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 0,00% bis 2,0%
- Belegungsdaten von 57,5% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 91,7% Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0%
- Steuersatz in Höhe von 25,0%
- WACC nach Steuern in Höhe 4,9%

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

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

› (8) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2017	2016
Erträge aus nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	72,0	103,0
Erträge aus Beteiligungen sonstiger Unternehmen	465,1	560,0
	537,1	663,0

› (9) Zinsergebnis

in T€	2017	2016
Zinsen und ähnliche Erträge	1.599,6	2.992,8
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-20.937,6	-22.201,5
	-19.338,0	-19.208,7

› (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2017	2016
Gewinne aus dem Abgang von Wertrechten	350,9	0,0
	350,9	0,0

› (11) Ertragsteuern

in T€	2017	2016
Aufwand für laufende Ertragsteuern	52.810,5	40.343,0
Veränderung latente Steuern	-6.332,6	497,8
	46.477,9	40.840,8

Der Steueraufwand des Jahres 2017 von T€ 46.477,9 (Vorjahr: T€ 40.840,8) ist um T€ 3.128,4 (Vorjahr: T€ 2.476,4) höher als der rechnerische Steueraufwand von T€ 43.349,5 (Vorjahr: T€ 38.364,5), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25% auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 173.398,0 (Vorjahr: T€ 153.457,9) ergeben würde.

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

› Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2017	2016
Ergebnis vor Ertragsteuern	173.398,0	153.457,9
Rechnerische Ertragsteuer	43.349,5	38.364,5
Anpassung an ausländische Steuersätze	4.222,6	2.892,7
At-Equity-Bewertung	-714,9	-523,4
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-134,3	-165,8
Sonstige permanente Differenzen	-255,4	-60,7
Ertragsteueraufwand der Periode	46.467,5	40.507,3
Aperiodischer Steueraufwand	10,4	333,5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	46.477,9	40.840,8
Effektivsteuersatz	26,8%	26,6%

Die Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuer- und in der IFRS-Bilanz sowie die zum Bilanzstichtag bestehenden Verlustvorträge wirken sich auf die in der Bilanz ausgewiesenen latenten Steuerabgrenzungen aus. Nähere Erläuterungen dazu siehe Anhangelerläuterung (31).

› (12) Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem den Stammaktionären zurechenbaren Gewinn und einem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf gewesenen Stammaktien. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt die im Durchschnitt im Umlauf gewesenen Stammaktien nach Bereinigung um alle Verwässerungseffekte potenzieller Stimmrechte.

Im Geschäftsjahr 2017 waren 84.000.000 Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 1,37 für das Geschäftsjahr 2017 sowie von € 1,22 für das Vorjahr.

VI. Erläuterungen zur Konzernbilanz

Langfristiges Vermögen

› (13) Immaterielle Vermögenswerte

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2017

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2017	130.502,8	54,2	28.407,6	158.964,6
Zugänge	1.630,6	0,0	0,0	1.630,6
Umbuchungen	541,3	0,0	0,0	541,3
Abschreibungen	-4.530,6	0,0	0,0	-4.530,6
Nettobuchwert zum 31.12.2017	128.144,5	54,2	28.407,6	156.606,3

› Stand zum 31.12.2017

Anschaffungskosten	193.783,8	54,2	28.407,6	222.245,6
Kumulierte Abschreibungen	-65.639,3	0,0	0,0	-65.639,3
Nettobuchwert	128.144,5	54,2	28.407,6	156.603,3

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate Parken“	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2016	133.868,1	54,2	28.407,6	162.329,9
Zugänge	1.250,9	0,0	0,0	1.250,9
Umbuchungen	186,9	0,0	0,0	186,9
Abschreibungen	-4.803,0	0,0	0,0	-4.803,0
Nettobuchwert zum 31.12.2016	130.502,8	54,2	28.407,6	158.964,6

› Stand zum 31.12.2016

Anschaffungskosten	191.717,5	54,2	28.407,6	224.519,5
Kumulierte Abschreibungen	-61.214,7	0,0	0,0	-65.554,9
Nettobuchwert	130.502,8	54,2	28.407,6	158.964,6

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31. Dezember 2017 eine Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta mit einem Buchwert in Höhe von T€ 120.161,3 (Vorjahr: T€ 122.601,1) und einer Restlaufzeit von rund 49 Jahren.

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2017 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 465,1 (Vorjahr: T€ 961,7) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

Überprüfung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem Geschäfts- oder Firmenwert

Im laufenden Geschäftsjahr wurde ein Werthaltigkeitstest für eine zahlungsmittelgenerierende Einheit durchgeführt, welche einen Firmenwert enthält.

Der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ ist ein Firmenwert in Höhe von T€ 28.407,6 (Vorjahr: T€ 28.407,6) zugeordnet.

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ basiert auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe unter Berücksichtigung einer Länderrisikoprämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2018 (Vorjahr: Budgetierung 2017) und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren der CGU „Malta“:

- ▶ Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum (bis 2067) in Höhe von 0,5% (Vorjahr: 0,5%)
- ▶ Steuersatz in Höhe von 35% (Vorjahr: 35%)
- ▶ WACC nach Steuern in Höhe von 4,6% (Vorjahr: 5,0%)

Die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts beruht auf spezifischen Cashflow-Prognosen für fünf Jahre (Detailplanungszeitraum) und einer auf das letzte Jahr des Detailplanungszeitraums aufsetzenden weiterführenden Zahlungsreihe mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0,5% (Vorjahr: 0,5%) bis zum Ende der Konzession im Juli 2067 (Grobplanungszeitraum).

Das geplante EBITDA wird auf Basis der allgemeinen Markterwartungen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Luftfahrt im Allgemeinen und der Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta im Besonderen geschätzt:

Die Wachstumsprognose für die Umsatzerlöse erfolgt unter Berücksichtigung der Mengen- und Preisentwicklung der vergangenen Jahre sowie der erwartbaren markt- und preisseitigen Wachstumsdynamik in den nächsten fünf Jahren.

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

- › Reduktion (Erhöhung) des Diskontierungszinssatzes (WACC)
- › Höhere (niedrigere) Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum

Der geschätzte erzielbare Ertrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ übersteigt deren Buchwert um annähernd € 410 Mio. (Vorjahr: € 228 Mio.).

Das Management hat festgestellt, dass eine für möglich gehaltene Änderung von zwei wesentlichen Annahmen dazu führen könnte, dass der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt. Die nachstehende Tabelle zeigt den Betrag, um den sich diese beiden Annahmen jeweils ändern müssten, damit der geschätzte erzielbare Betrag gleich dem Buchwert ist.

› **Erforderliche Änderungen, damit der erzielbare Betrag dem Buchwert entspricht:**

Beträge in %	2017	2016
Diskontierungszinssatz (WACC)	11,4	9,8
Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum	-9,2	-5,4

› **(14) Sachanlagen**

› **Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2017**

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2017	1.064.898,5	299.049,2	83.130,5	8.848,7	1.455.926,9
Zugänge ¹	21.047,4	17.223,6	31.562,2	13.876,6	83.709,8
Umbuchungen	29.855,7	2.344,9	786,5	-6.838,9	26.148,2
Abgänge	-141,7	-3,0	-75,0	0,0	-219,8
Abschreibungen	-62.028,7	-36.345,8	-23.549,0	0,0	-121.923,6
Wertminderungen	-2.129,1	-140,4	0,0	0,0	-2.269,5
Nettobuchwert zum 31.12.2017	1.051.502,0	282.128,4	91.855,2	15.886,4	1.441.371,9

1) In den Zugängen sind Rechnerkorrekturen in Höhe von € 0,6 Mio. als negative Zugänge enthalten.

› Stand zum 31.12.2017

Anschaffungskosten	1.756.562,6	890.658,8	323.680,4	15.886,4	2.986.788,1
Kumulierte Abschreibungen	-705.060,5	-608.530,4	-231.825,2	0,0	-1.545.416,1
Nettobuchwert	1.051.502,0	282.128,4	91.855,2	15.886,4	1.441.371,9

Im Posten „geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau“ wurde ein Abgang in Höhe von T€ 30.367,3 sowohl bei Anschaffungskosten als auch bei den kumulierten Abschreibungen erfasst. Dieser resultiert aus der Ausbuchung von Projektkosten/Anschaffungsnebenkosten im Zusammenhang mit der Errichtung der 3. Piste. Für weiterführende Informationen wird auf die Erläuterungen in Kapitel „IV. Ermessensbeurteilungen und Schätzungen“ verwiesen.

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2016	1.122.466,2	298.048,6	84.895,3	73.909,1	1.579.319,2
Zugänge ¹	11.038,5	38.499,8	24.621,5	16.450,1	90.609,9
Umbuchungen	-12.240,8	1.866,5	472,3	-2.847,0	-12.749,0
Wertaufholungen	4.150,5	0,0	0,0	0,0	4.150,5
Abgänge	-1,1	-34,5	-262,4	-48.296,2	-48.594,3
Abschreibungen	-60.514,9	-39.331,2	-26.596,1	0,0	-126.442,2
Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	-30.367,3	-30.367,3
Nettobuchwert zum 31.12.2016	1.064.898,5	299.049,2	83.130,5	8.848,7	1.455.926,9

1) In den Zugängen sind Rechnungskorrekturen in Höhe von € 1,5 Mio. als negative Zugänge enthalten.

› Stand zum 31.12.2016

Anschaffungskosten	1.700.542,0	874.176,0	304.796,0	39.216,0	2.918.730,1
Kumulierte Abschreibungen	-635.643,6	-575.126,8	-221.665,5	-30.367,3	-1.462.803,2
Nettobuchwert	1.064.898,5	299.049,2	83.130,5	8.848,7	1.455.926,9

Hinsichtlich der Angaben zu den im Geschäftsjahr 2017 und 2016 erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen siehe Anhang Erläuterung (7).

Im Geschäftsjahr 2017 wurden keine Fremdkapitalzinsen aktiviert (Vorjahr: T€ 0,0).

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Geschäftsjahr 2017 und 2016 werden nachstehend angeführt:

› Geschäftsjahr 2017:

Im Segment Airport in T€	2017
Terminalentwicklung	5.141,8
Feuerwehrfahrzeuge	2.905,9
Rollwege	2.777,0
Verwaltungsgebäude und Hangar Bad Vöslau	2.598,6
Trafostation 3/11	2.387,6
Check-in Insel 5	1.568,4
Errichtung Beladerundläufe	806,4
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2017
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	1.997,9
Flugzeug-, Diesel- und Elektroschlepper	1.994,9
Förderanlagen	1.306,0
Startaggregate und Arbeitstreppen	1.069,4
Spezialfahrzeuge	975,6
Heizgeräte	344,1
Im Segment Retail & Properties in T€	2017
Grundstücke	15.753,2
Erweiterung Air Cargo Center (ACC) Ost	11.173,1
Office Park 4	2.662,1
Schwerpunktdienststelle	1.615,5
Frachtsicherheit	1.307,7
Standortinformationsturm	1.135,7
Betriebsgebäude	723,9
Im Segment Malta in T€	2017
Terminal	9.615,5
Servicestraßen	1.048,6
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2017
Stromerzeugungsanlagen	2.985,8
Datenverarbeitungsmaschinen	2.222,9
Gebäudeumbauten	2.251,7
Software	1.471,9
Besucherwelt	1.675,7
Notstromanlagen	1.261,3
Videoüberwachung, Zutrittskontrolle	1.271,8
Kühltürme	810,9

› Geschäftsjahr 2016:

Im Segment Airport in T€	2016
Pistensystem 11/29	25.643,5
Projekt 3. Piste (in der Folge ausgebucht bzw. wertgemindert)	9.012,2
Großraumpositionen Pier Nord	2.750,3
Hochleistungsschleuder Piste	1.784,7
Trafostation 3/11	1.664,1
Rollwege	1.248,7
Frachtpositionen	1.184,2
Baggage Logistics Center	1.048,3
Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2016
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	1.832,5
Spezialfahrzeuge	1.751,7
Flugzeug-, Diesel- und Elektroschlepper	1.480,4
Startaggregate und Arbeitstrepfen	1.356,2
Hebe- und Ladefahrzeuge	664,2
Transport- und Gepäckwagen	474,5
Im Segment Retail & Properties in T€	2016
Abfertigungsgebäude	2.359,2
Air Cargo Center Ost	1.507,7
Grundstücke	1.441,5
Adaptierungen Office Park 3	451,2
Einzelplatzüberwachung Parkhaus 4	423,8
Im Segment Malta in T€	2016
Vorfeld 9	1.716,0
Instrumentenlandesystem (ILS)	1.568,0
Röntgenmaschinen	255,0
FIDS-Raum	375,0
Im Segment Sonstige Segmente in T€	2016
Stromerzeugungsanlagen	2.796,0
Datenverarbeitungsanlagen	1.381,3
Kanalisation	1.316,8
Software	1.223,0

› (15) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2017

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2017	145.849,2	0,0	145.849,2
Zugänge	15.561,4	2.662,1	18.223,5
Umbuchungen	-25.342,9	0,0	-25.342,9
Abschreibungen	-5.910,4	0,0	-5.910,4
Nettobuchwert zum 31.12.2017	130.157,4	2.662,1	132.819,5

› Stand zum 31.12.2017

Anschaffungskosten	210.277,8	2.662,1	212.939,9
Kumulierte Abschreibungen	-80.120,4	0,0	-80.120,4
Nettobuchwert	130.157,4	2.662,1	132.819,5

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2016

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2016	133.502,6	0,0	133.502,6
Zugänge	104,9	0,0	104,9
Umbuchungen	12.562,1	0,0	12.562,1
Wertaufholung	5.970,3	0,0	5.970,3
Abschreibungen	-6.290,8	0,0	-6.290,8
Nettobuchwert zum 31.12.2016	145.849,2	0,0	145.849,2

› Stand zum 31.12.2016

Anschaffungskosten	226.378,3	0,0	226.378,3
Kumulierte Abschreibungen	-80.529,1	0,0	-80.529,1
Nettobuchwert	145.849,2	0,0	145.849,2

Hinsichtlich der Angaben zu den im Geschäftsjahr 2016 erfassten Wertaufholungen siehe Anhang Erläuterung (7).

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

in T€	2017	2016
Mieteinnahmen	16.032,8	18.013,6
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	6.619,2	6.880,1
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	316,4	179,0

Beizulegender Zeitwert

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 154.150,3 (Vorjahr: T€ 168.705,6).

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2018 (Vorjahr: Budgetierung 2017) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

- › Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 0,0% bis 2,0% (Vorjahr: 0,0% bis 2,0%)
- › Belegungsraten für 2018 von 59,4% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 93,6% (Vorjahr: 44,1% bis 100,0%, gewichteter Durchschnitt: 92,6%)
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (Vorjahr: 0,0%)
- › Steuersatz in Höhe von 25,0% bis 35,0% (Vorjahr: 25,0% bis 35,0%)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 4,4% bis 5,3% (Vorjahr: 4,6% bis 6,1%)

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

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

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

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.

in T€	2017	2016
Nettobuchwert zum 1.1.	40.235,1	45.801,2
Anteilige Periodengewinne	2.859,7	2.093,7
Rückzahlung von Eigenkapital	0,0	-5.000,0
Dividendenausschüttung	-2.107,7	-2.659,7
Nettobuchwert zum 31.12.	40.987,2	40.235,1

Zusammenfassende Finanzinformationen über assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind der Anlage 2 „Beteiligungen“ zum Anhang zu entnehmen. Details siehe unter Anhanglerläuterung (6).

› (17) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (LaR ¹)	66.834,0	419,8
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	247,2	157,8
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	586,8	262,0
davon sonstige Forderungen aus Veranlagungen	66.000,0	0,0
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (AfS ²)	877,7	2.426,2
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	137,5	116,3
davon langfristige Wertrechte, Wertpapiere (Eigenkapitaltitel) sowie Investmentfonds	740,2	2.309,9
Abgrenzungsposten ³	31.417,3	32.064,0
	99.129,1	34.910,0

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) LaR = Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), 2) AfS = zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale), 3) kein Finanzinstrument

Die **ausgereichten Darlehen und Forderungen** beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 153,7 (Vorjahr: T€ 172,3) und Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 247,2 (Vorjahr: T€ 157,8), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 83,1 (Vorjahr: T€ 89,8), eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der Flughafen Wien AG in Höhe von T€ 350,0 (Vorjahr: T€ 0,0) sowie Forderungen aus Veranlagungen (Termineinlagen bei Banken) in Höhe von T€ 66.000,0 (Vorjahr: T€ 0,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Termineinlage liegt bei 0,23%.

Die zur **Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte** betreffen längerfristig gehaltene Wertrechte und Wertpapiere (Eigenkapitaltitel) in Höhe von T€ 632,6 (Vorjahr: T€ 2.206,2), Anteile an Investmentfonds in Höhe von T€ 107,6 (Vorjahr: T€ 103,6) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen in Höhe von T€ 137,5 (Vorjahr: T€ 116,3), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2017 und 2016):

- › GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- › Vienna Airport Health Center GmbH
(ehm. Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.)
- › VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.
- › Kirkop PV Farm Limited

Der **Abgrenzungsposten** betrifft eine geleistete Mietvorauszahlung für ein temporäres Nutzungsrecht von Grundstücken („temporary emphyteusis“). Diese Vorauszahlung wird über die Laufzeit, welche sich von 58 bis 65 Jahren bewegt, verteilt (siehe Kapitel „X. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“).

Kurzfristige Vermögenswerte

› (18) Vorräte

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Hilfs- und Betriebsstoffe	5.979,5	5.970,2
	5.979,5	5.970,2

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

› (19) Wertpapiere

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Schuldtitel (AfS ¹)	22.178,7	21.301,7
	22.178,7	21.301,7

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) AfS = zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale)

Bei dem Schuldtitel handelt es sich um eine Ergänzungskapitalobligation.

>

› (20) Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	2.961,3	4.307,9
	2.961,3	4.307,9

Zum 31. Dezember 2017 werden Grundstücke mit einem Buchwert in Höhe von T€ 2.961,3 (Vorjahr: T€ 4.307,9) in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ nach IFRS 5 ausgewiesen. Die Flughafen-Wien-Gruppe erwartet weiterhin, dass der Verkauf dieser Grundstücke innerhalb des nächsten Jahres erfolgt. Die Grundstücke stehen im Zusammenhang mit vorgesehenen Veräußerungen für einen Gewerbe- und Industriepark im Umland und sind weiterhin dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Die Vermögenswerte sind zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Es sind keine Wertminderungsaufwendungen entstanden. Die Bilanzierung gemäß IFRS 5 führte zum 31. Dezember 2017 sowie zum 31. Dezember 2016 zu keiner Erfassung von Gewinnen oder Verlusten.

› (21) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	62.709,6	58.696,4
Abzüglich Wertberichtigungen	-3.532,4	-3.926,7
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	50,4	62,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (LaR¹)	59.227,6	54.831,7
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (LaR ¹)	882,4	2.425,0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (LaR ¹)	6.293,6	3.162,9
Sonstige Forderungen aus Veranlagungen (LaR ¹)	40.000,0	40.000,0
Forderungen an Finanzamt ²	3.820,4	2.816,8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte ²	0,0	1.028,7
Abgrenzungsposten ²	2.814,3	3.158,5
	113.038,2	107.423,5

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) LaR = Kredite und Forderungen (Loans and Receivables),
2) kein Finanzinstrument

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

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Bewertungskategorie Kredite und Forderungen beinhalten kurzfristige Veranlagungen (Termineinlagen) mit einer Bindungsdauer von mehr als drei Monaten in Höhe von T€ 40.000,0 (Vorjahr: T€ 40.000,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 0,18% (Vorjahr: 0,35%).

› (22) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Kassenbestand	140,9	143,4
Schecks	6,0	0,0
Guthaben bei Kreditinstituten	47.771,8	43.295,1
	47.918,7	43.438,5

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei österreichischen Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2017 bei 0,00% (Vorjahr: 0,00%). Die Cash-Dispositionen in Malta sind Teil einer Nettingvereinbarung betreffend Verzinsung mit in Malta gehaltenen Finanzverbindlichkeiten. Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind Veranlagungen in fremden Währungen in Höhe von 800,0 TUSD (Vorjahr: 0,0 TUSD) enthalten.

Zum Stichtag 31. Dezember 2017 sind wie im Vorjahr keine Termingelder zugunsten von Kreditinstituten als Pfand bestellt.

Eigenkapital

› (23) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (Vorjahr: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“). Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 befanden sich 84.000.000 (Vorjahr: 84.000.000) Aktien in Umlauf.

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

Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2017 vorgeschlagene Dividende beträgt € 0,68 (Vorjahr: € 0,625) je Aktie.

› (24) Kapitalrücklagen

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

› (25) Sonstige Rücklagen

Die Entwicklung der sonstigen Rücklagen ist in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt und gliedert sich in folgende Komponenten:

- a) Available-for-Sale-Rücklage: Die Available-for-Sale(AfS)-Rücklage resultiert aus kumulierten Gewinnen oder Verlusten aus der Marktwertbewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten. Diese werden im sonstigen Ergebnis nach Berücksichtigung von Beträgen, die bei einem Verkauf oder einer festgestellten Wertminderung in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen werden, erfasst.
- b) Neubewertung immaterielles Vermögen: Neubewertungsrücklage aus der anteiligen Aufwertung um die stillen Reserven der im Erstkonsolidierungszeitpunkt (2006) gehaltenen Altanteile an MMLC und MIA-Gruppe gemäß IFRS 3.59 (2004).

- c) Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen: Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.
- d) Währungsumrechnungsrücklage: Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.

› (26) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn“ zum 31. Dezember 2017 ausgewiesen ist.

› (27) Nicht beherrschende Anteile

Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremddanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften.

Die nicht beherrschenden Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) betragen zum Bilanzstichtag 4,15% (Vorjahr: 4,15%) sowie an Malta International Airport plc. und seinen Tochterunternehmen (MIA-Gruppe) durchgerechnet 51,56% (Vorjahr: durchgerechnet 51,56%).

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

Die Entwicklung der Anteile anderer Gesellschafter ist in der Entwicklung des Konzernkapitals dargestellt.

Zu den Angaben für wesentliche nicht beherrschende Anteile siehe Anlage 3 zum Anhang.

Langfristige Schulden

› (28) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Abfertigungen	85.877,3	85.049,8
Pensionen	17.328,9	18.225,2
Jubiläumsgelder	27.722,1	25.954,7
Altersteilzeit	20.565,3	20.638,2
Sonstige übrige Rückstellungen	1.609,4	3.434,4
	153.103,0	153.302,3

Leistungsorientierte Abfertigungspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

Für alle nach dem 31. Dezember 2002 beginnenden Dienstverhältnisse besteht kein Direktanspruch des Dienstnehmers mehr auf eine gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber. Für diese Dienstverträge werden die Abfertigungspflichten durch die laufende Entrichtung entsprechender Beiträge an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Bei diesem Abfertigungsmodell ist der Arbeitgeber nur zur regelmäßigen Leistung der Beiträge verpflichtet. Darüber hinaus bestehen für diese Dienstnehmer (Arbeiter: Eintritte bis 30. Juni 2014; Angestellte: Eintritte bis 31. Oktober 2014) kollektivvertragliche Abfertigungspflichten, für die Rückstellungen gebildet werden.

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

Versicherungsmathematische Annahmen

Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „X. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“ zu entnehmen.

› Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2017	2016
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	85.049,8	85.417,7
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.881,1	6.614,3
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.524,6	-2.111,3
davon aus finanziellen Annahmen	0,0	1.271,1
davon aus demografischen Annahmen	0,0	-2.995,8
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	1.524,6	-386,6
Abfertigungszahlungen	-6.578,2	-4.870,9
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	85.877,3	85.049,8

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€ -24.514,8 (Vorjahr: T€ -23.371,4).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2017	2016
Dienstzeitaufwand	4.786,1	5.100,4
Zinsaufwand	1.095,0	1.513,8
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand ¹	5.881,1	6.614,3

1) Ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 6.076,5 (Vorjahr: T€ 5.861,0).

Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2017 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 10,0 Jahren (Vorjahr: 10,2 Jahre).

Sensitivitätsanalysen

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

› Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen

in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-7.793,8	9.149,1
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	8.410,1	-7.343,3

Leistungsorientierte Pensionspläne

Leistungsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

Mitarbeiter, die vor dem 1. September 1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven Dienstnehmern angeboten, sich in Höhe von 100% der unternehmensrechtlichen Rückstellung zum 31. Dezember 2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 Dienstnehmer nahmen Anfang 2002 dieses Angebot an. Pensionisten, die die im Jahr 2001 angebotene Abfindung nicht annahmen, haben weiter Anspruch auf Pensionszahlungen.

Leistungsorientierte Pensionspläne maltesischer Konzerngesellschaften

Der Flughafen Malta gewährt aufgrund der Rentenverordnung „Pensions Ordinance (Cap 93)“ einzelnen aktiven Mitarbeitern, welche dem öffentlichen Sektor vor 15. Jänner 1979 beigetreten sind und von der Gesellschaft übernommen worden sind, Pensionszuschüsse. Zum Bilanzstichtag besteht für diese Verpflichtung wie im Vorjahr kein Planvermögen.

Mitarbeitern des Flughafen Malta werden weiters leistungsorientierte Altersversorgungszuschüsse aufgrund von kollektivvertraglichen Vereinbarungen gewährt.

Diese leistungsorientierten Pläne belasten den Flughafen-Wien-Konzern mit versicherungsmathematischen Risiken wie beispielsweise dem Langlebkeitsrisiko oder dem Zinsrisiko.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen sind dem Kapitel „X. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden“ zu entnehmen.

Beitragsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

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

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

› Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2017	2016
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	18.225,2	18.124,1
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	247,7	361,1
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	-259,7	647,8
davon aus finanziellen Annahmen	0,0	677,1
davon aus demografischen Annahmen	0,0	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	-259,7	-29,3
Pensionszahlungen	-884,3	-907,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	17.328,9	18.225,2

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -1.327,6 (Vorjahr: T€ -1.522,4).

› Der Personalaufwand enthält:

in T€	2017	2016
Dienstzeitaufwand	69,5	114,8
Zinsaufwand	178,2	246,3
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand¹	247,7	361,1

1) Ohne Pensionskassenbeiträge

>

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 993,4 (Vorjahr: T€ 1.015,5).

Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2017 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 13,6 Jahren (Vorjahr: 13,7 Jahre).

Sensitivitätsanalysen

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

› Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Pensionen

in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-1.263,4	1.461,0
Bezugssteigerung Leistungsphase	1.152,7	-1.015,2

Rückstellungen für Jubiläumsgelder österreichischer Konzerngesellschaften

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

› Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2017	2016
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	25.954,7	25.985,3
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	2.637,2	890,3
Jubiläumsgeldzahlungen	-869,7	-920,9
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	27.722,1	25.954,7

› Der Personalaufwand enthält:

in T€	2017	2016
Dienstzeitaufwand	1.807,6	1.880,6
Zinsaufwand	330,2	453,1
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	499,3	-1.443,3
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	2.637,2	890,3

Rückstellungen für Altersteilzeit österreichischer Konzerngesellschaften

Die Aufwendungen aus der Verpflichtung zur Leistung von Lohnausgleichszahlungen an Dienstnehmer mit Altersteilzeitregelung sowie die Kosten für die von ihnen über die vereinbarte Teilzeit hinaus erbrachten Mehrleistungen wurden rückgestellt. Die Lohnausgleichszahlungen werden als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer („Other Long-Term Employee Benefit“) bilanziert und somit über die Aktivphase unter Berücksichtigung einer faktischen durchschnittlichen Mindestbetriebszugehörigkeit (Angestellte: 24 Jahre; Arbeiter: 15 Jahre) ratierlich verteilt bzw. angesammelt.

› Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2017	2016
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.638,2	21.055,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.062,1	4.259,9
Altersteilzeitzahlungen	-5.135,1	-4.676,7
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.565,3	20.638,2

› Der Personalaufwand enthält:

in T€	2017	2016
Dienstzeitaufwand	3.453,6	3.290,8
Zinsaufwand	53,7	55,5
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.554,8	913,6
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	5.062,1	4.259,9

Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1.1.2017	Umbuchung ¹	Zuweisung	31.12.2017
Sonstige übrige Rückstellungen	3.434,4	3.434,4	1.609,4	1.609,4

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

in T€	1.1.2016	Umbuchung ¹	Auflösung	31.12.2016
Sonstige übrige Rückstellungen	8.215,3	-4.781,0	0,0	3.434,4

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

Die sonstigen übrigen Rückstellungen wurden aufgrund von Unwesentlichkeit nicht abgezinst.

>

› (29) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (FLAC ¹)	46.962,7	63.917,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten (FLAC ¹)	356.147,6	396.310,3
Finanzverbindlichkeiten	403.110,4	460.227,3

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) FLAC = finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 18,2 Mio. (Vorjahr: € 32,5 Mio.) enthalten.

› Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Bis zu einem Jahr	46.962,7	63.917,0
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	107.488,2	112.544,4
Mehr als fünf Jahre	248.659,4	283.765,9
	403.110,4	460.227,3

› Die Finanzverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2017	396.310,3	63.917,0	460.227,3
Aufnahme ¹	0,0	47.100,0	47.100,0
Rückzahlungen	-11.400,0	-92.816,9	-104.216,9
Umgliederung	-28.762,7	28.762,7	0,0
Stand 31.12.2017	356.147,6	46.962,7	403.110,4

1) betrifft kurzfristige Barvorlagen

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2016	416.525,5	137.104,1	553.629,6
Rückzahlungen	-3.800,0	-89.602,3	-93.402,3
Umgliederung	-16.415,2	16.415,2	0,0
Stand 31.12.2016	396.310,3	63.917,0	460.227,3

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen. Die durchschnittliche Verzinsung der Finanzverbindlichkeiten beträgt 4,17% (Vorjahr: 4,15%).

Details zu Besicherungen sind in Anhangelerläuterung (36) angeführt.

› (30) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31. 12. 2017	31. 12. 2016
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC ¹)	8.758,3	10.633,2
Abgrenzungsposten ²	30.370,3	32.284,5
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	486,5	709,6
	39.615,0	43.627,3

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) FLAC = finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost), 2) kein Finanzinstrument

Die anderen finanziellen Verbindlichkeiten betreffen Mietaufwendungen, welche über die Vertragslaufzeit linear erfasst werden.

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

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

› (31) Latente Steuern

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2.678,9	2.489,2
Rückstellungen für Abfertigungen	10.170,6	10.205,3
Rückstellungen für Pensionen	2.778,7	2.891,7
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	3.047,1	2.899,6
Verlustvorträge	292,1	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	4.672,7	4.616,6
Sonstige Rückstellungen	617,0	745,2
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	1.155,2	0,0
	25.412,2	23.847,7
Passive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	76.765,5	82.243,4
Wertpapiere	544,7	325,4
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	534,4	225,8
	77.844,5	82.794,7
Steuerabgrenzung (saldiert)	-52.432,3	-58.947,0

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

› Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2017	2016
Stand zum 1.1.	23.847,7	22.838,9
Erfolgswirksame Veränderungen	1.248,2	1.363,5
Erfolgsneutrale Veränderungen:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	316,2	-354,7
Stand zum 31.12.	25.412,2	23.847,7

› Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2017	2016
Stand zum 1. 1.	82.794,7	80.858,0
Erfolgswirksame Veränderungen	-5.084,4	1.861,4
Erfolgsneutrale Veränderungen:	134,1	75,3
davon Wertpapiere/Schuldtitel kurzfristiges Vermögen	219,3	62,7
davon Wertpapiere/Wertrechte langfristiges Vermögen	-85,1	12,6
Stand zum 31. 12.	77.844,5	82.794,7

Bei der Berechnung der tatsächlichen und latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurde der geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25% bzw. für Malta von 35% angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 5,0% bis 35,0% und für die Slowakei 21,0%) berechnet.

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf im sonstigen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten sowie auf die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen.

Auf at-Equity-bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 2.686,1 (Vorjahr: T€ 1.934,1), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 671,5 (Vorjahr: T€ 483,5) führen würden.

Zum 31. Dezember 2017 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 1.383,4 (Vorjahr: T€ 1.609,0) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen im Wesentlichen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge.

Kurzfristige Schulden

› (32) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Nicht konsumierte Urlaube	9.945,9	8.846,5
Andere Personalansprüche	12.381,2	9.105,1
Ertragsteuern	10.318,3	1.585,4
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	51.228,3	41.681,2
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	19.676,9	13.349,1
Sonstige übrige Rückstellungen	14.601,2	14.150,9
	118.151,8	88.718,2

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2017

in T€	1.1.2017	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung ¹	31.12.2017
Nicht konsumierte Urlaube	8.846,5	-261,9	-2,5	1.363,7	9.945,9
Andere Personalansprüche	9.105,1	-5.144,4	-1.807,8	10.228,2	12.381,2
Ertragsteuern	1.585,4	-1.453,7	0,0	10.186,6	10.318,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	41.681,2	-31.657,2	-859,2	42.063,6	51.228,3
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	13.349,1	-12.764,8	-584,3	19.676,9	19.676,9
Sonstige übrige Rückstellungen	14.150,9	-8.533,8	-622,2	9.606,3	14.601,2
	88.718,2	-59.815,7	-3.876,0	93.125,3	118.151,8

1) inklusive Umbuchungen

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

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

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadensfälle, Rechtsfälle und sonstige Verpflichtungen zusammen.

› (33) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Gegenüber Dritten	42.824,5	31.956,9
Gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	774,2	681,4
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	2.445,2	1.955,5
	46.043,9	34.593,7

› (34) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	4.497,5	5.397,1
Kreditorische Debitoren	2.279,6	995,4
Andere sonstige Verbindlichkeiten	14.751,7	10.035,3
Abgrenzungsposten Löhne	7.126,0	7.265,7
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC¹)	28.654,9	23.693,5
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern ²	839,2	938,4
Andere Abgrenzungsposten ²	2.575,9	2.781,1
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit ²	7.285,2	7.301,0
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	222,5	222,5
	39.577,7	34.936,5

Erläuterung der Bewertungskategorien: 1) FLAC = finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost), 2) kein Finanzinstrument

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

VII. Konzern Geldflussrechnung

› (35) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Finanzmittelbestands kann der Anhangeläuterung (22) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) und Finanzanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungsunwirksam (Vorjahr: zahlungsunwirksam) wurden, wurden T€ 10.380,0 (Vorjahr: T€ 3.589,5) von den Auszahlungen für Anlagenzugänge abgerechnet (Vorjahr: abgerechnet).

VIII. Finanzinstrumente und Risikomanagement

› (36) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Forderungen, ausgereichte Darlehen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen, sonstigen finanziellen Vermögenswerte und kurzfristigen Wertpapiere der Kategorie „Loans and Receivables“ sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

2017 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2017	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tagen	von 91 bis 180 Tagen	von 181 bis 360 Tagen	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	106.403,6	97.512,0	400,4	5.999,5	409,4	1.068,4	0,0
Restlaufzeit über 1 Jahr	66.834,0	66.834,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	173.237,6	164.346,0	400,4	5.999,5	409,4	1.068,4	0,0

2016 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2016	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tagen	von 91 bis 180 Tagen	von 181 bis 360 Tagen	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	100.419,5	91.818,4	448,9	5.796,5	1.151,1	469,4	75,0
Restlaufzeit über 1 Jahr	419,8	419,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe	100.839,4	92.238,2	448,9	5.796,5	1.151,1	469,4	75,0

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

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

2017 in T€	Wertberichtigung 1.1.2017	Verwendung	Auflösung	Zuweisung	Wertberichtigung 31.12.2017
Einzelwertberichtigungen	6.957,1	-273,2	-234,1	109,0	6.558,8
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	14,5	0,0	0,0	0,9	15,4
Summe	6.971,6	-273,2	-234,1	109,9	6.574,2

2016 in T€	Wertberichtigung 1.1.2016	Verwendung	Auflösung	Zuweisung	Wertberichtigung 31.12.2016
Einzelwertberichtigungen	8.703,6	-2.147,3	-337,3	738,1	6.957,1
Pauschale (Einzel-) Wertberichtigungen	14,1	0,0	0,0	0,4	14,5
Summe	8.717,7	-2.147,3	-337,3	738,5	6.971,6

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2017 T€ 44,5 (Vorjahr: T€ 299,3).

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

2017 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2017	Einzelwertberichtigung 31.12.2017	Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung 31.12.2017	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2017
Überfällig < 1 Jahr	688,5	233,9	6,0	448,5
Überfällig > 1 Jahr	6.899,6	6.324,9	9,3	565,4
Summe	7.588,1	6.558,8	15,4	1.013,9

2016 in T€	Buchwert vor Wertberichtigungen 31.12.2016	Einzelwertberichtigung 31.12.2016	Pauschale (Einzel-)Wertberichtigung 31.12.2016	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2016
Überfällig < 1 Jahr	458,5	404,4	1,0	53,1
Überfällig > 1 Jahr	7.173,4	6.552,7	13,5	607,2
Summe	7.631,9	6.957,1	14,5	660,3

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

2017 in T€	Währung	Buchwert 31.12.2017	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2017	Cashflows			Zins- satz ¹
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinsten Finanzver- bindlichkeiten	EUR	351.833,8	465.540,4	42.547,1	151.032,4	271.961,0	4,67%
Variabel verzins- te Finanzver- bindlichkeiten	EUR	51.276,6	53.711,2	20.503,8	8.744,8	24.462,5	0,77%
Lieferantenver- bindlichkeiten	EUR	46.043,9	46.043,9	46.043,9			
Sonstige Ver- bindlichkeiten	EUR	37.413,1	37.413,1	28.654,9		8.758,3	
Summe		486.567,4	602.708,6	137.749,6	159.777,2	305.181,8	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

2016 in T€	Währung	Buchwert 31.12.2016	Brutto- Cashflows gesamt zum 31.12.2016	Cashflows			Zins- satz ¹
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinsten Finanzverbin- dlichkeiten	EUR	390.130,0	526.128,8	45.081,4	162.520,1	318.527,2	4,71%
Variabel verzins- te Finanzver- bindlichkeiten	EUR	70.097,3	76.551,0	37.140,6	10.535,5	28.874,9	1,08%
Lieferantenver- bindlichkeiten	EUR	34.593,7	34.593,7	34.593,7	0,0	0,0	
Sonstige Ver- bindlichkeiten	EUR	34.326,6	34.326,6	23.693,5	0,0	10.633,2	
Summe		529.147,6	671.600,0	140.509,2	173.055,6	358.035,3	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€ 351.833,8 (Vorjahr: T€ 378.667,5) durch Garanten besichert, die im Gegenzug ein Haftungsentgelt erhalten.

Der Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Höhe von T€ 400.000,0 (derzeit aushaftend: T€ 350.000) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Mit 5. August 2016 wurden die Haftungsquoten für das gesamte Kreditobligo durch Garantentausch auf nunmehr drei der fünf bestehenden Garanten neu aufgeteilt.

>

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2017 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31. Dezember 2017 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

Finanzverbindlichkeiten der Flughafen-Malta-Gruppe in Höhe von T€ 31.291,5 (Vorjahr: T€ 33.072,9) sind durch eine allgemeine Hypothek besichert. Die Hypothek umfasst die Vermögenswerte der MIA-Gruppe mit Ausnahme des Terminals und anderer Gebäude. Die MIA-Gruppe hat im Ausmaß von T€ 16.000,0 weitere Garantien für Finanzverbindlichkeiten abgegeben, davon sind Finanzverbindlichkeiten in Höhe von T€ 1.725,0 (Vorjahr: T€ 13.275,0) aushaftend.

Finanzverbindlichkeiten im Ausmaß von T€ 60,0 (Vorjahr: T€ 2.710,0) sind mit Unternehmensanteilen (Aktien betreffend Tochterunternehmen) besichert.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten und entsprechen daher im Wesentlichen den Zeitwerten. Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben ebenso vorwiegend kurze Restlaufzeiten, sodass die bilanzierten Werte annähernd die beizulegenden Zeitwerte darstellen.

Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (v. a. Leasingverbindlichkeiten) werden grundsätzlich als Barwerte der mit Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinsstrukturkurve unter Berücksichtigung der Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und eines für den Flughafen Wien angemessenen Credit Spread ermittelt (Stufe 2).

Der beizulegende Zeitwert des Fonds der Kategorie „Available-for-Sale“ (AfS) bezieht sich auf einen börsennotierten Fonds (Stufe 1).

Der beizulegende Zeitwert der Wertrechte der Kategorie „Available-for-Sale“ (AfS) bezieht sich bis 2016 auf Wertrechte aus Lebensversicherungen und wird anhand des Aktivierungswerts der Polizzen ermittelt. Dieser ergibt sich aus dem Gesamtwert von Deckungskapital und Gewinnbeteiligungen für die jeweilige Polizze (Stufe 2).

Der beizulegende Zeitwert der Schuldtitel (Wertpapiere) der Kategorie „Available-for-Sale“ (AfS) wird auf Basis von einem aus Credit Spread und Zinsrisiko ermittelten Kurs errechnet (Stufe 2).

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

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und Wertansätze der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Bewertungskategorien. Die Angaben zum beizulegenden Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zum Zeitwert erfasst sind, dienen Informati-

onszwecken. Da die Bilanzpositionen „Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ sowie „Übrige Verbindlichkeiten“ sowohl Finanzinstrumente als auch nicht finanzielle Vermögenswerte bzw. nicht finanzielle Verbindlichkeiten enthalten, wurde die Zeile „Kein Finanzinstrument“ eingeführt, um eine Überleitung der Buchwerte zur entsprechenden Bilanzposition zu gewährleisten.

Erläuterung der Bewertungskategorien:

- LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
- AfS – zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale)
- FLAC – finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

AKTIVA		Buchwerte		
		Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen	
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte
31. Dezember 2017				
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst				
Wertrechte	AfS	0,0		
Fonds	AfS	107,6		
Schuldtitel (Wertpapiere)	AfS		22.178,7	
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	LaR			59.227,6
Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen	LaR			882,4
Sonstige Forderungen ³	LaR			6.293,6
Veranlagungen (Termingelder)	LaR	66.000,0		40.000,0
Ausgereichte Darlehen	LaR	834,0		
Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) ²	AfS	632,6		
Beteiligungen ²	AfS	137,5		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve			
Kein Finanzinstrument				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	31.417,3		6.634,7
Summe		99.129,1	22.178,7	113.038,2
31. Dezember 2016				
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst				
Wertrechte	AfS	1.573,6		
Fonds	AfS	103,6		
Schuldtitel (Wertpapiere)	AfS		21.301,7	
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	LaR			54.831,7
Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen	LaR			2.425,0
Sonstige Forderungen ³	LaR			3.162,9
Veranlagungen (Termingelder)	LaR			40.000,0
Ausgereichte Darlehen	LaR	419,8		
Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) ²	AfS	632,6		
Beteiligungen ²	AfS	116,3		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve			
Kein Finanzinstrument				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	32.064,0		7.004,0
Summe		34.910,0	21.301,7	107.423,5

1) Abzüglich Wertberichtigungen inklusive Forderungen gegenüber nicht einbezogenen verbundenen Unternehmen

2) Aufgrund von Unwesentlichkeit (und einer fehlenden Kursnotiz) unterbleibt hierzu eine Angabe.

3) Abzüglich Wertberichtigungen

		Zeitwert				
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IAS 39
	0,0		0,0		0,0	Zeitwert erfolgsneutral
	107,6	107,6			107,6	Zeitwert erfolgsneutral
	22.178,7		22.178,7		22.178,7	Zeitwert erfolgsneutral
	59.227,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
	882,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
	6.293,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
	106.000,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
	834,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
	632,6					Anschaffungskosten
	137,5					Anschaffungskosten
47.918,7	47.918,7					Nominalwert = Zeitwert
	38.052,0					
47.918,7	282.264,7					

	1.573,6		1.573,6		1.573,6	Zeitwert erfolgsneutral
	103,6	103,6			103,6	Zeitwert erfolgsneutral
	21.301,7		21.301,7		21.301,7	Zeitwert erfolgsneutral
	54.831,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
	2.425,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
	3.162,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
	40.000,0					
	419,8					Fortgeführte Anschaffungskosten
	632,6					Anschaffungskosten
	116,3					Anschaffungskosten
43.438,5	43.438,5					Nominalwert = Zeitwert
	39.068,0					
43.438,5	207.073,7					

>

PASSIVA		Buchwerte			
		Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden	
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Finanzver-bindlich-keiten	Übrige Verbind-lichkeiten	Finanz-verbind-lichkeiten	Lieferan-tenver-bindlich-keiten
31. Dezember 2017					
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert					
n. a.					
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				46.043,9
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	356.147,6		46.962,7	
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC		8.758,3		
Keine finanzielle Schulden					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		30.856,7		
Summe		356.147,6	39.615,0	46.962,7	46.043,9
31. Dezember 2016					
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert					
n. a.					
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				34.593,7
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	396.310,3		63.917,0	
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC		10.633,2		
Keine finanzielle Schulden					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		32.994,1		
Summe		396.310,3	43.627,3	63.917,0	34.593,7

		Zeitwert				
Übrige Verbindlich- keiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	Wertansatz nach IAS 39
	46.043,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
	403.110,4		458.710,3		458.710,3	Fortgeführte Anschaffungskosten
28.654,9	37.413,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
10.922,8	41.779,6					
39.577,7	528.346,9					
	34.593,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
	460.227,3		503.433,0		503.433,0	Fortgeführte Anschaffungskosten
23.693,5	34.326,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.243,0	44.237,2					
34.936,5	573.384,8					

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2017 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand
Barreserve	161,9	-0,6
Kredite und Forderungen (LaR)	57,8	-27,2
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	1.917,1	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-20.909,9
Summe	2.136,7	-20.937,6

2016 in T€	Aus Zinsen/ Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand
Barreserve	1.100,1	
Kredite und Forderungen (LaR)	512,8	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	2.043,0	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)		-22.201,5
Summe	3.655,8	-22.201,5

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

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 20.909,9 (Vorjahr: T€ 22.201,5) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert.

Im Rahmen der erfolgsneutralen Erfassung der Wertänderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2016 und 2017 Bewertungsgewinne von brutto T€ 880,9 bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 661,7 (Vorjahr: brutto T€ 304,5; netto T€ 229,2) im sonstigen Ergebnis erfasst. Das Nettoergebnis aus dem Abgang betrifft im Geschäftsjahr 2017 den Abgang eines Wertrechtes (brutto: minus T€ 340,5; netto: minus T€ 255,3).

 Aus der Folgebewertung

Zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	Aus Abgang	Nettoergebnis 2017
	-13,8			-13,8
		79,6		79,6
880,9			-340,5	540,5
				0,0
880,9	-13,8	79,6	-340,5	606,3

 Aus der Folgebewertung

Zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	Aus Abgang	Nettoergebnis 2016
	-2,3			-2,3
		-700,5		-700,5
304,5				304,5
				0,0
304,5	-2,3	-700,5	0,0	-398,3

› (37) Risikomanagement

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

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

Liquiditätsrisiko

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

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhang Erläuterung (36) dargestellt.

Kreditrisiko

Der Flughafen Wien ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem gutem bzw. sehr gutem Kreditrating (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss eine einwandfreie Bonität gewährleistet sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral fortlaufend überwacht. Dem Risiko, resultierend aus Forderungsausfällen, wird durch kurze Zahlungsfristen, das Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie die vermehrte Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken wird

mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalierten Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen.

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

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangelerläuterung (36) dargestellt. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen und Risiken sind unter der Anhangelerläuterung (39) dargestellt.

Zinsrisiko

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

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone.

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

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- › Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7.
- › Zinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2017 um 100 Basispunkte höher / niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis 2017 um T€ 311,5 niedriger bzw. T€ 311,5 höher gewesen. Das Eigenkapital unter Berücksichtigung der Steuerwirkung wäre um T€ 230,7 niedriger bzw. T€ 230,7 höher gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung ergibt sich aus potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. >

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2016 um 100 Basispunkte höher / niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis 2016 um T€ 330,2 niedriger bzw. T€ 330,2 höher gewesen. Das Eigenkapital unter Berücksichtigung der Steuerwirkung wäre um T€ 280,7 niedriger bzw. T€ 280,7 höher gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung ergibt sich aus potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden.

Währungsrisiko

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

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

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

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

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

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

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als nicht wesentlich anzusehen.

Sonstige Preisrisiken

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Zum 31. Dezember 2017 und 2016 hatte der Flughafen-Wien-Konzern – von Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und unwesentlichen Beteiligungen abgesehen – keine als zur Veräußerung verfügbare kategorisierte Beteiligung im Bestand.

Kapitalmanagement

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt ab auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts und die Einhaltung einer für die Wahrung einer ausgezeichneten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Nettoverschuldung (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel, lang- und kurzfristigen Veranlagungen und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals gemäß Konzernbilanz. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die Aufnahme oder Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung oder Anpassung der Dividendenzahlungen. Für das Gearing wird kein zahlenmäßig konkretes Ziel vorgegeben, es soll jedoch mittelfristig nicht mehr als 60% betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2017	2016
Finanzschulden	403.110,4	460.227,3
– liquide Mittel	-47.918,7	-43.438,5
– kurz- und langfristige Veranlagungen ¹	-106.000,0	-40.000,0
– kurzfristige Wertpapiere	-22.178,7	-21.301,7
= Nettoverschuldung	227.013,0	355.487,1
/ Buchwert Eigenkapital	1.210.956,2	1.143.975,2
= Gearing	18,7%	31,1%

1) Die kurz- und langfristigen Veranlagungen betreffen Termingelder

Das Gearing reduzierte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch Tilgung von Fremdmitteln und dem Anstieg in den Veranlagungen.

Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, diese Relation etwa auf dem 2,5-fachen Wert zu halten. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 0,7 (2016: 1,1).

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

IX. Sonstige Angaben

› (38) Leasing-Verhältnisse

Operating Leasing

Flughafen Wien als Leasinggeber:

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

in T€	2017	2016
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	165.049,5	156.376,8
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	40.718,5	37.372,3

Künftige Mindestleasingzahlungen:

Bis zu einem Jahr	102.584,8	90.203,8
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	247.972,5	253.485,0
Länger als fünf Jahre	190.041,4	101.040,6

Flughafen Wien als Leasingnehmer:

in T€	2017	2016
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	3.138,1	2.748,8
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	0,0	0,0

Künftige Mindestleasingzahlungen:

Bis zu einem Jahr	2.143,8	2.063,8
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	8.771,6	8.279,8
Länger als fünf Jahre	109.985,6	110.970,2

Zahlungen aus Operating-Lease-Verträgen betreffen die Grundmiete, die an die Regierung von Malta für ein temporäres Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“) zu bezahlen ist. Die Leasinglaufzeit für diese Verträge bewegt sich von 58 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Die Leasingaufwendungen werden linear über die Vertragslaufzeit erfasst.

Finance Leasing

Im Konzernabschluss 2017 des Leasinggebers (Flughafen-Wien-Gruppe) wurden, wie auch schon im vergangenen Geschäftsjahr, Mietverträge betreffend für den Flugverkehrsbetrieb wesentliche Immobilien (Hangar-, Flugbetriebsgebäude und Werkstätten) als Finanzierungsleasing abgebildet.

Im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses wurde eine Mietvorauszahlung vereinnahmt und das wirtschaftlichen Eigentum auf den Leasingnehmer übertragen (Finanzierungsleasing), die Mietvorauszahlung wurde mit der Leasingforderung aufgerechnet.

› (39) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

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

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 977,7 (Vorjahr: T€ 1.505,4).

Zum Bilanzstichtag bestanden betreffend Malta International Airport p.l.c. Streitigkeiten mit der maltesischen Regierung (Streitwert: rund € 4,3 Mio.) sowie Forderungen einzelner Arbeitnehmer. Aus Sicht des Flughafen-Wien-Konzerns sind sämtliche Ansprüche unbegründet.

Sofern ein positives, neuerliches Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zur Errichtung der 3. Piste erfolgt, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds eine Zahlungsverpflichtung, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2017 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu diesem Stichtag ein Betrag in Höhe von rund € 55 Mio. ab.

Zu den Verpflichtungen zur Zahlung von Pensionen und Pensionszuschüssen siehe Anhang Erläuterung (28).

Für immaterielle Vermögenswerte bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 0,8 Mio. (Vorjahr: € 0,8 Mio.) für Sachanlagen in Höhe von € 30,2 Mio. (Vorjahr: € 32,4 Mio.).

› (40) Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

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

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

Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2017 folgendermaßen verändert.

>

	Inland	Ausland	Gesamt
Flughafen Wien AG	1	0	1
Tochterunternehmen			
31.12.2016	20	13	33
Zugänge	0	1	1
31.12.2017	20	14	34
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2016 = 31.12.2017	2	1	3
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2016 = 31.12.2017	1	0	1
Konsolidierungskreis 31.12.2016	24	14	38
Konsolidierungskreis 31.12.2017	24	15	39

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

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage 1 zum Anhang angeführt. Die Angaben zu Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen sowie nicht beherrschenden Anteilen sind in der Anlage 2 und 3 zum Anhang angegeben bzw. den entsprechenden Kapiteln des Anhangs zu entnehmen.

Änderungen des Konsolidierungskreises 2017

Seit dem 31. Dezember 2016 gab es folgende Änderung des Konsolidierungskreises:

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Load Control International SK s.r.o	27.2.2017	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung

Mit Errichtungserklärung vom 27. Februar 2017 wurde die Tochtergesellschaft Load Control International SK s.r.o mit Sitz in Kosice in der Slowakischen Republik durch die Flughafen Wien AG gegründet. Die Gesellschaft ist dem Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen zugeordnet.

› Änderungen des Konsolidierungskreises 2016

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED	30.3.2016	Vollkonsolidierung	100%	Erwerb
MMLC Holdings Malta Limited	30.3.2016	Vollkonsolidierung	100%	Erwerb
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	26.7.2016	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung
Office Park 4 Errichtung und Betriebsgesellschaft mbH (vormals Beta Liegenschaftsentwicklungs GmbH)	26.7.2016	Vollkonsolidierung	100%	Neugründung
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	21.12.2016	Vollkonsolidierung	100%	Erwerb

Mit Closing vom 30. März 2016 wurden die Gesellschaften MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED und MMLC Holdings Malta Limited erworben. Nähere Details siehe „Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen 2016 (Anteilsaufstockung)“. Die Gesellschaften werden im Segment Sonstige Segmente ausgewiesen.

Mit Errichtungserklärung vom 26. Juli 2016 wurden zwei neu gegründete Tochtergesellschaften (Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH und Office Park 4 Errichtung- und Betriebsgesellschaft m.b.H., vormals Beta Liegenschaftsentwicklungs GmbH) für die Entwicklung von Immobilienprojekten eingetragen. Diese werden dem Segment Retail & Properties zugewiesen.

Mit Abtretungsvertrag vom 21. Dezember 2016 wurden 100% der Anteile an der Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH von der Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. und der VIE Immobilien Betriebs GmbH im Rahmen eines Share Deals von der Airport Service Holding GmbH erworben. Bei der erworbenen Gesellschaft handelt es sich um eine reine Objektgesellschaft, sie stellt folglich keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 dar. Der Flughafen-Wien-Konzern bilanziert daher die Transaktion als Erwerb von Vermögenswerten. Die Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Entkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital
MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED	23.11.2016	Vollkonsolidierung	100%

Die Gesellschaft MIA HOLDINGS (CANADA) LIMITED wurde mit 23. November 2016 liquidiert und entkonsolidiert.

› Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen 2016 (Anteilsaufstockung)

Anteilsaufstockung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC)	30. 3. 2016	Voll-konsolidierung	95,85%	Aufstockung Anteil
Malta International Airport plc (MIA)	30. 3. 2016	Voll-konsolidierung	48,44% ¹⁾	Aufstockung Anteil
Airport Parking Limited	30. 3. 2016	Voll-konsolidierung	48,44% ¹⁾	Aufstockung Anteil
Sky Parks Development Limited	30. 3. 2016	Voll-konsolidierung	48,44% ¹⁾	Aufstockung Anteil
Sky Parks Business Center	30. 3. 2016	Voll-konsolidierung	48,44% ¹⁾	Aufstockung Anteil
Kirkop PV Farm Limited	30. 3. 2016	Nicht konsolidiert	48,44% ¹⁾	Aufstockung Anteil

1) Durchgerechneter Konzernanteil

Mit Closing vom 30. März 2016 wurden durch die Erfüllung der Abschlussbedingungen die indirekten Anteile von SNC-Lavalin Group Inc. an MMLC Holdings Malta Limited (MMLC Holding, vormals SNC-Lavalin (Malta) Limited, SNCL Malta) von der Flughafen-Wien-Gruppe erworben. MMLC Holding ist mit 38,75% an der Konsortialgesellschaft Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) beteiligt, die ihrerseits 40% an Malta International Airport plc (MIA) hält. Damit steigt der konsolidierte Anteil der Flughafen Wien AG an Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) auf 95,85% und am Flughafen Malta (MIA-Gruppe) auf durchgerechnet 48,44%. Bei der erworbenen Gesellschaft MMLC Holdings Malta Limited handelt es sich um eine reine Beteiligungsholding, sie stellt folglich keinen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 dar.

Diese Anteilsaufstockung wurde mit 30. März 2016 im Konzern als Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden keine weiteren nicht beherrschende Anteile erworben.

› (41) Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen beinhalten nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen des Flughafen-Wien-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der Flughafen Wien AG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20% der Aktien, Airports Group Europe S.à. r.l. mit 39,80%) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen halten, die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS 24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des Flughafen-Wien-Konzerns und der betreffenden Gesellschaften zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handels-

üblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt.

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen erhaltenen aufwandswirksam erfassten Leistungen betragen im Geschäftsjahr T€ 1.911,3 (Vorjahr: T€ 944,1). Die aufwandswirksam erfassten Leistungen der „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) betragen im Geschäftsjahr T€ 11.046,9 (Vorjahr: T€ 10.233,7).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2017 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 1.164,6 (Vorjahr: T€ 1.159,5), gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) in Höhe von T€ 514,1 (Vorjahr: T€ 573,7) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 529,9 (Vorjahr: T€ 625,0). Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter, die für den Zugbetrieb notwendig sind (Gepäckhandling, Sicherheitsdienstleistungen, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen, etc.). Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze mit dem Gemeinschaftsunternehmen GET2 betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG.

Am 31. Dezember 2017 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 847,8 (Vorjahr: T€ 2.401,3) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 34,6 (Vorjahr: T€ 23,8).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 6.940,1 (Vorjahr: T€ 7.352,5) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen auf T€ 2,7 (Vorjahr: T€ 0,0).

Nahestehende natürliche Personen

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienangehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhangelerläuterung (42) entnommen werden.

› (42) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände und Geschäftsführer):

	2017	2016
Arbeiter	2.950	3.011
Angestellte	1.674	1.646
	4.624	4.657

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2017 und 2016 folgende Vergütungen:

› Bezüge Vorstand 2017 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2017	Erfolgsabhängige Bezüge für 2016	Sachbezüge 2017	Gesamtbezüge 2017
Dr. Günther Ofner	329,0	189,3	9,5	527,8
Mag. Julian Jäger	329,0	189,3	8,9	527,2
	658,0	378,5	18,4	1.055,0

› Bezüge Vorstand 2016 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2016	Erfolgsabhängige Bezüge für 2015	Sachbezüge 2016	Gesamtbezüge 2016
Dr. Günther Ofner	286,8	264,5	11,5	562,9
Mag. Julian Jäger	286,8	264,5	10,3	561,7
	573,7	529,0	21,9	1.124,5

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten und zweiten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge, die im Jahr 2017 ausbezahlt wurden, betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2016. Im Jahr 2016 betreffen die ausbezahlten erfolgsabhängigen Bezüge die Prämien für das Geschäftsjahr 2015. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15% des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Für das Geschäftsjahr 2017 wurden T€ 77,7 (Vorjahr: T€ 82,7) für jeden Vorstand einbezahlt.

Für andere Mitarbeiter gelangen Leistungs- und Zielerreichungsprämien für außerordentliche Leistungen und für erreichte Zielvereinbarungen zur Auszahlung.

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 441,6 (Vorjahr: T€ 435,6).

Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

Als Personen in Schlüsselpositionen werden die Vorstandsmitglieder, die Prokuristen der Flughafen Wien AG, das Management der MIA sowie die Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG angesehen. Für diese wurden die folgenden Vergütungen einschließlich der Veränderung von Rückstellungen gewährt:

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2017

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	180,9	1.115,1	3.109,5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	155,5	40,3
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	19,2
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	106,4
Summe	180,9	1.270,6	3.275,4

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2016

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	184,3	1.100,2	2.806,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	86,1	42,0
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	25,6
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	98,0
Summe	184,3	1.186,3	2.971,5

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 180,8 (Vorjahr: T€ 184,3) geleistet.

› (43) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2017 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten, bekannt bzw. wurden im vorliegenden Konzernabschluss bereits berücksichtigt.

X. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden

› (44) Bewertungsgrundlagen

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode.

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

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

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt unter Verwendung von Ermessensentscheidungen sowie Einschätzungen des Managements, die Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben. Diese Ermessensentscheidungen und Schätzungen mit wesentlicher Auswirkung werden im Kapitel „Ermessenbeurteilung und Unsicherheiten bei Schätzungen“ gesondert dargestellt.

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

› (45) Konsolidierungsgrundsätze

Tochterunternehmen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Als Firmenwert wird grundsätzlich der Wert angesetzt, der sich aus dem Überhang des beizulegenden Zeitwerts der Gegenleistung, dem Wert der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Nicht beherrschende Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettovermögen des erworbenen Unternehmens bewertet. Im Falle des Erwerbs zu einem Preis unter dem Marktwert, d. h., die Anschaffungskosten sind geringer als das >

zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, ist dieser passive Unterschiedsbetrag, nach nochmaliger Überprüfung, direkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen.

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

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

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

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

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

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

Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst. Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS 39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

› (46) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Währungsumrechnung

Berichtswährung und funktionale Währung sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro.

Fremdwährungsgeschäfte in den einzelnen Konzerngesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles gültigen Kurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Posten in Fremdwährung werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen

gen Devisenmittelkurs angesetzt. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich in saldierter Form erfolgswirksam erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von 4 bis 20 Jahren linear abgeschrieben. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Flughafen-Konzession Malta beträgt 61 Jahre (analog der Konzessionslaufzeit). Liegen Anzeichen für eine Wertminderung vor und liegt der erzielbare Betrag – der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert des Vermögenswerts – unter dem Buchwert, wird eine Wertminderung vorgenommen.

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

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

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

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

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen neben den direkt zurechenbaren Kosten auch angemessene Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie leistungserstellungsbezogene Verwaltungskosten. Zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zählen neben dem Kaufpreis auch die di- >

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

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

› Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder im operativen Bereich noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Die Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 10 bis 40 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen für den

Standort Flughafen Wien-Schwechat kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt. Nähere Ausführungen zu den Bewertungstechniken und wesentlichen Parametern siehe unter Anhangergläuterung (15).

› **Zum Verkauf stehende Vermögenswerte**

Langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen, die Vermögenswerte und Schulden umfassen, werden als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn es höchst wahrscheinlich ist, dass sie überwiegend durch Veräußerung oder Ausschüttung und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert werden.

Im Allgemeinen werden diese Vermögenswerte oder die Veräußerungsgruppe zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Ein etwaiger Wertminderungsaufwand einer Veräußerungsgruppe wird zunächst dem Geschäfts- oder Firmenwert und dann den verbleibenden Vermögenswerten und Schulden auf anteiliger Basis zugeordnet – mit der Ausnahme, dass den Vorräten, finanziellen Vermögenswerten, latenten Steueransprüchen oder als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, die weiterhin gemäß den sonstigen Rechnungslegungsmethoden des Konzerns bewertet werden, kein Verlust zugeordnet wird. Wertminderungsaufwendungen bei der erstmaligen Einstufung als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten und spätere Gewinne und Verluste bei Neubewertung werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und jedes nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald es als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft ist.

› **Wertminderungen und Wertaufholungen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien**

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

Der erzielbare Betrag der Cash Generating Unit (CGU) entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert bzw. beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme ange stellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungs->

mittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes.

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

› Leasing

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

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

Der Konzern als Leasingnehmer

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

Mietzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden als Aufwand linear über die Laufzeit des Leasing-Verhältnisses erfasst, es sei denn, eine andere systematische

Grundlage entspricht eher dem zeitlichen Nutzenverlauf für den Konzern. Bedingte Mietzahlungen im Rahmen eines Operating-Leasingverhältnisses werden in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie anfallen.

Wie in Anhangelerläuterung (38) dargestellt, betreffen die Mindestleasingzahlung aus Operating Lease-Verträgen u. a. die Miete für Grundstücke, die an die Regierung von Malta für ein temporäres Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“) zu bezahlen sind. Die Leasinglaufzeit für diese Verträge bewegt sich von 58 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden dabei gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Die Leasingaufwendungen werden linear über die Vertragslaufzeit erfasst.

Der Konzern als Leasinggeber

Tritt der Flughafen-Wien-Konzern als Leasinggeber auf und verbleibt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber (Operating Leasing), werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt grundsätzlich linear über die Vertragslaufzeit, es sei denn, eine andere Methode erscheint besser geeignet.

Beim erstmaligen Ansatz eines Finanzierungsleasingverhältnisses wird eine Leasingforderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingvertrag eingestellt. Die Leasingzahlungen werden so in Zinszahlungen und Tilgung der Leasingforderung aufgeteilt, dass eine konstante periodische Verzinsung der Forderung erzielt wird.

› Vorräte

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

› Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“, DBO) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis („Other Comprehensive Income“) und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planän-

derung eintritt. Sämtliche sonstige Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

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

Die Fluktuation (bei Abfertigung und Jubiläum) wurde für die österreichischen Konzerngesellschaften in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten, welche aus den Fluktuationsdaten des Konzerns der vergangenen zehn Jahre ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

**Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung
(kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)**

Österreichische Gesellschaften (VIE)		2017	2016
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,2%	bei 6,9%: 28,2%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,0%: 85,2%	bei 7,0%: 85,2%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,1%: 86,6%	bei 7,1%: 86,6%

Österreichische Gesellschaften (Tochterunternehmen)		2017	2016
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,0%	bei 6,9%: 28,0%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,1%: 0,0%	bei 1,1%: 0,0%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,0%: 0,0%	bei 1,0%: 0,0%

Fluktuationswahrscheinlichkeiten Jubiläum

Österreichische Gesellschaften		2017	2016
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	6,9%	6,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,1%	1,1%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	8,9%	8,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,0%	1,0%

Für die österreichischen Konzerngesellschaften wurde als rechnungsmäßiges Pensionsalter das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen zugrundegelegt. Bei weiblichen Anwartschaftsberechtigten wurde das rechnungsmäßige Pensionsalter entsprechend dem „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ schrittweise angehoben.

Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden für die österreichischen Gesellschaften die Generationentafeln AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F. W. Pagler zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte. Für die maltesischen Gesellschaften wurden Lebenserwartungen für Männer (79Jahre) und Frauen (83Jahre) hinterlegt.

Die demografischen Parameter blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

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

	2017	2016
Österreichische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	1,30%	1,30%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	0,30%	0,30%
Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigung, Jubiläum)	3,41%	3,41%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10%	2,10%
Maltesische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	1,60%	1,60%
Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%

Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen.

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

› Sonstige Rückstellungen

Unter den sonstigen Rückstellungen werden rechtliche oder faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten ausgewiesen, die auf zurückliegenden Geschäftsvorfällen oder Ereignissen beruhen und wahrscheinlich zu Vermögensabflüssen führen, die zuverlässig ermittelbar sind. Diese Rückstellungen werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet und auf Basis einer bestmöglichen Schätzung berechnet. Ist eine vernünftige Schätzung des Betrags nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen werden im jeweils von der Rückstellung betroffenen Aufwand erfasst. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden in der jeweils von der Rückstellung betroffenen Position erfasst.

› Öffentliche Zuwendungen

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

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

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

› Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der Konzern bewertet Finanzinstrumente und nicht finanzielle Vermögenswerte zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sind in Anhangelerläuterung (36) angeführt.

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

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

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

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

Stufe 1

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

Stufe 2

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

Stufe 3

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

› Finanzinstrumente

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

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

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

› Beteiligungen und Wertpapiere

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

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

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

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

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

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

› Forderungen

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

› Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

› Verbindlichkeiten

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

› Ertragsteuern

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

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

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

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

› Ertragsrealisierung

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

Verkehrs- und Abfertigungsentgelte

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

Miet- und sonstige Entgelte

Der Flughafen-Wien-Konzern realisiert weiters insbesondere Umsätze aus Parkraumvermietung, Flächenvermietung (mit fixen und variablen (umsatzabhängigen) Entgelten), der Ver- und Entsorgung sowie aus Sicherheitsleistungen. Mieterlöse werden als Um-

satzerlöse linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmieterlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Variable Mieten werden periodengerecht (auf Basis der erzielten Umsätze) erfasst.

Konzessionserlöse

Konzessionserlöse (Ground-Handling-Malta) werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Grundlagen periodengerecht über den Konzessionszeitraum verteilt. Soweit von einem überwiegend wahrscheinlichen Ressourcenzufluss ausgegangen werden kann und die Höhe verlässlich ermittelbar ist, erfolgt eine Erlöserfassung.

Zinserträge

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

Dividenden

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

› (47) Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

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

■ Änderungen zu IAS 12 „Ansatz von latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2017 beginnen.
■ Änderungen zu IAS 7 „Kapitalflussrechnung – Angabeninitiative“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2017 beginnen.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden folgende neue und überarbeitete Standards erstmalig angewendet:

>

Änderungen zu IAS 12

Die Änderungen beinhalten folgende Klarstellungen:

- › Nicht realisierte Verluste bei zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerten (z.B. festverzinsliche Schuldinstrumente), deren steuerlicher Wert den Anschaffungskosten entspricht, führen zu abzugsfähigen temporären Differenzen. Dies gilt unabhängig davon, ob das Unternehmen plant, das Instrument zu veräußern, bis zur Endfälligkeit zu halten oder eine Kombination aus beidem.
- › Wenn das jeweilige Steuerrecht die Verrechnung steuerlicher Verluste einschränkt, so hat die Beurteilung, ob latente Steueransprüche für abzugsfähige temporäre Differenzen zu bilanzieren sind, getrennt für die abzugsfähigen Differenzen der jeweils gleichen Art zu erfolgen.
- › Bei der Schätzung zukünftig zur Verfügung stehender versteuernder Gewinne kann zum einen unter bestimmten Voraussetzungen angenommen werden, dass eine Realisierung eines Vermögenswertes über seinen Buchwert hinaus möglich ist, und sind zum anderen Steuerabzüge aus der Umkehrung abzugsfähiger temporärer Differenzen herauszurechnen.

Durch die Anwendung des geänderten Standards ergaben sich keine Auswirkungen auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage des Konzerns, da keine unrealisierten Verluste bei den festverzinslichen Schuldinstrumenten des Flughafen-Wien-Konzerns vorhanden sind.

Änderungen zu IAS 7

Die Änderungen verlangen erweiterte Angaben die die Konzernabschlussadressaten besser in die Lage versetzen, Veränderungen der Schulden aus Finanzierungstätigkeit besser beurteilen zu können. Die Änderungen zu IAS 7 sehen daher eine Überleitungsrechnung zwischen Eröffnungs- und Schlussbilanzwerten für Schulden aus der Finanzierungstätigkeit vor.

Anzugeben sind u. a. :

- › Zahlungswirksame Veränderungen.
- › Änderungen aus dem Erwerb oder der Veräußerung von Unternehmen.
- › Währungskursbedingte Änderungen.
- › übrige.

Die Angaben wurden bereits im Vorjahresabschluss in der Kapitalflussrechnung und Anhangelerläuterung (29) erweitert.

› (48) Neue Standards, die noch nicht angewendet wurden

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

■ IFRS 9 „Finanzinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“	Die Europäische Kommission hat entschieden, diesen vorläufigen Standard nicht in EU-Recht zu übernehmen. Der finale Standard wird abgewartet.
■ IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen
■ IFRS 16 „Leasingverhältnisse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 „Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen“	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben
■ Änderungen zu IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen – Klassifizierung und Bewertung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 4 „Anwendung von IFRS 9 Finanzinstrumente mit IFRS 4 Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen
■ Klarstellung zu IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen
■ Jährliche Verbesserungen (2014–2016)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2017 bzw. 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 40 „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ IFRIC 22 „Währungsumrechnung bei Anzahlungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

>

■ IFRIC 23 „Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ IFRS 17 „Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Jährliche Verbesserungen (2015-2017)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 28: „Langfristige Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 9: „Negative Vorfälligkeitsentschädigungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 19 „Planänderungen, -kürzungen und Abgeltungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die voraussichtlichen Auswirkungen der geänderten Standards stellen sich wie folgt dar:

IFRS 9 „Finanzinstrumente“

Der im Juli 2014 herausgegebene IFRS 9 ersetzt die bestehenden Leitlinien in IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung. IFRS 9 enthält überarbeitete Leitlinien zur Einstufung und Bewertung von Finanzinstrumenten, ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle zur Berechnung der Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten sowie neue allgemeine Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte. Er übernimmt auch die Leitlinien zur Erfassung und Ausbuchung von Finanzinstrumenten aus IAS 39.

Klassifizierung und Erfassung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte werden zukünftig nur noch in zwei Gruppen klassifiziert und bewertet: zu fortgeführten Anschaffungskosten und zum Fair Value. Die Gruppe der finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten besteht aus solchen finanziellen Vermögenswerten, die nur den Anspruch auf Zins- und Tilgungszahlungen an vorgegebenen Zeitpunkten vorsehen und die zudem im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten von Vermögenswerten ist. Alle anderen

finanziellen Vermögenswerte bilden die Gruppe zum Fair Value. Unter bestimmten Voraussetzungen kann für finanzielle Vermögenswerte der ersten Kategorie – wie bisher – eine Designation zur Kategorie zum Fair Value („Fair Value Option“) vorgenommen werden.

Wertänderungen der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie zum Fair Value sind grundsätzlich im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Für bestimmte Eigenkapitalinstrumente kann jedoch vom Wahlrecht Gebrauch gemacht werden, Wertänderungen im sonstigen Ergebnis zu erfassen; Dividendenansprüche aus diesen Vermögenswerten sind jedoch im Gewinn oder Verlust zu erfassen.

Die Vorschriften für finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich aus IAS 39 übernommen. Der wesentlichste Unterschied betrifft die Erfassung von Wertänderungen von zum Fair Value bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten. Zukünftig sind diese aufzuteilen: Der auf das eigene Kreditrisiko entfallende Teil ist im sonstigen Ergebnis zu erfassen, der verbleibende Teil der Wertänderung ist im Gewinn oder Verlust zu erfassen.

Bilanzierung von Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte

Durch die neuen Vorschriften sind nicht mehr nur eingetretene Verluste, sondern bereits erwartete Verluste zu erfassen. Dabei wird der Umfang der Erfassung erwarteter Verluste nochmals danach differenziert, ob sich das Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte seit ihrem Zugang wesentlich verschlechtert hat oder nicht. Liegt eine Verschlechterung vor und ist das Ausfallrisiko am Stichtag nicht als niedrig einzustufen, sind ab diesem Zeitpunkt sämtliche erwarteten Verluste über die gesamte Laufzeit zu erfassen. Andernfalls sind nur die über die Laufzeit des Instruments erwarteten Verluste zu berücksichtigen, die aus künftigen möglichen Verlustereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate resultieren.

Ausnahmeregelungen bestehen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Leasingforderungen. Für diese Vermögenswerte müssen (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. „Contract Assets“ gemäß IFRS 15 ohne wesentliche Finanzierungskomponente) bzw. dürfen (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bzw. „Contract Assets“ mit wesentlicher Finanzierungskomponente und Leasingforderungen) bereits bei Zugang sämtliche erwarteten Verluste berücksichtigt werden.

Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Ziel der neuen Regelungen ist es vor allem, das Hedge Accounting stärker an der ökonomischen Risikosteuerung eines Unternehmens zu orientieren. Wie bisher müssen Unternehmen zu Beginn einer Sicherungsbeziehung die jeweilige Risikomanagementstrategie samt Risikomanagementzielen dokumentieren, wobei künftig jedoch das Verhältnis zwischen gesichertem Grundgeschäft und Sicherungsinstrument in der Regel den Vorgaben der Risikomanagementstrategie entsprechen muss. Ändert sich die „Hedge-Ratio“ während einer Sicherungsbeziehung, nicht aber das Risikomanagementziel, müssen die in die Sicherungsbeziehung einbezogenen Mengen des Grundgeschäfts und des Sicherungsinstruments angepasst werden, ohne dass die Sicherungsbeziehung aufgelöst werden darf. Die Auflösung einer Sicherungsbeziehung wird nach IFRS 9 anders als nach IAS 39 nicht mehr jederzeit ohne Grund möglich sein. Eine Sicherungsbeziehung muss demnach für Rechnungslegungszwecke so lange beibehalten werden, wie sich das für diese Sicherungsbeziehung dokumentierte Risikomanagementziel nicht geändert hat und die übrigen Voraussetzungen für Hedge Accounting erfüllt sind. Weiterhin können >

unter IFRS 9 unter bestimmten Voraussetzungen auch bei nichtfinanziellen Grundgeschäften einzelne Risikokomponenten isoliert betrachtet werden.

Es ändern sich die Vorgaben zum Nachweis der Effektivität von Sicherungsgeschäften: Unter IAS 39 konnten Sicherungsbeziehungen nur dann im Hedge Accounting abgebildet werden, wenn ihre hohe Effektivität sowohl retrospektiv wie prospektiv nachweisbar war und in einer Bandbreite zwischen 80% und 125% lag. Nach IFRS 9 fallen sowohl der retrospektive Nachweis als auch das Effektivitätsband weg. Unternehmen müssen stattdessen ohne Bindung an quantitative Grenzwerte nachweisen, dass zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument eine ökonomische Beziehung besteht, die wegen eines gemeinsamen Basiswerts oder des gesicherten Risikos zu gegenläufigen Wertänderungen führt. Dieser Nachweis kann auch rein qualitativ erfolgen. Die Wertänderungen der ökonomischen Beziehung dürfen jedoch nicht hauptsächlich auf den Einfluss des Kreditrisikos zurückzuführen sein.

IFRS 9 ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am 1. Jänner 2018 oder danach beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden, wobei eine frühzeitige Anwendung zulässig ist.

Die Auswirkungen des IFRS 9 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Flughafens-Wien-Konzerns wurden vorläufig wie folgt evaluiert:

a) Finanzielle Vermögenswerte

Die wesentlichen finanziellen Vermögenswerte, welche derzeit als „Available-for-Sale“ klassifiziert werden (siehe Anhanglerläuterung (36)), werden zukünftig die Voraussetzung erfüllen, welche für die Klassifizierung als „at fair value through other comprehensive income“ gelten. Daraus folgt, dass keine Änderungen zur bisherigen Bilanzierung bestehen.

b) Finanzielle Schulden

Auch hieraus erwartet sich die Flughafen-Wien-Gruppe keine wesentlichen Änderungen, da die neuen Änderungen nur die Bilanzierung von finanziellen Schulden betreffen, die als „at fair value through profit and loss“ klassifiziert sind. Derzeit hat die Flughafen-Wien-Gruppe keine solchen Verbindlichkeiten im Bestand. Daraus ergibt sich folglich keine Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cashflows der Flughafen-Wien-Gruppe.

c) Hedge Accounting (Bilanzierungen von Sicherheitsbeziehungen)

Diese Änderungen werden keine Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, da die Flughafen-Wien-Gruppe derzeit kein Hedge Accounting betreibt.

d) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Forderungen (ausgenommen Termineinlagen)

Der Konzern wird für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen das vereinfachte Wertminderungsmodell anwenden, nach dem für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist.

Die geschätzten erwarteten Kreditausfälle wurden auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Kreditausfällen der letzten Jahre berechnet. Die Erfahrung mit tatsächlichen Kreditausfällen wurden anhand von Skalierungsfaktoren angepasst, um die Unterschiede zwischen den wirtschaftlichen Bedingungen zum Zeitpunkt der Sammlung der historischen Daten, den derzeitigen Bedingungen und der Sicht des Konzerns auf die wirtschaftlichen Bedingungen über die erwartete Laufzeit der Forderung wiederzuspiegeln. Die Skalierungsfaktoren basieren auf Vorhersagen des Bruttoinlandsproduktes und der Arbeitslosenquote sowie einem Branchenausblick (z.B. IATA Passagierprognosen).

Der Konzern schätzt, dass die Anwendung der Wertminderungsvorschriften des IFRS 9 zum 1. Januar 2018 zu einem geringfügigen Anstieg der erfassten Wertminderungen (insbesondere zu einer früheren Erfassung von erwarteten Verlusten) im Vergleich zu den erfassten Wertminderungen unter IAS 39 führen wird. Die zusätzlichen Wertminderungsaufwendungen werden auf unter T€ 50 evaluiert.

e) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden bei Finanzinstituten hinterlegt, die zum 31. Dezember 2017 mit guten bzw. sehr guten Ratings bewertet werden.

Die Wertberichtigungen auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente wurde auf Grundlagen erwarteter Verluste innerhalb von zwölf Monaten berechnet und spiegelt die kurzen Laufzeiten wider. Der Konzern nimmt an, dass seine Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf Grundlage der externen Ratings der Finanzinstitute ein geringes bzw. kein Ausfallrisiko aufweisen.

Daher schätzt der Konzern, dass die Anwendung der Wertminderungsvorschriften von IFRS 9 zum 1. Jänner 2018 im Vergleich zum IAS 39, bei den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten zu keinen zusätzlichen Wertminderungen führen wird.

f) Termineinlagen (in sonstigen Forderungen)

Hinsichtlich der Methodik wird auf Punkt e) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verwiesen.

Die Anwendung der neuen Wertminderungsvorschriften in IFRS 9 zum 1. Jänner 2018 im Vergleich zum IAS 39, wird bei den Termineinlagen zu keinen wesentlichen zusätzlichen Wertminderungen führen.

IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“

In IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ wird vorgeschrieben, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind. Zudem wird von den Abschlusserstellern gefordert, den Abschlussadressaten informativere Angaben als bisher zur Verfügung zu stellen. IFRS 15 ist grundsätzlich auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden. Eine Ausnahme bildet u. a. z. B. folgender Vertrag:

- › Leasingverhältnisse, die unter IAS 17 „Leasingverhältnisse“ fallen

>

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

Bei Abschluss eines Vertrages ist nach IFRS 15 festzustellen, ob die aus dem Vertrag resultierten Erlöse zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über einen Zeitraum hinweg zu erfassen sind. Dabei ist zunächst anhand bestimmter Kriterien zu klären, ob die Verfügungsmacht an der Leistungsverpflichtung über einen Zeitraum übertragen wird. Ist dies nicht der Fall, ist der Erlös zu dem Zeitpunkt zu erfassen, an dem die Verfügungsmacht auf den Kunden übergeht. Indikatoren hierfür sind beispielsweise rechtlicher Eigentumsübertrag, die Übertragung der wesentlichen Chancen und Risiken oder eine formelle Abnahme. Wird die Verfügungsmacht hingegen über einen Zeitraum übertragen, darf eine Erlösrealisierung über den Zeitraum nur dann erfolgen, sofern der Leistungsfortschritt mithilfe von Input- oder Output orientierten Methoden verlässlich ermittelbar ist. Neben den allgemeinen Erlöserfassungsgrundsätzen enthält der Standard detaillierte Umsetzungsleitlinien zu Themen wie Veräußerung mit Rückgaberecht, Kundenoptionen auf zusätzliche Güter oder Dienstleistungen, Prinzipal-Agenten-Beziehungen sowie Bill-and-Hold-Vereinbarungen. In den Standard wurden außerdem neue Leitlinien zu den Kosten zur Erfüllung und Erlangung eines Vertrages sowie Leitlinien zu der Frage, wann solche Kosten zu aktivieren sind, aufgenommen. Kosten, die die genannten Kriterien nicht erfüllen sind bei Anfall als Aufwand zu erfassen.

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

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

Die Verpflichtung zur Angabe von quantitativen und qualitativen Informationen, soll es den Nutzern des Konzernabschlusses ermöglichen sich in die Lage zu versetzen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden nachvollziehen zu können. Die Flughafen-Wien-Gruppe ist zu dem Schluss gekommen, dass für die Angabe dieser Informationen die bestehenden IT-Systeme nicht wesentlich angepasst werden müssen.

Sind Umsatzerlöse nicht verlässlich ermittelbar, erfolgt die Umsatzrealisierung erst zu dem Zeitpunkt, zu dem der Konzern Gewissheit erlangt. Aufgrund derartiger Sachverhalte wurde im Rahmen von IFRS 15 das Konzept der variablen Gegenleistung eingeführt, die bei Vertragsbeginn bestimmt werden muss. Nach IFRS 15 muss die geschätzte variable Gegenleistung begrenzt werden, um eine zu hohe Erfassung von Umsatzerlösen zu verhindern. Der Konzern wird auch weiterhin die einzelnen Verträge analysieren, um die geschätzte variable Gegenleistung und die damit einhergehende Begrenzung zu bestimmen.

Der Konzern hat in einem Projekt im Laufe des Geschäftsjahres die Auswirkungen der Anwendung des IFRS 15 auf den Konzernabschluss analysiert und den Anpassungsbedarf quantifiziert. Die Flughafen-Wien-Gruppe erwirtschaftet im Wesentlichen Erlöse aus Verkehrsentgelten, Bodenverkehrsdiensten, Konzessionen und Vermietung. Die Auswirkung der Anwendung ist im Folgenden dargestellt:

› Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte)

Einige Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch die oberste Zivilluftfahrtbehörde. Diese Verkehrsentgelte betreffen die Benützung der Flughafen-Infrastruktur und umfassen u.a. Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturentgelte. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und Infrastrukturentgelts Airside gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Infrastrukturentgelt Landside, Fluggastentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes „Betankung“ gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Die Verrechnung dieser Entgelte ist für alle Kunden gleich und in der Entgeltordnung geregelt. Zudem besteht für Kunden ein Incentiveschema.

Das gesamte Entgelt aus diesen Dienstleistungsverträgen mit Fluggesellschaften wird auf alle Dienstleistungen (Leistungsverpflichtung), basierend auf ihren Einzelverkaufspreisen (Transaktionspreis), aufgeteilt. Die Einzelverkaufspreise werden auf Grundlage der Entgeltordnung zu denen der Konzern die Dienstleistungen in separaten Transaktionen anbietet, festgelegt. Bei der Ermittlung und Verteilung des Transaktionspreises werden variable entgeltmindernde Skonti und Preisnachlässe basierend auf dem Incentiveschema berücksichtigt. Diese Vorgehensweise entspricht der derzeitigen vorgenommenen Aufteilung. Auch hinsichtlich der zeitlichen Erfassung der Umsatzerlöse (zeitpunktbezogen nach erfolgter Abfertigung) erwartet die Flughafen-Wien-Gruppe keine Abweichung zur bisherigen Praxis. Bei der Beurteilung dieser Verträge hat die Flughafen-Wien-Gruppe die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch genommen.

› Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte)

Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste. Insbesondere werden Umsätze aus dem Ramp-Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung), Cargo-Handling (Frachtabfertigung) sowie Passagier-Handling vereinnahmt. Die Dienstleistungen und Einzelverkaufspreise der Frachtabfertigung sind in der Frachtumschlagsordnung geregelt. Die Verträge des Ramp-Handlings basieren auf einem standardisierten Vertragsmuster (Standard Ground Handling Agreement) der IATA. In diesen Verträgen werden die Leistungsverpflichtungen basierend auf den angebotenen Einzelleistungen definiert und ein Transaktionspreis pro Turnaround und Flugzeugtyp festgelegt. Diese Verträge beinhalten keine pauschalen Transaktionspreise für Leistungsverpflichtungen die über einen Zeitraum hinweg erbracht werden. Werden über das vertraglich definierte Leistungspaket weitere einzelne Leistungsverpflichtungen (Einzelleistungen) benötigt, können diese zusätzlich auf Basis der aktuell gültigen Preisliste in Anspruch genommen werden. Die Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen erfolgt auf Basis der relativen Einzelveräußerungspreise bzw. auf Basis der aktuell gültigen Einzelveräußerungspreise bei Inanspruchnahme von zusätzlichen Leistungsverpflichtungen. Durch die Anwendung von IFRS 15 ergeben sich für die Bodenverkehrsdienste keine Änderungen bezüglich der Höhe und des Zeitpunktes der Realisierung der Umsatzerlöse. Bei der Beurteilung dieser Verträge hat die Flughafen-Wien-Gruppe die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch genommen.

► Vermietung von Park-, Werbe-, Büro-, Shopping- und Gastronomieflächen inklusive Umsatzabgaben

Umsatzerlöse aus der Vermietung werden linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses gemäß IAS 17 verteilt. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmieterlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Umsätze aus Umsatzabgaben (variable Mieten) werden periodengerecht auf Basis der erzielten Umsätze erfasst. Der Flughafen-Wien-Konzern erwartet keine Änderungen bezüglich der Realisierung dieser Umsatzerlöse aufgrund der Erstanwendung von IFRS 15, da Leasingverträge von der Anwendung ausgenommen sind.

► Erlöse aus Konzessionen

Konzessionserlöse (Ground-Handling-Malta) werden derzeit entsprechend den jeweiligen vertraglichen Grundlagen periodengerecht über den Konzessionszeitraum verteilt. Soweit von einem überwiegend wahrscheinlichen Ressourcenzufluss ausgegangen werden kann und die Höhe verlässlich ermittelbar ist, erfolgt eine Erlösrealisierung. Der Flughafen-Wien-Konzern erwartet keine Änderungen bezüglich der Realisierung dieser Umsatzerlöse aufgrund der Erstanwendung von IFRS 15.

Auf Basis der bisher vorgenommenen Analysen werden durch die Anwendung von IFRS 15 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erwartet. Es wird auch zu keinen wesentlichen anderen Schätzungsannahmen bei der Ermittlung von Einzelveräußerungspreisen kommen, daher entfällt die Angabe der Methodik im Umstellungszeitpunkt.

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“

Mit der Einführung von IFRS 16 entfällt künftig die bisher unter IAS 17 erforderliche Unterscheidung zwischen Finanzierungsleasing- und Operating-Leasing-Verträgen für den Leasingnehmer.

Für alle Leasingverhältnisse erfasst der Leasingnehmer in seiner Bilanz eine Leasingverbindlichkeit für die Verpflichtung, künftig Leasingzahlungen zu leisten. Gleichzeitig aktiviert der Leasingnehmer ein Nutzungsrecht am zugrunde liegenden Vermögenswert. Dieses entspricht grundsätzlich dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen zuzüglich direkt zurechenbarer Kosten. Während der Laufzeit des Leasingvertrags wird die Leasingverbindlichkeit ähnlich den Regelungen nach IAS 17 für Finanzierungsleasingverhältnisse finanzmathematisch fortgeschrieben. Das Nutzungsrecht wird planmäßig amortisiert, was grundsätzlich zu höheren Aufwendungen zu Beginn der Laufzeit eines Leasingvertrags führt. Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasinggegenstände von geringem Wert sind ausgenommen.

Beim Leasinggeber sind die Regelungen des neuen Standards dagegen ähnlich den bisherigen Vorschriften des IAS 17. Die Leasingverträge werden weiterhin entweder als Finanzierungsleasing- oder Operating-Leasing-Verhältnisse klassifiziert. Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle Risiken und Chancen aus dem Eigentum übertragen werden, werden als Finanzierungsleasingverhältnisse klassifiziert, alle anderen Leasingverträge als Operating Leases. Für die Klassifizierung nach IFRS 16 wurden die Kriterien des IAS 17 übernommen.

IFRS 16 enthält darüber hinaus eine Reihe von weiteren Regelungen zum Ausweis und zu den Anhangangaben sowie zu Sale-and-Lease-back-Transaktionen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe tritt als Leasinggeber und Leasingnehmer auf. Als Leasinggeber erwartet der Konzern keine Änderungen an der derzeitigen Einstufung und Bilanzierung. Leasingverhältnisse, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist, werden in einem ersten Schritt dahingehend untersucht, ob gemäß IFRS 16.5 eine Ausnahme vorliegt. Dies sind Leasingvereinbarungen mit kurzen Laufzeiten und solchen, denen ein „geringwertiger“ Vermögenswert ($< \text{€ } 5.000$) zugrunde liegt. Danach verbleiben im Flughafen-Wien-Konzern nach vorläufiger Beurteilung einige wenige, jedoch wesentliche Anpassungen. Diese Anpassungen führen einerseits zu einer Erhöhung der Bilanzsumme durch die Aktivierung der Vermögenswerte aus den Nutzungsrechten und die Passivierung der entsprechenden Leasingverbindlichkeiten. Da sich jedoch auf der Passivseite das Fremdkapital erhöht, sinkt andererseits die Eigenkapitalquote. Durch die Einführung von IFRS 16 verändert sich auch die Ergebnisrechnung. Zwar bleibt die Gesamthöhe des über die Laufzeit des Leasingvertrags verrechneten Aufwands gleich, aber die zeitliche Verteilung und die Aufteilung auf verschiedene Ergebnisbestandteile verändern sich. Nach IAS 17 wird der Aufwand bei Mietleasingverhältnissen in aller Regel in Höhe der tatsächlich geleisteten Zahlungen und linear im operativen Ergebnis (EBIT) erfasst. Nach IFRS 16 ist – wie schon bislang bei Finanzierungsleasingverhältnissen – eine Aufteilung in Zinsaufwand und Abschreibungen vorzunehmen. Da der Zinsaufwand unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt wird und über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abnimmt, die Abschreibungen jedoch grundsätzlich linear vorgenommen werden, kommt es zu einem degressiven Aufwandsverlauf mit einer Vorverlagerung des Aufwands in die frühen Perioden der Laufzeit. Der Zinsaufwand ist im Finanzergebnis auszuweisen. Da die jährlichen Abschreibungen auf das Nutzungsrecht nach IFRS 16 zudem geringer sind als die Leasingraten, erhöht sich das EBIT. Wird das operative Ergebnis vor >

Abschreibungen betrachtet (EBITDA), fällt die Steigerung noch größer aus. In der Kapitalflussrechnung kommt es zu einer Verschiebung aus dem operativen Cashflow in den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit. Zinszahlungen können zwar wahlweise weiterhin im operativen Cashflow ausgewiesen werden, die Tilgung der Leasingverbindlichkeiten ist dagegen in jedem Fall im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit zu zeigen.

Andere Standards

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

Schwechat, am 12. März 2018

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil ¹⁾	Konsolidierungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle ohne Malta
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK	Airport, Retail & Properties
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK	Airport
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	BPL	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	ALG	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH	BLG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Airport Baumanagement GmbH	VAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil ¹⁾	Konsolidierungsart	Segment
BTS Holding, a.s. "v likvidacii"	BTSH	VIE	Slowakei	81,0%	VK	Sonstige
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Sonstige
Load Control International SK s.r.o	LION	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Holding Ltd.	VIE MFH	VIE	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VIE MFH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
MMLC Holdings Malta Limited	MMLCH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited	MMLC	VIE Malta	Malta	95,9%	VK	Sonstige
Malta International Airport p.l.c.	MIA	MMLC	Malta	48,4%	VK	Malta
Airport Parking Limited	APL	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Development Limited	SPD	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Business Center Limited	SBC	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ	Sonstige
"GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	EQ	Sonstige
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
Vienna Airport Health Center GmbH (ehm. Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.)"	SFS	VIEL	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
Kirkop PV Farm Limited	KPV	MIA	Malta	48,4%	NK	Malta

1) Durchgerechnet

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung

EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode

NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht.

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

a) Österreichische Tochterunternehmen

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

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100% VIE	
Gegenstand des Unternehmens: Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation, an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private Aircraft Handling sowie die Erfüllungsgelhilftätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).		

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	11.490,9	11.500,8
Periodenergebnis	1.259,8	1.078,3
Sonstiges Ergebnis	4,7	22,0
Gesamtergebnis	1.264,5	1.100,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	11.702,9	8.416,7
Kurz- und langfristige Schulden	2.442,7	2.160,2
Nettovermögen	9.260,2	6.256,5

› Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz:	Bad Vöslau	
Kapitalanteil:	100% VAH	
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb und Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie Planung, Errichtung und Betreuung von Gebäuden und Anlagen.		

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	1.084,0	994,4
Periodenergebnis	-528,3	113,5
Sonstiges Ergebnis	-1,0	-0,8
Gesamtergebnis	-529,3	112,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	4.462,7	2.513,4
Kurz- und langfristige Schulden	337,8	859,2
Nettovermögen	4.124,9	1.654,2

› Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100% VIEL	
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	3.118,2	2.666,4
Periodenergebnis	1.682,6	1.430,1
Sonstiges Ergebnis	0,5	-0,6
Gesamtergebnis	1.683,1	1.429,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	6.366,4	6.286,3
Kurz- und langfristige Schulden	327,6	505,5
Nettovermögen	6.038,8	5.780,8

› Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100% VIE	
Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,3	-0,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-0,3	-0,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	121.401,3	121.401,7
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	0,1
Nettovermögen	121.401,3	121.401,6

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

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100% VIAB	
Gegenstand des Unternehmens: Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	812,5	895,0
Periodenergebnis	12.449,6	3.939,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	12.449,6	3.939,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	124.625,1	112.030,0
Kurz- und langfristige Schulden	312,4	166,9
Nettovermögen	124.312,7	111.863,1

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

Sitz:	Schwechat	
Kapitalanteil:	100% VIE	
Gegenstand des Unternehmens: Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	17.888,0	17.664,4
Periodenergebnis	8.004,7	7.834,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	8.004,7	7.834,9
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	62.417,4	63.765,9
Kurz- und langfristige Schulden	2.104,2	3.618,3
Nettovermögen	60.313,3	60.147,6

› VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR, LZW, IMB, ALG, BLG, BPL, VHC und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	3.819,0	2.665,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.819,0	2.665,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	56.371,7	53.552,7
Kurz- und langfristige Schulden	9.000,0	10.000,1
Nettovermögen	47.371,7	43.552,7

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	4.345,7	4.552,1
Periodenergebnis	1.193,6	1.517,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.193,6	1.517,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	31.037,0	32.557,1
Kurz- und langfristige Schulden	11.920,8	13.134,4
Nettovermögen	19.116,2	19.422,7

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99% VIEL 1% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	3.514,0	3.582,7
Periodenergebnis	953,4	2.876,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	953,4	2.876,9
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	110.561,9	109.934,7
Kurz- und langfristige Schulden	81.456,8	81.782,9
Nettovermögen	29.105,2	28.151,7

› VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99% VIEL 1% BPIB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	3.560,3	3.127,4
Periodenergebnis	1.265,5	7.488,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.265,5	7.488,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	14.814,4	15.712,0
Kurz- und langfristige Schulden	3.218,8	5.381,9
Nettovermögen	11.595,6	10.330,1

› VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99,7% VIEL 0,3% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung von Liegenschaften, die Vermietung der im Eigentum der Gesellschaft stehenden Superadifikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	1.835,4	1.833,4
Periodenergebnis	581,7	883,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	581,7	883,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	14.624,5	15.484,2
Kurz- und langfristige Schulden	4.008,5	4.566,2
Nettovermögen	10.616,1	10.918,0

› VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Der Betrieb von Immobilien sowie die Funktion als Komplementärin in Tochter- und Enkeltochtergesellschaften der Flughafen Wien Aktiengesellschaft.	

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	9,7	9,2
Periodenergebnis	1,4	-4,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1,4	-4,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	688,7	699,8
Kurz- und langfristige Schulden	179,8	192,4
Nettovermögen	508,9	507,4

› VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	94% BPIB 6% IMB
Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.	

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	1.259,1	1.350,8
Periodenergebnis	519,1	-944,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	519,1	-944,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	87.100,2	88.374,8
Kurz- und langfristige Schulden	77.578,2	79.372,0
Nettovermögen	9.522,0	9.002,9

› Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH (ALG)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.	

Beträge in T€	2017	2016 ¹
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-67,1	-3,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-67,1	-3,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	14.248,7	33,4
Kurz- und langfristige Schulden	14.284,1	1,6
Nettovermögen	-35,4	31,7

1) Neugründung mit 26. Juli 2016

>

› Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH, vormals Beta Liegenschaftsentwicklungs GmbH (BLG)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2017	2016 ¹
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-152,4	-5,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-152,4	-5,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	2.998,2	31,1
Kurz- und langfristige Schulden	3.121,0	1,6
Nettovermögen	-122,8	29,5

1) Neugründung mit 26. Juli 2016

› Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH (BPL)

Sitz: Fischamend

Kapitalanteil: 94% BPIB 6% IMB

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2017	2016 ¹
Umsatzerlöse	19,3	0,0
Periodenergebnis	-70,1	-1,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-70,1	-1,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	3.293,1	3.431,5
Kurz- und langfristige Schulden	1.903,7	1.972,0
Nettovermögen	1.389,4	1.459,5

1) Erworben mit 21. Dezember 2016

› Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagen-sektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	44.920,9	40.826,7
Periodenergebnis	1.659,8	1.683,2
Sonstiges Ergebnis	-2,0	16,8
Gesamtergebnis	1.657,8	1.700,0
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	10.464,3	9.266,0
Kurz- und langfristige Schulden	7.451,2	6.170,7
Nettovermögen	3.013,1	3.095,3

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.). Die Gesellschaft nimmt über ihre inländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	51.093,1	50.804,5
Periodenergebnis	8.099,1	8.630,5
Sonstiges Ergebnis	25,1	87,8
Gesamtergebnis	8.124,2	8.718,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	26.360,8	27.182,5
Kurz- und langfristige Schulden	10.529,9	10.075,8
Nettovermögen	15.830,9	17.106,7

› VIE Airport Baumanagement GmbH (VAB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	3.209,8	3.374,0
Periodenergebnis	77,8	127,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	77,8	127,2
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	342,2	406,7
Kurz- und langfristige Schulden	229,0	237,4
Nettovermögen	113,1	169,3

› Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	4.505,6	5.147,3
Periodenergebnis	219,1	105,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	219,1	105,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	964,8	1.034,0
Kurz- und langfristige Schulden	493,2	781,5
Nettovermögen	471,7	252,6

b) Slowakische Tochterunternehmen

➤ **BTS Holding a.s. "v likvidácii" (BTSH)**

Sitz:	Bratislava, Slowakei	
Kapitalanteil:	47,7% VIE 33,3% VINT	
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-142,1	101,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-142,1	101,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	513,1	709,7
Kurz- und langfristige Schulden	6,1	60,6
Nettovermögen	507,0	649,1

➤ **KSC Holding a.s. (KSCH)**

Sitz:	Bratislava, Slowakei	
Kapitalanteil:	47,7% VIE 52,3% VINT	
Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.202,3	748,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.202,3	748,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	34.773,4	34.368,6
Kurz- und langfristige Schulden	13,3	810,8
Nettovermögen	34.760,1	33.557,8

› Load Control International SK s.r.o (LION)

Sitz:	Košice, Slowakei	
Kapitalanteil:	100% VIE	
Gegenstand des Unternehmens:	Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.	

Beträge in T€	2017 ¹	2016
Umsatzerlöse	177,4	n.a.
Periodenergebnis	6,7	n.a.
Sonstiges Ergebnis	0,0	n.a.
Gesamtergebnis	6,7	n.a.
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	72,7	n.a.
Kurz- und langfristige Schulden	60,5	n.a.
Nettovermögen	12,2	n.a.

1) Neugründung mit 27.02.2017

c) Maltesische Tochterunternehmen

› VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,8% VINT 0,2% VIAB	
Gegenstand des Unternehmens:	Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. sowie Malta International Airport plc.	

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	3.232,1	3.855,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.232,1	3.855,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	68.296,4	65.157,9
Kurz- und langfristige Schulden	19.653,6	9.647,1
Nettovermögen	48.642,8	55.510,8

› VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95% VIE 0,05% VIAB	
Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.038,3	-37,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.038,3	-37,8
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	16.784,3	14.744,5
Kurz- und langfristige Schulden	15,2	13,6
Nettovermögen	16.769,1	14.730,8

› VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95% VIE MFH 0,05% VIAB	
Gegenstand des Unternehmens: Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	401,3	477,2
Sonstiges Ergebnis	-93,6	-74,8
Gesamtergebnis	307,7	402,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	21.857,4	21.667,5
Kurz- und langfristige Schulden	21.720,0	20.196,8
Nettovermögen	137,4	1.470,7

› VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95% VINT 0,05% VIAB	
Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited.		
Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.075,0	1.001,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.075,0	1.001,9
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	587,9	397,6
Kurz- und langfristige Schulden	510,9	290,9
Nettovermögen	77,0	106,7

› VIE Operations Limited (VIE OP)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	99,95% VIE OPH 0,05% VINT	
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.		

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	798,2	1.245,1
Periodenergebnis	502,1	732,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	502,1	732,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	336,3	740,3
Kurz- und langfristige Schulden	61,6	191,1
Nettovermögen	274,6	549,2

› MMLC Holdings Malta Limited (MMLCH)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	100% VINT	
Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC).		

Beträge in T€	2017	2016 ¹
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.314,1	956,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.314,1	956,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	15.805,0	15.843,3
Kurz- und langfristige Schulden	16,0	18,4
Nettovermögen	15.789,0	15.824,9

1) Erworben mit 30. März 2016

› Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)

Sitz:	La Valetta, Malta	
Kapitalanteil:	57,1% VIE Malta 38,8% MMLCH	
Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport p.l.c. (MIA).		

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5.356,1	5.350,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	5.356,1	5.350,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	49.557,2	50.357,5
Kurz- und langfristige Schulden	69,1	2.725,5
Nettovermögen	49.488,1	47.632,0

› Malta International Airport plc. (MIA)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	10,1% VIE Malta 40,0% MMLC
Gegenstand des Unternehmens:	Betrieb des Flughafens Malta International Airport.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	78.447,4	69.553,5
Periodenergebnis	25.179,4	20.354,8
Sonstiges Ergebnis	3,9	-69,2
Gesamtergebnis	25.183,3	20.285,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	182.489,5	159.098,9
Kurz- und langfristige Schulden	84.674,3	72.963,3
Nettovermögen	97.815,1	86.135,6

› Airport Parking Limited (APL)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	100% MIA
Gegenstand des Unternehmens:	Betrieb des Parkplatzes und der Garagierung am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	2.462,2	2.320,9
Periodenergebnis	358,7	352,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	358,7	352,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.495,0	1.286,0
Kurz- und langfristige Schulden	551,6	701,3
Nettovermögen	943,4	584,8

› Sky Parks Development Limited (SPD)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	100% MIA	
Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung und Management von Officegebäuden am Flughafen Malta.		

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	1.852,8	1.682,5
Periodenergebnis	-1.814,7	-114,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-1.814,7	-114,8
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	19.423,0	18.906,1
Kurz- und langfristige Schulden	20.896,6	18.564,9
Nettovermögen	-1.473,6	341,2

› Sky Parks Business Center Limited (SBC)

Sitz:	Luqa, Malta	
Kapitalanteil:	100% MIA	
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb von Officegebäuden (Skypark) am Flughafen Malta.		

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	3.517,7	3.088,1
Periodenergebnis	427,2	383,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	427,2	383,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.623,9	1.657,7
Kurz- und langfristige Schulden	1.163,0	1.623,9
Nettovermögen	461,0	33,8

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

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

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	50,1% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des City-Airport-Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat sowie Betrieb von Check-in-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit Gepäckslogistik für Flugpassagiere; Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	13.252,5	12.566,2
Periodenergebnis	2.132,5	1.460,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.132,5	1.460,9

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2017	2016
Planmäßige Abschreibungen	699,7	653,0
Zinserträge	0,1	0,1
Zinsaufwendungen	0,7	1,2
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	701,4	476,9

Beträge in T€	31.12.2017	31.12.2016
Kurzfristige Vermögenswerte	6.032,8	5.800,6
Langfristige Vermögenswerte	6.217,6	6.859,9
Kurzfristige Schulden	1.826,6	2.893,2
Langfristige Schulden	220,8	249,8
Nettovermögen	10.203,1	9.517,5

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2017	31.12.2016
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9,0	8,5
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

>

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2017	2016
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	4.768,3	10.055,7
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.068,4	731,9
Ausbezahlte Dividende und Kapitalrückzahlungen	-724,9	-6.019,3
Buchwert zum 31.12.	5.111,7	4.768,3

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

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	51,0% VIAS
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.	

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	11.773,7	10.956,1
Periodenergebnis	1.045,7	1.052,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.045,7	1.052,4

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2017	2016
Planmäßige Abschreibungen	308,6	281,0
Zinserträge	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	0,6	0,2
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	300,7	328,5

Beträge in T€	31.12.2017	31.12.2016
Kurzfristige Vermögenswerte	2.483,3	3.146,0
Langfristige Vermögenswerte	1.246,7	1.277,1
Kurzfristige Schulden	2.335,6	3.044,0
Langfristige Schulden	130,0	120,4
Nettovermögen	1.264,4	1.258,7

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2017	31.12.2016
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2,6	1,4
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2017	2016
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1.1. (anteiliges Eigenkapital)	641,9	588,7
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	533,3	536,7
Ausbezahlte Dividende	-530,4	-483,5
Buchwert zum 31.12.	644,9	641,9

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

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Košice, Slowakei
Kapitalanteil:	66% KSCH
Gegenstand des Unternehmens:	Betrieb des Flughafens Košice.

Beträge in T€	2017 ¹	2016
Umsatzerlöse	11.401,9	9.121,4
Periodenergebnis	1.922,8	1.479,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.922,8	1.479,3

1) Vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2017 ¹	2016
Planmäßige Abschreibungen	757,7	745,1
Zinserträge	19,6	27,9
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	445,7	460,1

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31. 12. 2017 ¹	31. 12. 2016
Kurzfristige Vermögenswerte	16.982,9	17.385,6
Langfristige Vermögenswerte	37.538,8	36.857,9
Kurzfristige Schulden	1.391,4	1.659,7
Langfristige Schulden	614,3	670,5
Nettovermögen	52.515,9	51.913,2

1) Vorläufige Werte

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31. 12. 2017 ¹	31. 12. 2016
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.209,2	15.469,6
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten ²	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten ²	0,0	0,0

1) vorläufige Werte

2) ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31. 12. 2017 ¹	31. 12. 2016
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1. 1. (anteiliges Eigenkapital)	34.262,7	34.493,1
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)	-33,1	-198,3
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.269,1	976,4
Sonstige	244,2	380,1
Ausbezahlte Dividende	-839,6	-1.144,2
Buchwert zum 31. 12.	34.903,3	34.506,9

1) vorläufige Werte

› 3. Assoziierte Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

› SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Beteiligungsverhältnis:	Assoziiertes Unternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	49% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

Beträge in T€	2017 ¹	2016
Umsatzerlöse	928,2	948,8
Periodenergebnis	44,7	70,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	44,7	70,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	744,0	729,7
Kurz- und langfristige Schulden	119,8	124,3
Nettovermögen	624,2	605,5

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2017	31.12.2016
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen, SCA	327,3	318,0

› 4. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

› GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIAS

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

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	2.576,2	1.537,3
Periodenergebnis	31,3	71,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	31,3	71,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	889,1	812,8
Kurz- und langfristige Schulden	397,1	280,1
Nettovermögen	492,0	532,7

› VIE Airport Health Center GmbH, vormals Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H. (SFS)
Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Die VHC bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-35,1	-1,9
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-35,1	-1,9
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	21,2	45,1
Kurz- und langfristige Schulden	11,2	0,1
Nettovermögen	10,0	45,1

› VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H (SHOP)
Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland, sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-3,0	-5,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-3,0	-5,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	18,3	1,2
Kurz- und langfristige Schulden	0,1	0,1
Nettovermögen	18,2	1,2

› Kirkop PV Farm Limited (KFL)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

Gegenstand des Unternehmens: Die Haupttätigkeit des Unternehmens liegt darin die Möglichkeiten der Stromerzeugung mit Photovoltaik zu erforschen.

Beträge in T€	2017	2016
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1,2	1,2
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	1,2	1,2

Wesentliche nicht beherrschende Anteile

Es folgen zusammengefasste Finanzinformationen für den Teilkonzern Malta International Airport plc - der wesentliche nicht beherrschende Anteile enthält. Diese werden entsprechend den Rechnungslegungsmethoden des Konzerns erstellt und um die fortgeführten Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verändert. Der Teilkonzern Malta International Airport plc ist dem Segment Malta zugeordnet. Unter Sonstige sind Tochterunternehmen mit unwesentlichen nicht beherrschenden Anteilen in Summe zusammengefasst. Diese betreffen die Gesellschaften MMLC und BTSH.

Geschäftsjahr 2017

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56 %	51,56 %
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90 %	49,90 %
Firmenwert	28.407,6	
Übrige Langfristige Vermögenswerte	242.144,5	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	56.510,9	0,0
Langfristige Schulden	80.249,3	0,0
Kurzfristige Schulden	46.931,5	-254,0
Nettovermögen	199.882,3	254,0
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	88.412,3	
Umsatzerlöse	82.369,2	0,0
Periodenergebnis	23.673,8	801,0
Sonstiges Ergebnis	3,9	0,0
Gesamtergebnis	23.677,7	801,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	12.206,2	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	12.208,2	0,0
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	42.793,5	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-14.080,3	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-26.861,4	
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-6.751,5	
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.851,7	

MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
51,56%				
49,90%				
28.407,6	0,0	0,0	0,0	
242.144,5	49.506,2	-49.506,2	0,0	
56.510,9	564,1	0,0	564,1	
80.249,3	0,0	0,0	0,0	
46.677,5	75,1	22,4	97,5	
200.136,3	49.995,2	-49.528,5	466,6	
88.412,3	2.150,3	-2.056,4	93,9	88.506,2
82.369,2	0,0	0,0	0,0	
24.474,7	5.214,0	-5.412,0	-198,0	
3,9	0,0	0,0	0,0	
24.478,7	5.214,0	-5.412,0	-198,0	
12.206,2	195,2	-224,6	-29,4	
12.208,2	195,2	-224,6	-29,4	12.178,9
	5.178,4			
	0,0			
	-6.150,0			
	-145,3			-6.896,7
	-971,6			

>

Geschäftsjahr 2016

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56 %	51,56 %
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90 %	49,90 %
Firmenwert	28.407,6	
Übrige Langfristige Vermögenswerte	237.968,1	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	52.912,0	0,0
Langfristige Schulden	96.621,1	0,0
Kurzfristige Schulden	32.932,0	-254,0
Nettovermögen	189.734,6	254,0
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	83.180,2	
Umsatzerlöse	73.064,8	0,0
Periodenergebnis	19.026,6	1.499,1
Sonstiges Ergebnis	-69,2	0,0
Gesamtergebnis	18.957,4	1.499,1
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	9.970,0	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	9.934,3	0,0
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	28.320,7	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-7.134,6	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-24.280,2	
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-6.751,5	
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-3.094,0	

MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
51,56%				
49,90%				
28.407,6	0,0	0,0	0,0	
237.968,1	49.506,2	-49.506,2	0,0	
52.912,0	1.561,1	0,0	1.561,1	
96.621,1	0,0	610,0	610,0	
32.678,0	2.786,1	-587,6	2.198,5	
189.988,6	48.281,1	-49.528,5	-1.247,4	
83.180,2	2.100,4	-2.056,4	43,9	83.224,1
73.064,8	0,0	0,0	0,0	
20.525,7	5.452,1	-5.434,4	17,8	
-69,2	0,0	0,0	0,0	
20.456,5	5.452,1	-5.434,4	17,8	
9.970,0	241,4	-233,5	7,9	
9.934,3	241,4	-233,5	7,9	9.942,2
	4.846,1			
	0,0			
	-4.600,0			
	-103,8			-6.855,2
	246,1			

Erklärung des Vorstands

nach § 124 BörseG

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Schwechat, 12. März 2018

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,**

und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2017, der Konzern-Geldflussrechnung und der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2017 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind (IFRS), und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

› Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

› **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Werthaltigkeit von Sachanlagen
2. Ansatz und Angaben im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste

› **1. Werthaltigkeit von Sachanlagen**

Siehe Anhang Abschnitt IV. und Note (46) sowie Note (7)

Das Risiko für den Abschluss

Der Bewertung des Sachanlagevermögens kommt besondere Bedeutung zu, da bei der Flughafen Wien Aktiengesellschaft das Sachanlagevermögen mit EUR 1.441,4 Mio. rund 70 % der Bilanzsumme repräsentiert.

Im Falle von Anhaltspunkten für Wertminderungen oder dafür, dass eine Wertminderung, die in früheren Perioden erfasst wurde, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte (Triggering Events), untersucht das Management Sachanlagen durch Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf ihre Werthaltigkeit hin.

Den Werthaltigkeitstests liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Vorstands hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse für Zwecke der Discounted Cash Flow-Berechnung, von den zugrunde gelegten Diskontierungszinssätzen, Wachstumsraten und vom betrachteten Planungszeitraum.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Vorstand und dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen und die relevanten Prozesse erlangt. In der Folge haben wir die vorgelegte Dokumentation ("Trigger Liste") analysiert und die darin dargelegten Annahmen und Schätzungen mit unseren Erkenntnissen aus der Konzernabschlussprüfung, insbesondere der Ergebnisanalysen, verglichen.

In weiterer Folge haben wir die Wertminderungstests durchgesehen. Die der Bewertung zugrunde gelegten Plandaten haben wir auf das aktuelle und dem Aufsichtsrat vorgelegte Unternehmensbudget übergeleitet. Die den Wertminderungstests zugrunde gelegten weiteren Parameter haben wir kritisch gewürdigt.

Die bei der Bestimmung der Diskontierungszinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung der Diskontierungssätze verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.

Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt. Weiters haben wir beurteilt, ob die Angaben im Anhang in Zusammenhang mit den durchgeführten Werthaltigkeitstests angemessen und vollständig sind.

› 2. Ansatz und Angaben im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste

Siehe Anhang Abschnitt IV. sowie Note (14) und (39)

Das Risiko für den Abschluss

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft verfolgt das Bauvorhaben Parallelpiste (Projekt 3. Piste).

Nach der am 9. Februar 2017 eingelangten werterhellenden abweisenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts hat der Vorstand im Konzernabschluss 2016 eine Neubeurteilung hinsichtlich Ansatz und Werthaltigkeit der bis dahin aktivierten Projektkosten vorgenommen. Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds in Höhe von EUR 48,3 Mio. wurden ausgebucht, die verbleibenden Projektkosten in Höhe von EUR 30,4 Mio. wurden zur Gänze wertgemindert.

Aufgrund des weiteren Verfahrensverlaufes im Jahr 2017 sowie der fortgesetzten Rechtsunsicherheit war erneut eine Beurteilung des Sachverhalts für den Konzernabschluss 2017 vorzunehmen. Die Erlangung einer für die Errichtung der 3. Piste erforderlichen UVP-Genehmigung stuft der Vorstand aktuell nicht mehr als hinreichend sicher ein, und somit sieht der Vorstand aus gegenwärtiger Sicht die Aktivierungsvoraussetzungen nicht mehr als erfüllt an. Infolge dieser Schätzungsänderung wurde im Konzernabschluss 2017 ein erfolgsneutraler Abgang der im Vorjahr wertgeminderten Anschaffungskosten in Höhe von EUR 30,4 Mio. erfasst. Die im Geschäftsjahr 2017 angefallenen Aufwendungen in Höhe von EUR 1,0 Mio. wurden im Aufwand erfasst. Weitere Zahlungsverpflichtungen an den Umweltfonds werden erst im Falle einer positiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ausgelöst, daher wurde weiterhin keine bilanzielle Erfassung vorgenommen.

Der Ausweis und die Erläuterungen zum Projekt 3. Piste beruhen auf Schätzungen und Ermessenbeurteilungen.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Einschätzung des Vorstands, dass die Aktivierungsvoraussetzungen beim "Projekt 3. Piste" gegenwärtig nicht mehr als erfüllt angesehen werden, mit dem Management besprochen und kritisch gewürdigt. Dies erfolgte auf Basis der Durchsicht der rechtlichen Grundlagen unter Berücksichtigung der relevanten Rechnungslegungsstandards. In diesem Rahmen haben wir auch evaluiert, wie und zu welchem Zeitpunkt Auswirkungen aufgrund der Änderungen in der Einschätzung zum Vorliegen der Aktivierungsvoraussetzungen im Konzernabschluss bilanziell zu erfassen sind.

Zur Beurteilung des Vorstands, dass im derzeitigen Verfahrenstand des Genehmigungsverfahrens weiterhin keine Zahlungsverpflichtung gegenüber dem Umweltfonds besteht, haben wir die vom Vorstand eingeholte anwaltliche Stellungnahme eingesehen.

Zudem haben wir die Angemessenheit der Darstellung sowie der Angaben im Anhang beurteilt.

>

› **Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

› **Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses**

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- › Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- › Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- › Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- › Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- › Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- › Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- › Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

>

- › Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- › Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

› Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde. Zu der im Lagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortung zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich im Widerspruch zum Konzernabschluss steht oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Jahres- bzw Konzernabschluss, den Lage- bzw Konzernlagebericht und die diesbezüglichen Bestätigungsvermerke. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt nicht diese sonstigen Informationen ab und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich in Widerspruch zum Konzernabschluss stehen, oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 EU-VO

Wir wurden von der Generalversammlung am 31. Mai 2017 als Abschlussprüfer gewählt und am 16. August 2017 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft beauftragt. Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2007, der erstmalig durch KPMG geprüft wurde, Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Konzernabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von den Konzernunternehmen gewahrt haben.

Auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien, am 12. März 2018

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger

Wirtschaftsprüferin



**Flughafen Wien
Aktiengesellschaft
Lagebericht für das
Geschäftsjahr 2017**

Die Flughafen Wien AG

Beschreibung des Geschäftsmodells

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien und bietet die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Diese umfassen den operativen Flughafenbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen und sonstige Dienstleistungen.

Die Geschäftstätigkeit der Flughafen Wien AG ist in mehrere Bereiche unterteilt.

Der Geschäftsbereich „Operations“ ist für den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie für die Sicherheitskontrollen von Personen und Handgepäck am Flughafen Wien verantwortlich.

Die Erbringung von Ground- und Frachthandling sowie sonstige Dienstleistungen zur Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren sind im Bereich „Abfertigungsdienste“ angesiedelt.

Das Center-Management sowie das Immobilien- & Standortmanagement sind für die Bereiche Shopping und Gastronomie, Werbung, Parken und die Vermietung von Büro- und Cargo-Flächen zuständig.

Diese Bereiche werden durch die Service- und Fachbereiche Informationsdienste, Finanz- und Rechnungswesen, Generalsekretariat, Revision, Kommunikation, Planung, Bau & Bestandsmanagement, Strategie, Controlling & Beteiligungsmanagement, Personal und dem Zentralen Einkauf unterstützt.

Hinweis: Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.

>

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklung von Konjunktur und Währungsrelationen, politische Krisen sowie andere Ereignisse, die zu Flugausfällen, Streckenstilllegungen und Flugplanausdünnungen führen, haben großen Einfluss auf die Entwicklung des Luftverkehrs. Der Flughafen Wien ist als zentraleuropäischer, internationaler Hub primär von der wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone betroffen und – aufgrund der geografischen Lage – insbesondere auch von jener der CEE-Region (Zentral- und Osteuropa). Auch die zum Konzern gehörigen Flughäfen Malta und Košice werden durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den jeweiligen Regionen wesentlich beeinflusst. Weitere wichtige Faktoren für die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) sind zudem die ökonomische und politische Lage im Fernen, Nahen und Mittleren Osten sowie in Russland.

Der konjunkturelle Aufwärtstrend der vergangenen Jahre hielt auch 2017 an. Laut aktueller Schätzungen wuchs die Weltwirtschaft gemessen am globalen BIP um 3,6%. Für 2018 wird ein Weltwirtschaftswachstum von 3,7% erwartet (Quelle: International Monetary Fund, World Economic Outlook, October 2017).

Für die USA und den Euroraum rechnet die Österreichische Nationalbank (OENB) mit einer robusten Zunahme der Wirtschaftsleistung von jeweils 2,25% in den Jahren 2017 und 2018, wobei dieser Entwicklung einige politische Unsicherheiten entgegenstehen. Hierzu zählen einerseits die Entscheidungen hinsichtlich der geplanten Steuerreform und der zukünftigen Ausrichtung der Handelspolitik der USA. Andererseits bestehen in Europa unter anderem Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Brexit-Verhandlungen.

Für das Weltwirtschaftswachstum spielen die großen Schwellenländer, die sogenannten BRIC-Staaten, eine zunehmend wichtigere Rolle. Die Wachstumsaussichten für China, Indien, Brasilien und Russland wurden im Vergleich zum Sommer 2017 nach oben revidiert. Gleiches gilt auch für die Zentral-, Ost- und Südosteuropäischen Staaten, deren Wirtschaftsleistung 2017 um geschätzte 4% expandierte und auch für 2018 wird ein weiter dynamisches Wachstum erwartet.

Der Aufschwung im Euroraum steht auf solider Basis, was sich auch auf dem Arbeitsmarkt widerspiegelt. Im 3. Quartal 2017 lag die Arbeitslosenquote bei 9,0%, dem niedrigsten Wert seit Anfang 2009 und bis 2019 wird ein weiterer Rückgang auf 7,9% prognostiziert. Dementsprechend wurden die Wachstumsprognosen zuletzt immer wieder nach oben revidiert. Die Europäische Kommission rechnet in ihrer Herbstprognose für die EU mit einem Wachstum von 2,2% bzw. 2,1% in den Jahren 2017 und 2018.

Die österreichische Wirtschaft befindet sich derzeit in einer Phase außergewöhnlich starken Wachstums. Gemäß der aktuellen OeNB-Prognose vom Dezember 2017 hat das Wirtschaftswachstum im Jahr 2017 real 3,1% betragen. Im Jahr 2018 soll das Wachstum mit 2,8% ebenfalls sehr stark ausfallen. Die prognostizierte Arbeitslosenquote wird von 6,0% im Jahr 2016 auf 5,0% im Jahr 2020 sinken. Die Inflationsrate fällt 2017 mit 2,2% mehr als doppelt so hoch aus wie im Jahr 2016 (Quelle: OeNB, Konjunktur aktuell – Dezember 2017).

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft

2017 verzeichnete der Tourismus in Wien trotz schwieriger geopolitischer Rahmenbedingungen mit einem Zuwachs von 4,4% auf rund 15,5 Mio. Nächtigungen ein weiteres Rekordjahr. 81,2% der Nächtigungen entfielen dabei auf ausländische Gäste. Die stärksten Zuwächse nach Regionen verzeichneten dabei Reisende aus China (+34,4%), Russland (+29,8%) und Litauen (+26,3%). Aber auch die Nächtigungen von inländischen Gästen konnten um 1,2% leicht gesteigert werden. Bulgarien, Italien, Saudi Arabien und die Türkei blieben in der Gästestatistik dagegen hinter dem Vorjahr zurück (Quelle: Statistik Austria).

Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit

Die Zahl der Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung lag in den ersten drei Quartalen 2017 wieder über den Vorjahreswerten. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum rund 15,8 Mio. Urlaubsreisen verzeichnet (2016: 15,6 Mio.), die Geschäftsreisen nahmen hingegen im gleichen Zeitraum von 2,8 Mio. auf 2,5 Mio. ab. Besonders stark war das Wachstum der Urlaubsreisen in den Monaten April bis Juni (Quelle: Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung).

Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien 2017

› Neuer Passagierrekord (plus 4,5%) durch deutliches Passagierplus bei Lufthansa-Gruppe

Verkehrskennzahlen	2017	Veränd. in %	2016	2015
MTOW (in Mio. Tonnen)	8,8	+2,1	8,7	8,4
Gesamtpassagiere (in Mio.)	24,4	+4,5	23,4	22,8
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	17,8	+4,5	17,1	16,4
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,4	+4,4	6,2	6,3
Flugbewegungen	224.568	-0,8	226.395	226.811
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	287.962	+1,9	282.726	272.575
Sitzladefaktor (in %)	74,8	n.a.	73,4	74,3
Anzahl der Destinationen	195	+4,8	186	181
Anzahl der Airlines	74	+0,0	74	75

Der Flughafen Wien erzielte 2017 mit 24.392.805 abgefertigten Fluggästen ein Wachstum von 4,5% und damit einen neuen Rekordwert. Ermöglicht wurde dies durch das starke Wachstum von Austrian Airlines und der Eurowings/Germanwings, das den durch die Insolvenz der airberlin-Gruppe bedingten Rückgang überkompensierte. Weitere Wachstumstreiber waren easyJet, Swiss, Aeroflot und TAP Portugal, die sich sämtlich gut entwickelt haben.

Entscheidend für den positiven Trend im Jahr 2017 waren zahlreiche Neuaufnahmen von Strecken und Frequenzverdichtungen durch Austrian Airlines und Eurowings, die auch das Wachstum der Lokalpassagiere unterstützten (+4,5%). Auch der Transferverkehr profitierte mit einem Wachstum von 4,4% von dieser Entwicklung.

Die Zahl der Bewegungen am Flughafen Wien war mit 224.568 Starts und Landungen (2016: 226.395) leicht rückläufig. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg dagegen durch den Einsatz größerer Flugzeuge im Vergleichszeitraum um 2,1% auf 8.834.035 Tonnen (2016: 8.653.173 Tonnen).

Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) gemessen am Sitzladefaktor stieg um 1,4 Prozentpunkte auf 74,8% (2016: 73,4%).

2017 wurde der Flughafen Wien von 74 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 195 Destinationen in 70 Ländern bedienten. Neu hinzugekommen sind u.a. die Langstreckendestinationen Los Angeles und Mahé.

› Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2017 im Vergleich (Auszug)

	Passagiere in Tausend	Veränd. zu 2016 in %	Flug- bewegungen ¹	Veränd. zu 2016 in %
London ²	153.987,7	+4,2	1.051.643	+1,5
Paris ³	101.514,0	+4,5	704.660	-0,4
Istanbul ⁴	94.298,0	+4,8	654.668	-2,2
Amsterdam	68.515,4	+7,7	496.748	+3,7
Frankfurt	64.500,4	+6,1	464.790	+2,7
Madrid	53.388,0	+5,9	374.235	+1,6
Rom ⁵	46.825,3	-0,6	330.202	-4,1
München	44.577,2	+5,5	383.934	+2,6
Mailand ⁶	43.998,2	+9,4	354.230	+5,0
Zürich	29.345,2	+6,2	255.481	+0,4
Wien	24.392,8	+4,5	224.568	-0,8
Prag	15.415,0	+17,9	132.645	+9,3
Budapest	13.087,0	+14,5	95.669	+6,8

1) Flugbewegungen laut ACI: Movements exclusive General Aviation and Other Aircraft Movements

2) London Heathrow, Gatwick, Stansted, London-City

3) Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly

4) Istanbul-Atatürk, Istanbul-Sabiha Gökçen

5) Rom-Fiumicino, Rom-Ciampino

6) Mailand-Malpensa, Mailand-Linate, Bergamo

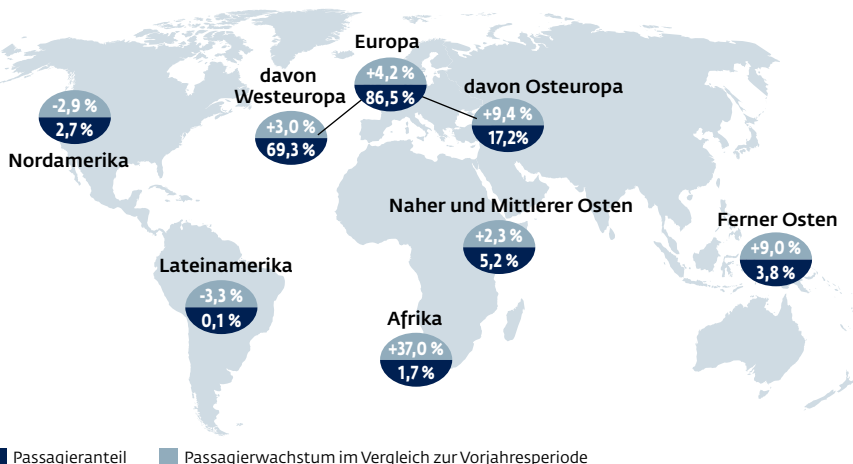
Quelle: ACI Europe Traffic Report, December 2017

Die Entwicklung der relevanten europäischen Flughäfen wird mittels definierter Kennzahlen laufend beobachtet. In allen wichtigen Qualitätskriterien, vor allem bei Pünktlichkeit und Gepäckzuverlässigkeit, liegt der Flughafen Wien im absoluten Spitzenfeld.

› Passagierentwicklung am Flughafen Wien

› Aufkommen abfliegender Passagiere 2017 (Linie und Charter) nach Regionen

Regionen	2017	2016	Veränd. in %	Anteil 2017 in %	Anteil 2016 in %	Veränd. Anteil in %-Punkten
Westeuropa	8.422.206	8.180.526	+3,0	69,3	70,3	-1,0
Osteuropa	2.087.591	1.908.559	+9,4	17,2	16,4	+0,8
Ferner Osten	463.307	425.090	+9,0	3,8	3,7	+0,1
Naher und Mittlerer Osten	633.335	619.297	+2,3	5,2	5,3	-0,1
Nordamerika	323.673	333.262	-2,9	2,7	2,9	-0,2
Afrika	209.833	153.164	+37,0	1,7	1,3	+0,4
Lateinamerika	11.731	12.133	-3,3	0,1	0,1	+0,0
	12.151.676	11.632.031	+4,5	100,0	100,0	



Bei westeuropäischen Destinationen wurde 2017 ein Wachstum von 3,0% auf 8.422.206 abgeflogene Fluggäste erreicht. Der Anteil der Region Westeuropa am Passagieraufkommen sank auf 69,3% (2016: 70,3%). Trotz der Insolvenz der airberlin-Gruppe konnte durch Streckenerweiterungen und -neuaufnahmen vor allem von Austrian Airlines und Eurowings ein solides Wachstum erzielt werden.

>

Das Verkehrsaufkommen in Richtung Osteuropa hat sich 2017 mit 2.087.591 abfliegenden Passagieren (+9,4%) nach einigen Jahren mit rückläufiger Entwicklung wieder erholt. Vor allem der russische Markt entwickelte sich mit Neuaufnahmen von S7 und UTair sowie Aufstockungen von Austrian Airlines und Aeroflot nach Moskau erfreulich. Der Anteil der Reisenden in diese Region stieg um 0,8 Prozentpunkte auf 17,2%.

Trotz der Aufnahme einer weiteren Destination (Los Angeles) verzeichnete die Region Nordamerika aufgrund von Kapazitätsreduktionen zu den übrigen Reisezielen einen Rückgang von -2,9%. Ihr Anteil am Passagieraufkommen betrug 2,7%. Ziele im Nahen und Mittleren Osten (+2,3%) sowie im Fernen Osten (+9,0%) zogen aufgrund von Erweiterungen des Angebots ebenfalls mehr Reisende an. Das ehemalige Krisenland Ägypten war 2017 wieder ein beliebtes Reiseziel, wodurch die Passagierzahlen nach Afrika stark anstiegen (+37,0%). Lateinamerika musste trotz der Aufnahme von Havanna durch Austrian Airlines aufgrund der Einstellungen nach Punta Cana und Varadero von Condor Passagerrückgänge von -3,3% hinnehmen.

› Die 5 passagierstärksten Destinationen 2017 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2017	Veränd. in %	2016	2015
1. London	602.134	-0,3	604.168	512.032
2. Frankfurt	597.923	+1,1	591.631	598.015
3. Zürich	496.935	+1,0	492.252	481.952
4. Berlin	432.824	+8,1	400.230	397.512
5. Düsseldorf	425.579	-3,1	439.001	425.493

› Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2017 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2017	Veränd. in %	2016	2015
1. Moskau	280.974	+34,7	208.622	254.640
2. Bukarest	204.539	+2,7	199.145	187.539
3. Sofia	158.436	+0,6	157.415	163.156
4. Kiew	108.907	+0,5	108.405	95.025
5. Warschau	108.781	+6,6	102.067	102.780
6. Belgrad	96.366	+6,7	90.307	90.413
7. Tirana	82.622	+9,0	75.802	70.936
8. Zagreb	79.787	+2,6	77.761	77.671
9. Prag	77.783	+10,0	70.721	76.145
10. Sarajevo	63.850	+7,7	59.274	58.043
sonstige	825.546	+8,8	759.040	740.949
Abfliegende Passagiere	2.087.591	+9,4	1.908.559	1.917.297

› Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2017
(abfliegende Passagiere)

Destinationen	2017	Veränd. in %	2016	2015
1. Bangkok	123.689	+11,5	110.959	112.782
2. Taipei	78.763	+23,2	63.939	64.542
3. Peking	72.611	+24,9	58.158	64.493
4. Shanghai	58.165	+28,2	45.373	0
5. Chicago	53.039	-22,1	68.065	60.802
6. Washington	51.844	-2,5	53.192	69.061
7. Newark	50.810	-3,7	52.782	55.121
8. Hong Kong	48.186	n. a.	13.684	0
9. Toronto	46.610	-15,6	55.197	57.975
10. New York	44.972	-18,2	54.978	70.869
sonstige	205.670	-6,0	218.705	222.068
Abfliegende Passagiere	834.359	+4,9	795.032	777.713

› Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen
und Mittleren Osten 2017 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2017	Veränd. in %	2016	2015
1. Dubai	230.229	+8,4	212.457	225.718
2. Tel Aviv	172.738	+4,1	166.011	161.585
3. Doha	89.062	+4,8	84.961	68.935
4. Teheran	59.669	+9,1	54.689	31.576
5. Amman	40.100	+11,1	36.106	39.037
sonstige	41.537	-36,2	65.073	56.231
Abfliegende Passagiere	633.335	+2,3	619.297	583.082

› Passagieraufkommen nach Airlines 2017

Fluglinie	2017	Veränd. in %	2016	Anteil in % 2017	Anteil in % 2016
Austrian Airlines	11.801.152	+13,4	10.402.625	48,4	44,5
Eurowings/Germanwings	2.258.414	+77,1	1.275.117	9,3	5,5
Lufthansa	905.232	+0,2	903.585	3,7	3,9
easyJet ¹	810.370	+28,9	628.578	3,3	2,7
airberlin	807.892	-43,9	1.440.965	3,3	6,2
NIKI	621.202	-71,2	2.158.023	2,5	9,2
Turkish Airlines	500.238	+4,8	477.195	2,1	2,0
British Airways	463.743	-8,0	504.014	1,9	2,2
Emirates	462.539	+10,1	420.090	1,9	1,8
SWISS	462.297	+19,6	386.582	1,9	1,7
sonstige	5.299.726	+11,5	4.755.242	21,7	20,4
davon Lufthansa-Gruppe ²	15.631.457	+18,8	13.158.451	64,1	56,3
davon airberlin-Gruppe ³	1.429.094	-60,3	3.598.988	5,9	15,4
Passagiere Gesamt	24.392.805	+4,5	23.352.016	100,0	100,0

1) Inklusive easyJet Switzerland

2) Lufthansa-Gruppe (100% Töchter): Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings, Eurowings, SWISS, Brussels Airlines

3) airberlin und NIKI

› Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Der größte Kunde des Flughafen Wien – Austrian Airlines – verzeichnete 2017 eine deutliche Steigerung der Passagierzahlen (+13,4%). Ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen erhöhte sich damit auf 48,4% (2016: 44,5%). Eurowings (inkl. Germanwings) erreichte durch Stationierung weiterer Flugzeuge und Aufnahme zahlreicher Strecken ein Passagierplus von 77,1% und steigerte den Anteil an der Gesamtpassagierzahl auf 9,3% (2016: 5,5%). Erfreulich entwickelten sich darüber hinaus easyJet, SWISS oder auch Aeroflot, die durch Kapazitätserweiterungen mehr Fluggäste anzogen. Die airberlin-Gruppe (NIKI und airberlin) stellte dagegen im zweiten Halbjahr bzw. zu Ende des Jahres insolvenzbedingt den Flugbetrieb ein.

› Wachstum beim Frachtaufkommen (+1,9%)

Der Frachtbereich konnte sich im Jahr 2017 mit einem durchschnittlichen Marktanteil von 94,8% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) in einem schwierigen wirtschaftlichen Gesamtumfeld weiterhin behaupten. Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 273.052 Tonnen, was einem Plus von 3,1% gegenüber 2016 entspricht. Die positive Entwicklung ist hauptsächlich auf den starken Export zurückzuführen der von März bis Dezember auf einem gleichbleibend hohen Niveau lag sowie einem deutlich gestiegenen Trucking-Aufkommen. Importseitig blieb die Frachtmenge unter den Erwartungen.

Die gesamte am Flughafen umgeschlagene Frachtmenge (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 2017 287.962 Tonnen. Das entspricht einem Zuwachs von 1,9%. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die abgefertigte Luftfracht um 1,9% auf 206.918 Tonnen. Das Trucking-Volumen stieg um 1,7% auf 81.044 Tonnen.

Entgelte- und Incentive-Politik des Flughafens Wien

Die Entgeltanpassungen aufgrund der Price-Cap-Formel sowie das Prozedere der Anpassungen für 2017 werden durch das Flughafenentgeltgesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltssystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2017 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturentgelts gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (Maximum Take-off Weight, MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Fluggastentgelt, das Infrastrukturentgelt „Landside“ und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgelts Betankung gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Konkret errechnet sich die höchstzulässige Entgeltänderung aus der Inflationsrate, verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Bestimmung des Verkehrswachstums wird der dreijährige Durchschnitt herangezogen, wobei die zwölf Monate jeweils vom 1. August bis 31. Juli gerechnet werden. Im Falle eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen ist die höchstzulässige Entgeltänderung gleich der Inflationsrate.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1. Jänner 2017, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

- › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: - 0,06%
- › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: + 0,28%
- › Infrastrukturentgelt Betankung: - 0,69%

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) blieb mit € 0,38 pro abfliegenden Passagier unverändert.

Das Sicherheitsentgelt wurde infolge neuer EU-Bestimmungen betreffend Sprengstoffdetektion schon ab 1. September 2015 um € 0,55 pro abfliegenden Passagier angehoben. Dieser Zuschlag wurde im Laufe des Jahres 2017 nachkalkuliert (€ 0,51). Somit betrug unter Berücksichtigung der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel das Sicherheitsentgelt im Jahr 2017 € 8,35 pro abfliegenden Passagier.

Das Transfer-Incentive, welcher die Rolle des Flughafens Wien als Umsteigeflughafen stärken soll, betrug im Jahr 2017 aufgrund der Wachstumsstaffelung € 13,20 pro abfliegendem Transferpassagier.

Die Flughafen Wien AG hat auch im Jahr 2017 das Wachstums-Incentive-Programm – bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive, welches die Rolle des Flughafens Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt. Zudem wurde mit dem Point2Point-Incentive ein nachhaltiges Instrument zur Förderung von lokalem Passagieraufkommen unter gewissen Bedingungen fortgeführt.

>

Ziel der mit 1. Jänner 2017 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentive-Programme war es, die Wettbewerbsfähigkeit der Entgelte des Flughafens Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Umsatzentwicklung 2017

Die Umsatzerlöse der Flughafen Wien AG sind im Vergleich zu 2016 um 0,3% von € 673,7 Mio. auf € 675,5 Mio. gestiegen. Dem positiven Effekt des Passagierwachstums stehen Anpassungen bei Incentives, welche der Stärkung von Airline-Basen am Standort Wien dienen, gegenüber, wodurch die Airporterträge nicht im Ausmaß der Passagierzahlen steigen bzw. insgesamt sinken. Positiv entwickelten sich hingegen die Miet- und Konzessionserträge sowie die Erlöse aus den Flughafen-Lounges.

Die Airport-Erträge verzeichneten einen Rückgang um 1,2% bzw. € 4,2 Mio. auf € 337,6 Mio. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Incentives bei Passagierentgelten zurückzuführen. Das passierabhängige Sicherheitsentgelt nahm hingegen zu. Auch das Landeentgelt legte im Vorjahresvergleich aufgrund des gestiegenen MTOW (+2,1%) trotz leicht rückläufiger Bewegungen zu.

Die Abfertigungserträge verzeichneten im Berichtsjahr eine leichte Steigerung der Umsatzerlöse von 0,1% bzw. € 0,2 Mio. auf € 147,1 Mio. (2016: € 146,9 Mio.). Der Trend der letzten Jahre in Richtung größerer Fluggeräte, die Akquisition neuer Kunden sowie der kalte Winter mit den einhergehenden höheren Enteisungserlösen führte zu einer Steigerung der Umsatzerlöse aus der Vorfeldabfertigung. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung erhöhten sich analog zum umgeschlagenen Cargo-Volumen sowie durch Zusatzerlöse aus dem Dokumenten-Handling (Ausweitung Kundenstamm) und dem Mail-Handling (Start 2016 unterjährig). Die rückläufigen Erlöse aus der Verkehrsabfertigung sind vor allem auf NIKI und airberlin zurückzuführen. Dämpfend wirken hier die Zusatzerlöse aus dem Remote-Loadsheet-Angebot, welches weiter ausgebaut werden konnte. Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/Bewegungen) am Gesamtaufkommen am Flughafen Wien blieb 2017 stabil bei 87,0% (2016: 87,6%).

Die Non-Aviation-Erlöse inklusive Erlöse von Konzerngesellschaften legten im Jahr 2017 in Summe um 3,1% bzw. € 5,7 Mio. auf € 190,7 Mio. zu. Die positive Entwicklung ist größtenteils auf Miet- und Konzessionserlöse, sowie die positive Entwicklung der Flughafen-Lounges zurückzuführen. Die Parkerträge legten im Berichtsjahr ebenfalls deutlich zu.

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2017 im Überblick:

› Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung

Beträge in € Mio.	2017	Veränd. in %	2016
Umsatzerlöse	675,5	0,3	673,7
Sonstige betriebliche Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen)	9,2	10,9	8,3
Betriebsleistung	684,6	0,4	682,0
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-457,5	-0,3	-458,7
EBITDA	227,1	1,7	223,3
Abschreibungen	-106,3	-24,8	-141,4
EBIT	120,8	47,5	81,9
Finanzergebnis	3,7	-86,8	28,3
EBT	124,6	13,0	110,2
Steuern	-26,0	n.a.	1,4
Jahresüberschuss	98,6	-11,7	111,6

Auch im Jahr 2017 erreichte die Flughafen Wien AG ein Umsatzplus. Trotz schwieriger Marktbedingungen stiegen die Umsatzerlöse um 0,3% bzw. € 1,8 Mio. auf € 675,5 Mio. Dies ist auf gestiegene Non-Aviation-Erlöse zurückzuführen. Die Airport-Erträge gingen hingegen aufgrund der Anpassung bei Incentives im Vorjahresvergleich zurück.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) liegen mit € 9,2 Mio. um € 0,9 Mio. über dem Vorjahresniveau. Die aktivierten Eigenleistungen blieben im Vorjahresvergleich konstant bei € 2,2 Mio. (2016: € 2,2 Mio.). Die Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen beliefen sich auf € 0,8 Mio. (2016: € 2,4 Mio.). Im Vorjahr wurde u. a. eine Zuschreibung zu einem Cargo-Gebäude erfasst. Während die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit € 1,8 Mio. um € 0,6 Mio. geringer ausfielen, stiegen die übrigen Erträge aufgrund von Rückforderungsansprüchen auf € 4,1 Mio. (2016: € 1,0 Mio.).

Die Betriebsleistung stieg im Berichtsjahr daher um 0,4% bzw. € 2,7 Mio. auf € 684,6 Mio. an.

› Betriebsaufwand auf € 563,8 Mio. reduziert

Beträge in € Mio.	2017	2016
Materialaufwand, bezogene Leistungen	66,5	64,8
Personalaufwand	222,9	208,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand	168,1	185,5
Abschreibungen	106,3	141,4
Summe Betriebsaufwand	563,8	600,1

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen stiegen im Jahr 2017 von € 64,8 Mio. auf € 66,5 Mio. Während sich der Materialaufwand aufgrund des höheren Verbrauchs von Treibstoffen und Materialien um € 1,8 Mio. auf € 11,4 Mio. erhöhte, wirkten die getroffenen Energieeffizienzmaßnahmen kostensenkend von € 14,4 Mio. auf € 13,7 Mio. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen leicht um 1,4% bzw. € 0,6 Mio. auf € 41,4 Mio.

Der Personalaufwand stieg um 7,0% bzw. € 14,6 Mio. auf € 222,9 Mio. (2016: € 208,4 Mio.). Im Berichtsjahr stieg der Aufwand für Löhne aufgrund von kollektivvertraglichen Erhöhungen und höheren Rückstellungsdotierungen um € 5,8 Mio. auf € 88,6 Mio. (2016: € 82,9 Mio.) Die Gehaltsaufwendungen nahmen im Vorjahresvergleich durch den höheren durchschnittlichen Personalstand (Angestellte) und kollektivvertragliche Erhöhungen um € 5,9 Mio. auf € 75,3 Mio. (2016: € 69,4 Mio.) zu. Die gesamte durchschnittliche Mitarbeiterzahl (Arbeiter und Angestellte, FTE) stieg leicht um 0,4% auf 3.133 Mitarbeiter (2016: 3.120).

Die Aufwendungen für Abfertigungen nahmen aufgrund höherer Auszahlungen um € 1,3 Mio. auf € 8,1 Mio. (2016: € 6,8 Mio.) zu. Die Aufwendungen für die Altersversorgung reduzierten sich aufgrund geringerer Rückstellungserfordernisse hingegen um € 0,9 Mio. auf € 2,6 Mio. (2016: € 3,5 Mio.).

Die Aufwendungen für Sozialabgaben stiegen analog zu den Bruttobezügen um € 1,9 Mio. auf € 45,3 Mio. (2016: € 43,4 Mio.). Die sonstigen Sozialaufwendungen nahmen um € 0,6 Mio. auf € 2,9 Mio. zu.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen im Vorjahresvergleich um € 17,4 Mio. auf € 168,1 Mio. (2016: € 185,5 Mio.) zurück. Dies ist größtenteils auf gesunkene Instandhaltungskosten in Höhe von € 21,7 Mio. (2016: € 45,2 Mio.) zurückzuführen, in denen im Vorjahr externe Aufwendungen für die Sanierung der Piste 11/29 in Höhe von € 23,1 Mio. enthalten waren. Die höheren Fremdleistungen von Konzernunternehmen beinhalten u. a. auch technische und bauliche Dienstleistungen, die vom Tochterunternehmen Vienna Airport Technik GmbH bezogen wurden, und betragen im Berichtsjahr € 90,1 Mio. nach € 86,8 Mio. im Vorjahr. Die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation gingen im Vorjahresvergleich von € 19,9 Mio. auf € 18,1 Mio. zurück. Die Aufwendungen für Rechts-, Prüf- und Beratungskosten stiegen hingegen um € 1,8 Mio. auf € 7,4 Mio., u. a. aufgrund höherer Aufwendungen für offene Verfahren. Der sonstige Betriebsaufwand stieg hingegen u. a. aufgrund von höheren Aufwendungen aus Gebäudeanmietungen um € 0,7 Mio. auf € 5,3 Mio. (2016: € 4,6 Mio.). Weiters mussten im Berichtsjahr Forderungen im Ausmaß von € 2,7 Mio. (2016: € 0,5 Mio.) wertberichtigt werden.

› EBITDA legte um 1,7% auf € 227,1 Mio. zu

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen Wien AG konnte im Berichtsjahr um 1,7% auf € 227,1 Mio. zulegen (2016: € 223,3 Mio.).

› Planmäßige Abschreibungen von € 104,8 Mio., außerplanmäßige Abschreibungen von € 1,5 Mio.

Beträge in € Mio.	2017	2016
Abschreibungen	104,8	112,4
Außerplanmäßige Abschreibungen	1,5	29,0
Investitionen (inkl. Finanzanlagen)	84,8	121,5

2017 wurden € 1,5 Mio. in immaterielles Anlagevermögen sowie € 63,6 Mio. in Sachanlagevermögen investiert. Die Finanzanlagen stiegen durch Investitionen in Höhe von € 19,7 Mio., im Wesentlichen aufgrund einer Erhöhung der Anteile an verbundenen Unternehmen sowie aufgrund von begebenen Ausleihungen an Tochtergesellschaften.

Die planmäßigen Abschreibungen nahmen im Vergleich zum Vorjahr vor allem durch verringerte Abschreibungen im Bereich von technischen Anlagen und der Geschäftsausstattung um € 7,5 Mio. auf € 104,8 Mio. ab.

Im Geschäftsjahr 2017 wurde eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von € 1,5 Mio. erfasst. Diese ergab sich im Cargo-Bereich des Flughafen Wiens.

Die Flughafen Wien AG erhielt am 9. Februar 2017 ein abweisendes Erkenntnis zum Bauvorhaben Parallelpiste (Projekt 3. Piste). Da trotz Einbringung von außerordentlichen Rechtsmitteln und entsprechender Weiterverfolgung des Projekts 3. Piste eine erhöhte Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Realisierbarkeit des Projekts besteht, wurde im Jahresabschluss 2016 eine außerplanmäßige Abschreibung von bisher aktivierten Projektkosten in Höhe von € 29,0 Mio. vorgenommen.

› EBIT steigt um 47,5% auf € 120,8 Mio. (2016: € 81,9 Mio.)

Aufgrund der geringeren Belastung durch die außerplanmäßige Abschreibung im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste im Vorjahr stieg das EBIT der Flughafen Wien AG um 47,5% bzw. € 38,9 Mio. auf € 120,8 Mio.

› Positives Finanzergebnis von € 3,7 Mio.

Das Finanzergebnis reduzierte sich im Berichtsjahr von € 28,3 Mio. auf € 3,7 Mio. Dies ist großteils auf geringere Beteiligungserträge von Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen der Flughafen Wien AG in Höhe von € 21,6 Mio. (2016: € 45,9 Mio.) zurückzuführen.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um € 2,8 Mio. auf minus € 17,5 Mio., da geringere Zinsaufwendungen durch die Rückführung (abzüglich Aufnahmen) von Finanzverbindlichkeiten (€ 41,1 Mio.) im Berichtsjahr verzeichnet wurden.

› Ergebnis vor Steuern steigt um 13,0% auf € 124,6 Mio.

In Summe erzielte die Flughafen Wien AG 2017 ein Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 124,6 Mio. (2016: € 110,2 Mio.). Der Steueraufwand betrug € 26,0 Mio. Im Vorjahr kam es durch die erstmalige Erfassung von aktiven latenten Steuern gemäß RÄG 2014 in Höhe von € 19,2 Mio. in Summe zu einem Steuerertrag in Höhe von € 1,4 Mio. Der Jahresüberschuss reduzierte sich daher im Vorjahresvergleich um € 13,0 Mio. auf € 98,6 Mio. (2016: € 111,6 Mio.).

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

› Bilanzstruktur der Flughafen Wien AG

	2017	2016
Aktiva		
Anlagevermögen in %	88,4	92,3
Umlaufvermögen ¹ in %	11,6	7,7
Summe Aktiva in T€	1.774.632,2	1.735.066,3
Passiva		
Eigenmittel ² in %	52,2	50,8
Fremdkapital in %	47,8	49,2
Summe Passiva in T€	1.774.632,2	1.735.066,3

1) Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und aktive latente Steuern

2) Inklusive Investitionszuschüssen

Die Bilanzsumme der Flughafen Wien AG belief sich zum 31. Dezember 2017 auf € 1.774,6 Mio. und stieg damit gegenüber 2016 um 2,3% bzw. € 39,6 Mio. Die Anlagenintensität des Tätigkeitsfeldes der Gesellschaft spiegelt sich im Anteil des Anlagevermögens von 88,4% (2016: 92,3%) wider. Das Umlaufvermögen nahm vor allem im Bereich der sonstigen Forderungen aus der Veranlagung von Termineinlagen zu.

Der Anteil des Eigenkapitals (inkl. Investitionszuschüssen) stieg im Vergleich zu 2016 um 1,4 Prozentpunkte auf 52,2% bzw. von € 880,8 Mio. auf € 926,7 Mio. Durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten sowie den Rückgang von Verbindlichkeiten reduzierte sich der Anteil der Schulden auf 47,8% (2016: 49,2%).

› Bilanzaktiva

Das Anlagevermögen reduzierte sich im Berichtsjahr um 2,1% bzw. € 33,2 Mio. auf € 1.568,9 Mio. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte stiegen um 1,8% bzw. € 0,1 Mio. auf € 7,9 Mio. Den Zugängen inkl. Umbuchungen von € 2,2 Mio. stehen Abschreibungen von € 2,0 Mio. gegenüber.

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.172,2 Mio. die größte Position des Vermögens dar: Hier stehen Zugänge (inkl. Umbuchungen) von € 62,9 Mio. den Abschreibungen in Höhe von € 104,3 Mio. und Buchwertabgängen in Höhe von € 0,6 Mio. gegenüber.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund, reduzierte sich um 3,5% bzw. € 34,1 Mio. auf € 931,0 Mio. 2017 wurden Investitionen (Anlagenzugänge bzw. Inbetriebnahme von in Bau befindlichen Anlagen) in Höhe von € 19,7 Mio. getätigt und Abschreibungen in Höhe von € 53,6 Mio. erfasst.

Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ ist ebenfalls durch die Erfassung der laufenden Abschreibungen in Höhe von € 32,9 Mio. sowie von Zugängen (inkl. Umbuchungen von Anlagen in Bau) in Höhe von € 17,1 Mio. auf € 171,3 Mio. gesunken (2016: € 187,4 Mio.).

Im Bereich „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ wurden 2017 € 20,8 Mio. investiert (Anlagenzugänge bzw. Inbetriebnahme von in Bau befindlichen Anlagen). Der Buchwert zum 31. Dezember 2017 betrug € 56,5 Mio. (2016: € 53,5 Mio.).

Die noch in Bau befindlichen Projekte inklusive geleisteter Anzahlungen beliefen sich zum Stichtag auf € 13,3 Mio. (2016: € 8,1 Mio.), welche auch die Terminalentwicklungsprojekte beinhalten.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen stiegen im Berichtsjahr im Wesentlichen durch einen geleisteten Zuschuss an ein Konzernunternehmen um insgesamt € 3,0 Mio. auf € 267,3 Mio. Im Bereich der Ausleihungen an verbundene Unternehmen wurden neben Tilgungen in Höhe von € 9,6 Mio. neue Ausleihungen in Höhe von € 16,4 Mio. erfasst. Wertpapiere im Ausmaß von € 1,6 Mio. wurden im Berichtsjahr getilgt.

Das Umlaufvermögen (exkl. Rechnungsabgrenzungsposten) stieg 2017 um 60,1% bzw. € 68,8 Mio. auf € 183,3 Mio. (2016: € 114,5 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf höhere sonstige Forderungen zurückzuführen, die Veranlagungen von Termineinlagen in Höhe von € 106,0 Mio. beinhalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen aufgrund des Umsatzwachstums um 14,6% bzw. € 5,7 Mio. auf € 44,7 Mio. Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen reduzierten sich hingegen um € 2,7 Mio. auf € 9,0 Mio. Auch die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sanken um € 1,6 Mio. auf € 0,6 Mio.

Sowohl die Vorräte in Höhe von € 3,7 Mio. als auch die Wertpapiere des Umlaufvermögens mit € 12,1 Mio. blieben zum Vorjahr nahezu unverändert. Die liquiden Mittel (ohne Berücksichtigung von Termineinlagen) stiegen von € 0,7 Mio. auf € 1,3 Mio.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten reduzierten sich leicht aufgrund von stichtagsbezogenen geringeren Vorauszahlungen um € 0,3 Mio. auf € 1,1 Mio. Die aktiven latenten Steuern belaufen sich auf € 21,4 Mio. nach € 17,2 Mio. im Vorjahr und betreffen vor allem steuerliche Latenzen im Bereich des Sozialkapitals und Anlagevermögens.

› Bilanzpassiva

Das Eigenkapital (inkl. Investitionszuschüssen) der Flughafen Wien AG stieg im Berichtsjahr um 5,2% bzw. € 45,9 Mio. auf € 926,7 Mio. Dem Jahresüberschuss in Höhe von € 98,6 Mio. steht die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2016 in Höhe von € 52,5 Mio. gegenüber.

Die Rückstellungen stiegen im Berichtsjahr um 8,3% bzw. € 17,3 Mio. auf € 225,0 Mio. (2016: € 207,7 Mio.). Der Hauptgrund sind höhere geleistete Körperschaftsteuerzahlungen im Vorjahr, wodurch die Rückstellung für Steuern um € 6,7 Mio. zunahm. Weiters verzeichnete auch die Rückstellung für noch nicht abgerechnete Ermäßigungen einen Anstieg um € 6,3 Mio. auf € 19,7 Mio. Die Rückstellung für ausstehende Eingangsrechnungen reduzierte sich hingegen von € 18,2 Mio. auf € 17,3 Mio.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken um 10,0% bzw. € 41,1 Mio. auf € 370,0 Mio. aufgrund von Tilgungen (abzüglich Aufnahmen) der Finanzschulden. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich hingegen um 37,6% auf € 33,7 Mio. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen im Vorjahresvergleich ebenfalls um € 7,7 Mio. auf € 171,9 Mio. (2016: € 164,2 Mio.); sie beinhalten Finanzierungsverbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten aus für Tochtergesellschaften veranlagten Mitteln. Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, reduzierten sich nur leicht um € 0,4 Mio. auf € 6,9 Mio.

Innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten wirkten u. a. höhere Kundenguthaben wodurch sich der Buchwert der sonstigen Verbindlichkeiten von € 17,6 Mio. auf € 19,7 Mio. erhöhte. Innerhalb der passiven Rechnungsabgrenzung wurden planmäßige Auflösungen in Höhe von € 1,1 Mio. erfasst.

› Geldflussrechnung

in T€	2017	2016
Netto-Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit:		
Jahresüberschuss	98.599,9	111.615,4
+ Abschreibungen auf immaterielle Anlagen und Sachanlagen	106.293,2	141.369,0
- Zuschreibungen zu Sachanlagen	0,0	-2.000,0
- Zuschreibungen zu Finanzanlagen	-192,4	-2.210,1
- Veränderung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	-222,5	-223,6
+/- Veränderung des Sozialkapitals	1.374,7	-497,6
+/- Veränderung der übrigen langfristigen Rückstellungen	-121,2	-387,3
-/+ Gewinne (-) / Verluste (+) aus Abgängen von immateriellen Anlagen und Sachanlagen	-775,3	-169,3
-/+ Zunahme/Abnahme der Vorräte	-53,2	-116,6
-/+ Zunahme/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-5.698,2	-1.642,2
-/+ Veränderung der Forderungen gegenüber Konzernunternehmen	4.259,8	-1.333,9
-/+ Zunahme/Abnahme der sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände sowie der Rechnungsabgrenzungsposten	-443,4	7.973,6
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Rückstellungen inkl. Steuerzahlungen	11.656,1	-56.006,1
+/- Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen	7.310,8	22.436,1
+/- Zunahme/Abnahme der sonstigen Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	964,6	7.081,5
	222.953,0	225.888,7
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit:		
- Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen und Sachanlagen	-55.186,6	-45.482,1
+ Einzahlungen für immaterielle Anlagen und Sachanlagen	953,4	431,0
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,0	12,4
- Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	-19.748,6	-65.701,4
+ Einzahlungen aus kurzfristigen Veranlagungen	20.000,0	0,0
- Auszahlungen für kurzfristige Veranlagungen	-86.000,0	-40.000,0
+ Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	11.269,6	15.606,0
	-128.712,2	-135.134,1
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit:		
- Dividendenausschüttungen	-52.500,0	-42.000,0
+/- Veränderung der mittel- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-41.134,7	-50.552,7
	-93.634,7	-92.552,7
Veränderung der flüssigen Mittel	606,1	-1.798,1
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	662,3	2.460,5
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	1.268,4	662,3

>

Investitionen

Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen sind im Jahr 2017 von € 121,5 Mio. auf € 84,8 Mio. gesunken. Von den erfolgten Investitionen entfallen € 63,6 Mio. auf Sachanlagevermögen und € 1,5 Mio. auf immaterielle Vermögensgegenstände. Im Bereich der Finanzanlagen wurden Investitionen in Höhe von € 19,8 Mio., für Zuschüsse und Ausleihungen erfasst.

Die größten Zugänge im Bereich der Sachanlagen betreffen Investitionen für die Erweiterung der Frachtkapazität mit der Erweiterung des Air Cargo Centers Ost in Höhe von € 11,2 Mio., Trafostationen in Höhe von € 2,4 Mio., Erneuerung von Rollwegen in Höhe von € 2,8 Mio., Grundstückskäufe in Höhe von € 1,5 Mio. Weiters wurden rund € 10,5 Mio. in Fahrzeuge (inkl. Spezialfahrzeugen) investiert.

Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2017 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Finanzielle Vermögenswerte umfassen insbesondere Finanzanlagen wie konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, originäre und derivative finanzielle Vermögenswerte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Finanzielle Verbindlichkeiten begründen regelmäßig einen Anspruch des Gläubigers auf Erhalt von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten. Darunter fallen insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie derivative Finanzverbindlichkeiten. Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden in der Regel unsaldiert ausgewiesen, außer wenn bezüglich der Beträge ein Aufrechnungsrecht besteht und der Ausgleich auf Nettobasis erfolgen soll.

Der Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m. b. H. wurde eine Option eingeräumt, dass die Flughafen Wien AG die Anteile an der Flugplatz Vöslau Betriebs GmbH zu einem fixierten Erwerbspreis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse übernimmt (T€ 8.673,4).

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Die Sicherstellung einer hohen Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungsaufwendungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Marge, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2017 wird eine EBITDA-Marge von 33,6% nach 33,1% im Vorjahr ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Auf Konzernebene wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt, gemessen. Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen.

Die Finanzverbindlichkeiten verringerten sich durch Tilgungen (abzüglich Aufnahmen) 2017 gegenüber 2016. Die liquiden Mittel unter Berücksichtigung von Termineinlagen (sonstige Forderung in Höhe von € 106,0 Mio.; 2016: € 40,0 Mio.) stiegen um € 66,6 Mio. und betragen zum Stichtag € 107,3 Mio.

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

› Rentabilitätskennzahlen in € Mio. bzw. in %

	2017	2016
EBIT in € Mio.	120,8	81,9
EBITDA in € Mio.	227,1	223,3
EBIT-Marge in %	17,9	12,2
EBITDA-Marge in %	33,6	33,1
ROE in %	10,9	13,2

Erläuterungen zu den Kennzahlen:

EBIT-Marge

EBIT (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern

Formel: EBIT / Umsatz

EBITDA-Marge

EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) =
 EBIT plus Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen
 Formel: $(EBIT + \text{Abschreibungen}) / \text{Umsatz}$

ROE

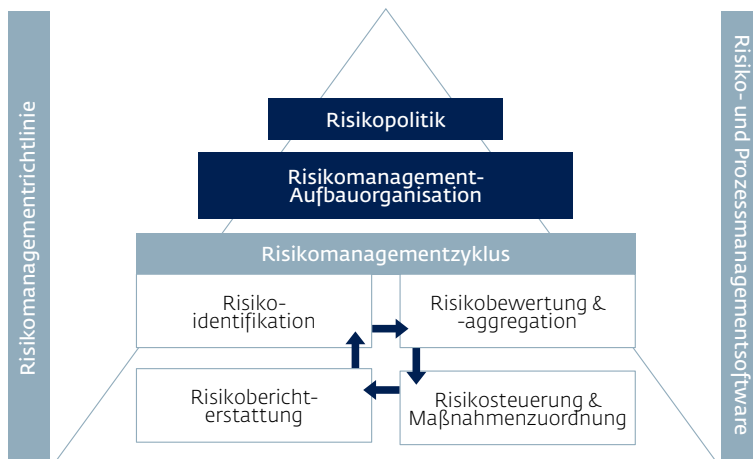
(Return on Equity after Tax)

Formel: $\text{Jahresüberschuss} / \text{durchschnittliches Eigenkapital (inkl. Investitionszuschüssen)}$
 Durchschnittliches Eigenkapital: $(\text{Eigenkapital Vorjahr plus laufendes Jahr}) / 2$

Risiken der zukünftigen Entwicklung

› Risikomanagementsystem

Um wesentliche Chancen und Risiken der zukünftigen Geschäftsentwicklung zeitnah und umfassend abbilden zu können, verfügt die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) über ein Risikomanagementsystem, das alle relevante Aspekte identifiziert, analysiert, bewertet sowie im Rahmen geeigneter Maßnahmen behandelt. Dieses System ist in der folgenden Grafik wiedergegeben:



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

Die Prinzipien und Grundsätze des Risikomanagementsystems beruhen einheitlich für die gesamte Gruppe auf dem COSO (Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission) „Standard for Enterprise Risk Management“. Die Operationalisierung und Umsetzung dieser Standards erfolgt durch eine eigene Richtlinie. Aufgrund der spezifischen organisatorischen Rahmenbedingungen hat der Flughafen Malta eine eige-

ne Richtlinie zum Risikomanagement erlassen, die auf den eingangs erwähnten gruppenweit einheitlichen Standards aufbaut. In diesen Richtlinien werden jeweils die risikopolitischen Grundsätze, sowie die formalisierte Aufbau- und Ablauforganisation für die Wahrnehmung der Aufgaben und Agenden des Risikomanagements festgelegt.

Das Risikomanagement für die Flughafen Wien AG ist organisatorisch im Bereich des strategischen Controllings angesiedelt. Während aus dieser Funktion heraus sämtliche Risikomanagementaktivitäten zentral koordiniert werden, sind alle Beschäftigten der FWAG dazu aufgefordert, sich in ihrem Tätigkeitsbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen, um die Funktion in die laufenden Geschäftsprozesse zu integrieren. Zuständig dafür sind insbesondere die Risikoverantwortlichen und Risikobeauftragten in den Bereichen und den verbundenen Unternehmen.

Auf Basis dieser Verantwortlichkeiten wird der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, effizient durchlaufen. Begleitet wird dieser Prozess von einer umfassenden Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems in Gestalt einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht.

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

Neu eingeführt wurde 2016 ein konzernweites Chancenmanagement, um rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen und zur Marktreife zu entwickeln. Weitere Informationen sind im nachfolgenden Textteil zu finden.

Im Folgenden werden die maßgeblichen Entwicklungen in den vier Hauptrisikoklassen der Flughafen-Wien-Gruppe dargestellt.

› Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken

Der Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe wird wesentlich von der weltweiten, europäischen und regionalen Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die ihrerseits maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen bzw. eine nachhaltige Verlangsamung des Wirtschaftswachstums können daher einen maßgeblichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Unternehmens haben.

Das makroökonomische Umfeld ist in Europa von einem stabilen Wachstum auf höher als erwartetem Niveau geprägt. Nachdem das BIP im Euroraum 2017 um 2,2% gewachsen ist, wird auch für die Jahre 2018 und 2019 ein Wachstum von 2,2% bzw. 1,9% vorausgesagt. Diese Prognosen liegen im Bereich des Wachstums, welches von 2003 bis 2007 erzielt werden konnte, und sind ein äußerst positives Zeichen für die wirtschaftliche Entwicklung in der EU.

>

Nachdem in Österreich 2017 mit +3,1% die höchste Steigerungsrate des BIP seit 6 Jahren erzielt werden konnte, wird für 2018 ebenfalls ein Wachstum von 2,8% vorhergesagt (Quelle: OeNB). Auch mittelfristig wird dieser äußerst positive Trend fortbestehen, es werden Wachstumsraten zwischen 1,5% und 2,2% bis 2022 erwartet (Quelle: WIFO, Oktober/Dezember 2017).

Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die Spannungen zwischen der Europäischen Union und Russland sowie hinsichtlich der Krisenherde im Nahen und Mittleren Osten. Aufgrund seiner Ausrichtung als Drehscheibe im Ost-West-Verkehr ist der Flughafen Wien von den wirtschaftlichen und politischen Sanktionen gegen Russland negativ betroffen. Im Verkehr nach Russland gab es im Berichtsjahr jedoch Erholung. So starteten im ersten Halbjahr 2017 die am Flughafen Wien neuen Airlines S7 und UTair mit ihrem Flugangebot von Wien nach Moskau. Weiters erhöhte die Fluglinie Aeroflot ihre wöchentlichen Frequenzen nach Moskau.

Das Referendum zugunsten des EU-Austritts Großbritanniens hat nach Einschätzung von Wirtschaftsforschern aufgrund der vergleichsweise geringen Intensität der ökonomischen Verflechtungen zwischen Österreich und Großbritannien nur geringe Auswirkungen auf die österreichische Wirtschaft und somit auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien. Die OECD geht in ihrem zentralen Szenario von einem Wirtschaftswachstum in der EU im Jahr 2020 aus, das um ca. 1% niedriger liegt als bei einem Verbleib Großbritanniens in der EU (Quelle: OECD, April 2016). Für Österreich beträgt dieser Dämpfungseffekt aufgrund der unterdurchschnittlichen ökonomischen Verflechtung mit Großbritannien maximal 0,5% (Quelle: IHS, Februar 2017). Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien sind demzufolge als gering einzustufen.

Punktuell könnten sich durch eine mögliche Abschwächung des britischen Pfunds und der damit verbundenen geringeren Kaufkraft der britischen Passagiere negative Auswirkungen auf die Umsätze im Bereich Shopping und Gastronomie ergeben. Sollte Großbritannien als Ergebnis der Brexit-Verhandlungen auch den Europäischen Wirtschaftsraum bzw. den Luftverkehrsbinnenmarkt verlassen, könnten sich Nachteile für britische Carrier im Hinblick auf Luftverkehrsrechte im EU-Raum ergeben.

Hier zeigen sich schon erste Entwicklungen und Absicherungsmaßnahmen, wie die Gründung der Tochter Airline easyJet Europe mit Sitz in Wien zeigt. Nach Erteilung der Lizenz darf der britische Carrier easyJet nun auch nach dem formalen Austritt Großbritanniens aus der EU wie jede andere EU-Airline in jedes Mitgliedsland fliegen und beliebig Inlandsverbindungen anbieten. Somit wurde sichergestellt, dass die ca. 30% des easyJet Netzwerks, die exklusiv im EU-Raum agieren, gefahrlos weiterbestehen können.

Politische Spannungen bzw. terroristische Bedrohungen in einzelnen Ländern und Regionen haben negative Auswirkungen auf die Buchungslage in den entsprechenden Tourismusdestinationen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass derartige Rückgänge nur kurzfristiger Natur waren bzw. durch andere Destinationen kompensiert wurden. Negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien würden sich allenfalls dann ergeben, wenn diese Substitutionseffekte nur teilweise erfolgen oder alternative Destinationen per Individualverkehr bedient werden. Des Weiteren sind nachteilige Umsatzeffekte im Duty-free möglich, falls Passagiere von Non-EU-Destinationen auf Ziele innerhalb des Binnenmarktes ausweichen.

Nachdem die beliebten Tourismusdestinationen Ägypten und Türkei durch Sicherheitsbedenken bei den Reisenden zwei schwierige Jahre hinter sich hatten, haben sich beide Destinationen im Jahr 2017 wieder erholt und starkes Wachstum bei den Besucher-

zahlen verzeichnen können. Positiv dürfte sich auch die schrittweise Aufhebung der Sanktionen gegen den Iran im Zuge des Abschlusses des Atomabkommens auswirken.

Aus regulatorischer und rechtlicher Sicht wurde im Dezember 2015 von der Europäischen Kommission ein neuer Entwurf des „Aviation Packages“ vorgestellt. Der bisher einzige legislative Vorschlag im Rahmen dieses Pakets betrifft die EASA-Verordnung (European Aviation Safety Agency). Die EU-Behörde soll demnach neue Kompetenzen bekommen. Unklar sind die Chancen für die Umsetzung der Kommissionspläne, EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten (z. B. den Golfstaaten oder der ASEAN – Association of South-East Asian Nations) abzuschließen, sowie auch der konkrete Inhalt dieser Abkommen. Ob sich eine Liberalisierung des Flugverkehrs bei gleichzeitiger Einführung einer „Fair Competition Clause“ verwirklichen lässt, hängt nicht zuletzt von den Mitgliedstaaten (Mandatserteilung) und dem Verhandlungsverlauf ab.

Seit dem Jahr 2012 ist auch die Luftfahrt in das System des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) einbezogen. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat sich nun auf eine Vorgangsweise zur Reduktion bzw. zum Ausgleich klimaschädlicher Emissionen aus dem Luftverkehr geeinigt. Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der Kosten der ETS-Zertifikate. Trotz einer Steigerung des ETS Preises für eine Tonne CO₂-Emission im Jahr 2017 um über ein Drittel befindet sich dieser, verglichen mit dem Preis bei Inkrafttreten des Systems, immer noch auf einem moderaten Level. Da in Phase 4 des EU-Emissionshandels (ab 2021) mit einer weiteren Reduktion der ETS-Zertifikate gerechnet werden muss, besteht das Risiko eines Anstiegs der Emissionspreise sowie eines erhöhten Bedarfs an Zertifikaten in der Luftfahrt.

Weiters können Änderungen von behördlichen Auflagen oder relevanten gesetzlichen Grundlagen Einfluss auf das Unternehmensergebnis nehmen. Diese politischen und regulatorischen Risiken werden laufend beobachtet und bewertet. Hinsichtlich der zulässigen Flugbetriebszeiten bzw. der bestehenden Nachtflugregelung erwartet die FWAG keine Veränderung der aktuellen Regelung. In Gestalt des Dialogforums hat die Flughafen Wien AG die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden bzw. ihren Behörden auf eine breite und sehr stabile Basis gestellt. Im Vordergrund stehen eine transparente Informationspolitik und eine umfassende Einbindung der von Lärmemissionen aus dem Luftverkehr betroffenen Städte und Gemeinden.

Die Nichteinhaltung rechtlicher Anforderungen (Compliance) kann Haftungen der Geschäftsführung bzw. des Vorstands nach sich ziehen. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird daher durch unternehmensinterne Richtlinien, die die Umsetzung der Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) sowie der Market Abuse Regulation (MAR) sicherstellen, gewährleistet. Da die Inhalte der ECV nun mehr in der die Vollharmonisierung bezweckenden MAR und den sie ergänzenden Rechtsakten abschließend geregelt sind, kam es mit 3. Jänner 2018 aus Gründen der Europarechtskonformität zur ersatzlosen Aufhebung der ECV. Dabei wurden zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um temporäre Vertraulichkeitsbereiche ergänzt werden. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert.

Eine vom ehemaligen Bestandsnehmer Rakesh Sardana gegen die FWAG in New York eingebrachte Klage über US\$ 168 Mio. (derzeit rund € 135 Mio.) wegen vermeintlicher Diskriminierung entbehrt nach Auffassung der FWAG jeder sachlichen und rechtlichen Grundlage.

>

› Markt- und Wettbewerbsrisiken

Weltweit gesehen präsentiert der Branchenverband IATA (International Air Transportation Association) weiterhin einen äußerst positiven Ausblick für die Luftfahrtbranche und prognostiziert für 2018 ein Passagierwachstum von 6,0% und ein ebenfalls sehr positives Frachtwachstum von 4,5%. Das Jahr 2017 war allgemein ein sehr erfolgreiches für die Luftfahrtbranche. Die Prognosen des Vorjahres (4,9% Passagier- und 3,3% Frachtwachstum) konnten mit 7,5% bzw. 9,3% deutlich übertroffen werden (Quelle: IATA 12/2017).

Für die europäischen Airlines rechnet die IATA für das Jahr 2018 mit einem Gesamtgewinn in Höhe von US\$ 11,5 Mrd. nach Steuern (2017: US\$ 9,8 Mrd.; Quelle: IATA 12/2017). Nachdem Terroranschläge im Jahr 2016 das Wachstum der Industrie in Europa gebremst haben, sind die Zahlen des Jahres 2017 sowie die positiven Prognosen ein Zeichen dafür, dass eine Erholung eingesetzt hat.

Trotz dieser Erholung bleibt die sehr kompetitive Markt- und Wettbewerbssituation in der europäischen Luftfahrt bestehen, nicht zuletzt aufgrund einer anhaltend offensiven Preis- und Wachstumspolitik von Airlines im Marktsegment der Low-Cost-Carrier. Dazu kommt, dass ab 2018 tendenziell mit weiter steigenden Treibstoffkosten und damit einer weiteren Verschärfung des Margendruckes bzw. mit steigenden Flugpreisen zu rechnen ist. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die im vergangenen Jahr beobachtete Konsolidierung der Branche in den kommenden Jahren weiter fortsetzen wird. Regional kann es durch die Marktkonsolidierung zu einer Konzentration von Marktanteilen kommen, die zu einer Stärkung der Marktmacht einzelner Airlines bzw. Airlinegruppen führt.

Das Wachstum im innereuropäischen Verkehr wird in den kommenden Jahren vorwiegend von Low-Cost-Airlines bzw. den Zweitmarken der traditionellen Netzwerk-Carrier getrieben. Dies stellt insbesondere für die traditionellen Netzwerk-Carrier eine große Herausforderung dar. Für die Airports bedeutet diese Entwicklung, dass einerseits der Wettbewerb um Low-Cost-Verkehr intensiver wird und andererseits der Druck der Netzwerk-Carrier auf ihre jeweiligen Hub-Airports, Tarife und Vorleistungskosten möglichst niedrig zu halten, weiter steigen wird. Beide Aspekte belasten tendenziell den von den Airports erzielbaren Ertrag pro Passagier und erfordern weiterhin hohe Anstrengungen zur Steigerung der Kosteneffizienz und Produktivität.

Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 48,4% in 2017 (2016: 44,5%) am gesamten Passagieraufkommen am Standort Wien der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Die Austrian Airlines konnten im vergangenen Jahr die Zahl der beförderten Passagiere insgesamt um 12,8% steigern und ihr Angebot (gemessen in angebotenen Sitzkilometern) um rund 6,6% ausbauen. Am Standort Wien konnten Austrian Airlines im vergangenen Jahr die beförderten Passagiere um 13,4% steigern. Dieses Wachstum ist zwar stark von Kompensationseffekten der airberlin-Flüge geprägt, ist aber dennoch ein Indikator für die positive Entwicklung des Passagieraufkommens der Austrian Airlines am Standort.

2017 wurde die Kapazität durch die Einflottung von fünf zusätzlichen Airbus A320 aus ehemaligen airberlin Beständen aufgestockt. Darüber hinaus wird für das Frühjahr 2018 die Aufstockung der Langstreckenflotte um eine weitere Boeing 777 geplant. Des Weiteren werden 2017 sowie 2018 2 Bombardier CRJ 900 durch Adria Airways im Wet-Lease für Austrian betrieben. Die FWAG sieht die wirtschaftliche Entwicklung der Austrian Airlines positiv und bewertet das beschlossene Strategiepaket als Beleg für die wettbewerbsfähige

ge Position der Austrian Airlines im Lufthansa-Verbund und als Bekenntnis zur Fortsetzung einer wachstumsorientierten Netzwerkstrategie mit einem Fokus auf den Ost-West-Verkehr. Eine Änderung dieser Ausrichtung würde die Position des Flughafen Wien als bedeutsame europäische Luftverkehrsdrehscheibe negativ beeinflussen und zu Rückgängen im Transferaufkommen führen.

Am 1. November 2017 wurde ein Insolvenzverfahren über das Vermögen der airberlin-Gruppe eröffnet. Die Airline befindet sich in Abwicklung und ein Großteil der Flotte wird voraussichtlich von der Lufthansa-Gruppe bzw. von easyjet übernommen.

Nachdem bei NIKI sowohl der Plan, gemeinsam mit TUIfly einen Carrier zu bilden, als auch die Übernahme durch die Lufthansa-Gruppe gescheitert ist, wurde Ende 2017 bekannt gegeben, dass der britische Luftfahrtkonzern IAG große Teile der NIKI übernehmen will. Nachdem Anfang 2018 das Landgericht Berlin entschieden hat, dass die Zuständigkeit für die Insolvenz nicht in Deutschland, sondern in Österreich liegt, wurde am Landesgericht Korneuburg ein neues Hauptverfahren eröffnet. Dadurch konnten sowohl die IAG, als auch andere Bieter neue Angebote legen. Nach dem Gläubigerausschuss erhielt letztendlich der Unternehmer Niki Lauda über seine Bedarfsfluggesellschaft Laudamotion den Zuschlag.

Die konkreten Auswirkungen des Konkurses der airberlin-Gruppe auf den Flughafen Wien waren 2017 gering, da die Ausfälle durch Wachstum bei anderen Airlines mehr als kompensiert werden konnten. Vor allem Austrian Airlines und die Eurowings konnten hohe Passagierzuwächse verzeichnen und so die Verluste kompensieren. Durch den Konkurs ergibt sich auch Wachstumspotenzial für andere Airlines am Standort. Erste positive Entwicklungen gibt es bereits: die ungarische Airline Wizz Air hat angekündigt, den Flughafen Wien als neuen Standort zu etablieren. Im Laufe des Jahres 2018 sollen zwei Airbus A321 und ein Airbus A320 am Flughafen Wien stationiert werden, und Wizz Air plant, mit Ende des Jahres 2018 bis zu 78 Flüge pro Woche ab Wien anzubieten.

In der unmittelbaren Catchment Area des Flughafen Wien werden insbesondere die Aktivitäten von Low-Cost-Airlines wie Ryanair am Flughafen Bratislava nach wie vor als relevant erachtet und genau beobachtet.

Insgesamt versucht die FWAG mit Marketingmaßnahmen sowie wettbewerbsfähigen Entgelte- und Incentive-Modellen, die für alle Fluglinien gleichermaßen gelten, dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Insbesondere wird dabei das Ziel verfolgt, das Marktrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern. Ab 2018 wird mit einem überarbeiteten Incentiveschema versucht, den Standort auch für Low-Cost-Carrier attraktiver zu machen.

Die ausländischen Flughafenbeteiligungen in Malta (vollkonsolidiert) und Košice (at-Equity-Konsolidierung) unterliegen ebenfalls den oben genannten branchenspezifischen Risiken, wobei jeweils zusätzliche standortspezifische Herausforderungen und Marktrisiken zu berücksichtigen sind. In Summe betrachtet hat sich das Verkehrsaufkommen an den beiden Flughäfen im vergangenen Jahr sehr positiv entwickelt.

Malta ist derzeit als Feriendestination sehr gefragt und entwickelt sich immer stärker zu einer Ganzjahresdestination im Tourismus. Vor allem der Erfolg sogenannter fly & cruise Programme, bei denen Kreuzfahrtpassagiere direkt vom Flughafen zu ihrem Schiff transportiert werden, und die Bemühungen des maltesischen Tourismusministeriums, diese Programme auszubauen und den Kreuzfahrtsektor zu fördern, zeigten 2017 sehr positive Ergebnisse. Der Hafen Valletta hat sich von einem reinen Anlaufhafen zu einem Hei- >

mathafen für die Kreuzfahrt entwickelt. Das Passagierwachstum im Jahr 2017 betrug 17,5%, nachdem im Jahr 2017 um fast eine Million Passagiere mehr begrüßt wurden als noch 2016.

Unsicherheiten bestehen jedoch weiterhin hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Home-Carriers Air Malta, vor allem nachdem die Suche nach einem strategischen Partner nach dem Scheitern der Verhandlungen mit Alitalia nach wie vor ohne Erfolg geblieben ist. Die Air Malta verfügte 2017 über einen Marktanteil in der Höhe von rund 27,7% (gemessen am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Malta). Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafen Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden.

Relevant sind für den Flughafen Malta auch die laufenden Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union, da Großbritannien mit einem Anteil von rund 24,6% (2017) am gesamten Passagieraufkommen den größten Markt darstellt. Ein Austritt ohne Verbleib im Europäischen Wirtschaftsraum bzw. im Luftverkehrsbinnenmarkt könnte zu Einschränkungen bei den Luftverkehrsrechten für britische Carrier im EU-Raum bzw. EU-Carrier in Großbritannien führen.

Der Flughafen Košice konnte 2017 das Passagieraufkommen um 13,8% gegenüber dem Vergleichszeitraum aus dem Jahr 2016 steigern. Im Februar 2018 kündigte Wizz Air an, die Basis am Flughafen Košice im Laufe des Jahres 2018 aufzugeben.

Im Bereich Abfertigungsdienste konnte die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Frachtabfertigung erfolgreich absichern. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards.

Die Auswirkungen der bereits oben erwähnten Marktkonsolidierung durch den Konkurs der airberlin und NIKI auf den Geschäftsbereich Abfertigungsdienste sind relativ gering ausgefallen. Die Flugbewegungen 2017 sowie die Prognosen für 2018 zeigen auch beim Handling eine fast vollständige Kompensation der airberlin und NIKI Bewegungen durch Austrian Airlines und Eurowings.

Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen langfristiger Dienstleistungsverträge mit den wichtigsten Key Accounts (Austrian Airlines, Eurowings und Lufthansa) abgesichert. Zusätzlich zur Austrian Airlines wurden auch mehrjährige Handlingvereinbarungen mit den Fluglinien Lufthansa und SWISS abgeschlossen.

Die steigende Marktmacht der Airlines erhöht jedoch weiterhin den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister und besonders die Abfertigungsdienste. 2017 kam es nach dem Konkurs der airberlin-Gruppe zu einem Rückgang bei den Erträgen aus der Passagierabfertigung (Check-in). Erweiterungen des Leistungspakets bei bestehenden Verträgen werden im Jahr 2018 jedoch zu einer vollständigen Aufholung der Marktanteilsverluste in der Passagierabfertigung führen.

Der Geschäftsbereich ist außerdem von der allgemeinen Tendenz zum Einsatz größerer Fluggeräte betroffen. Während dadurch zwar die Passagierzahlen kontinuierlich steigen, ist in den letzten Jahren ein rückläufiger Trend bei den für die Handling-Erlöse maßgeblichen Flugbewegungen zu beobachten. Nach einem leichten Plus von 0,3% im Jahr 2016 bei den abgefertigten Handling-Bewegungen zeigten sich diese im Jahr 2017 mit minus 1,4% wieder rückläufig.

Im Cargo-Bereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines (z. B. Lufthansa Cargo) und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung der Airlines sowie die Akquisition von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Zudem reagiert die Frachtentwicklung äußerst sensibel auf konjunkturelle Schwankungen.

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

› Finanz- und Investitionsrisiken

Das Treasury der FWAG ist für ein effizientes Zinsänderungs- und Marktrisikomanagement zuständig und überprüft die entsprechenden Risikopositionen regelmäßig im Rahmen des Risikocontrollings. Zinsrisiken resultieren insbesondere aus den variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Der sukzessive Abbau der variablen Finanzverbindlichkeiten hat die potenziellen Auswirkungen einer Zinsänderung auf die FWAG bereits deutlich reduziert.

Der bestehende EIB-Kreditvertrag (European Investment Bank) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags haften nunmehr drei Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen für den Kreditrestbetrag, aktuell €350 Mio. Mehrere Rechtsgutachten bezweifeln die Rechtmäßigkeit der 25-jährigen Fixzinsbindung und anderer Klauseln des Kreditvertrags, vor allem angesichts des aktuell extrem niedrigen Zinsniveaus, weshalb die FWAG gegenüber dem Kreditgeber EIB den Rechtsweg zur Klärung der Rechtslage beschritten hat.

Detaillierte Angaben über finanzwirtschaftliche Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken und die verwendeten Finanzinstrumente, um diesen Risiken zu begegnen, finden sich im Konzernanhang unter Anhangergläuterung (37).

Die bereits oben angesprochenen allgemeinen bzw. spezifischen Marktrisiken sowie länderspezifische politische und regulatorische Risiken in Malta und der Slowakei können die mittelfristige Planung der Beteiligungen am Flughafen Malta bzw. Košice negativ beeinflussen und zu Wertminderungen von Vermögen, Firmenwerten bzw. Beteiligungsansätzen führen.

Die Ausbauprojekte der FWAG unterliegen unterschiedlichen Risiken hinsichtlich Lieferantenausfällen, Baukostensteigerungen oder Veränderungen in der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt daher eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts. Die anschließende Risikoüberwachung wird durch ein standardisiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projektcontrollings vorgenommen. Sofern von den Projektbeteiligten spezielle Risiken erkannt werden (z. B. kontaminiertes Erdreich), werden diese im Rahmen der entsprechenden Vor- und Nachkalkulation berücksichtigt. Die einzuhaltenden Vorschrif-

ten bezüglich Projektorganisation, Prüf- und Freigabeschritten im Rahmen der Abwicklung von Bauprojekten werden von der FWAG in einem eigenen Bauhandbuch (BHB) als verbindliche Konzernanweisung festgelegt.

Die Ausbauprojekte erfolgen in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen bildet die Basis für eine zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung von neuen Kapazitäten und die Berechnung von projektspezifischen Renditen. Dadurch wird das Investitionsrisiko von neuen Projekten (z. B. Unterauslastung) deutlich reduziert.

Nach dem erstinstanzlichen positiven Bescheid fand Anfang Jänner 2015 am Bundesverwaltungsgericht (BVwG) die zweitinstanzliche Verhandlung im Genehmigungsverfahren des Projekts „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) statt. Am 9. Februar 2017 wurde eine das Projekt abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts als Berufungsinstanz zugestellt. Gegen diese Entscheidung vom 2. Februar 2017 wurde von der Flughafen Wien AG Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) eingelegt. Am 29. Juni 2017 hat der VfGH dieser Beschwerde stattgegeben und die Entscheidung des BVwG aufgehoben.

Das BVwG muss nun eine neuerliche Entscheidung treffen und das Verfahren auf Basis der höchstgerichtlichen Entscheidung weiterführen. Auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung erreicht der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze nach dem Jahr 2020, wobei eine 3. Piste nicht vor 2025 zur Verfügung stehen würde. Deshalb wird das Projekt weiterhin mit Nachdruck verfolgt, um eine rechtzeitige Verfügbarkeit sicherzustellen.

Sofern eine positive, neuerliche Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zur Errichtung der 3. Piste erfolgt, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds eine Zahlungsverpflichtung, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2017 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu diesem Stichtag ein Betrag in Höhe von rund € 55 Mio. ab.

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

› Operative Risiken

Über die bereits erwähnten Faktoren hinausgehend wird die Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien von überregionalen und externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen latenten Risiken (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.) beeinflusst. Lokale Schadensrisiken, wie etwa Feuer, Naturgewalten, Unfälle oder Terror am Standort, sowie der Diebstahl bzw. die Beschädigung von Vermögenswerten stellen ebenfalls Risiken aus dem operativen Betrieb dar. Mit entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen bzw. Notfallplänen sowie mit hohen Sicherheitsstandards leistet der Flughafen Wien eine wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Dies erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt (Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, Terror-Haftpflichtversicherung, etc.).

Da der Flughafen Wien eine kritische Funktion als zentraler Infrastrukturversorger und Rückgrat der internationalen Vernetzung im gesamten osteuropäischen Raum wahrnimmt, werden besonders hohe Ansprüche an die Zuverlässigkeit, die Qualität sowie die Datensicherheit der eingesetzten IKT-Systeme (Informations- und Kommunika-

tionstechnologie) gestellt. Durch die Einbindung des Risikomanagements in die Planungsprozesse können Risiken bei IKT-Projekten frühzeitig identifiziert, bewertet und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos eingeleitet werden. Zu den wesentlichsten operativen IKT-Risiken zählen mögliche Ausfälle zentraler IKT-Infrastruktureinrichtungen und -services, die Beeinträchtigung der Grundversorgung bzw. die Zerstörung von zentraler IKT-Infrastruktur sowie ein möglicher Verlust von sensiblen Daten.

Für sämtliche betriebskritischen IKT-Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafens Wien „mach2“ oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung von Problemen und somit ein hoher Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Aufgrund des geschäftlichen Erfordernisses werden IKT-Systeme in der Regel redundant und, wo nötig, hochverfügbar implementiert, sodass ein Ausfall von einzelnen Komponenten die Verfügbarkeit der Gesamtsysteme nicht gefährdet. Um die Ausfallkonzepte zu überprüfen und damit gewährleisten zu können, werden regelmäßige Notfalltests durchgeführt. Darüber hinaus werden zusätzlich zu bereits realisierten Maßnahmen und Kontrollen die Systeme laufend weiterentwickelt, um allen fachlichen und gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

Bei der Basisinfrastruktur (Strom-, Wärme- und Kälteversorgung, Wasser und Abwasser) bestehen Risiken hinsichtlich der Verfügbarkeit zentraler Systeme. In diesem Bereich wurden und werden kontinuierlich Maßnahmen entwickelt, um größtmögliche Ausfallsicherheit zu erreichen (z. B. Ringleitungen).

Im Berichtsjahr wurde ein starker Fokus auf die weitere Erhöhung der Ausfallsicherheit gelegt. Maßnahmen wurden vor allem hinsichtlich Redundanzkonzepte betriebskritischer (IKT-)Systeme und Anlagen gesetzt, die durch regelmäßige Überprüfungen mit Hilfe von Ausfall- und Umschalttests unterstützt werden. Generell ist jedoch festzuhalten, dass trotz aller gesetzten Maßnahmen ein gewisses Restrisiko hinsichtlich der Verfügbarkeit der Infrastruktur bestehen bleibt, das dem möglichen Eintritt von Ereignissen höherer Gewalt geschuldet ist.

Auch am Malta International Airport sind Pläne für Notfallmaßnahmen, Krisen- sowie betriebliches Kontinuitätsmanagement in Kraft gesetzt. Diese werden regelmäßig überprüft und aktualisiert, um sicherzustellen, dass schnell und effektiv auf Störungen des operativen Betriebs reagiert werden kann.

Der Flughafen Wien ist sich der hohen Bedeutung motivierter und engagierter Mitarbeiter bei der Erreichung der Unternehmensziele bewusst. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden deshalb zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden zahlreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen umgesetzt.

› Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der Flughafen Wien AG lässt keine bestandsgefährdenden Risiken erkennen, weshalb der Fortbestand des Unternehmens auch zukünftig gesichert ist. Die FWAG erwirtschaftet ausreichend Mittel, um den Ausbau des Flughafens planmäßig voranzutreiben.

>

Chancenmanagement

Um stetig neue kundenorientierte Produkte und Dienstleistungen zu etablieren und somit neue Erlösquellen zu erschließen verfügt die FWAG über ein Chancenmanagement. Das Chancenmanagement ist eine unternehmensweite Plattform mit dem Ziel neue Geschäftsfelder für das Unternehmen zu identifizieren, zu bewerten und diese gegebenenfalls bei der Umsetzung zu betreuen.

Da sich gute Chancen auf allen Unternehmensebenen und darüber hinaus verbergen, beruht das Chancenmanagement auf dem Open-Innovation-Ansatz, wodurch Innovationsprozesse strukturiert nach außen hin geöffnet werden. Zusätzlich zu unternehmensinternen Kanälen, werden im Rahmen von Benchmarks zu anderen Unternehmen sowie Flughäfen zukunftsweisende Ideen identifiziert. Im Zuge von Kooperationen mit Start-Ups, Universitäten und weiteren Partnern werden darüber hinaus neue Konzepte erarbeitet, um Service- und Produktideen zu sammeln und umzusetzen.

Das sogenannte Chancenboard, ein Gremium bestehend aus den Vorständen und ausgewählten Geschäftsbereichsleitern, diskutiert und bewertet quartalsweise die von der Abteilung Chancenmanagement selektierten Ideen und Konzepte anhand wirtschaftlicher und strategischer Kriterien. Konkret werden hierbei Aspekte wie Kundennutzen bzw. Kundenbedürfnis, Erfolgspotential, Umsetzbarkeit und die strategische Relevanz für die Airport City im Rahmen des Beurteilungsprozesses evaluiert, um in weiterer Folge die Projektierung und Umsetzung einzuleiten.

Auf der Agenda der Chancenboard Meetings 2017 standen Themen wie etwa das Angebot einer breiten Palette an FWAG IT Services an die zahlreichen Unternehmen bzw. Mieter der Airport City, der Ausbau der digital- bzw. e-commerce Infrastruktur zur Vermarktung unterschiedlichster Airport Angebote (z.B. Parken, Lounges, VIP Services, Passenger Services, etc.), die Erweiterung der Airport City um ein Ärztezentrum, der weitere Ausbau des Hotel-Portfolios, neue Logistik- bzw. Handling-Angebote im Pharmabereich sowie eine Reihe von weiteren Projekten, die im Zuge der Umsetzung 2018 aktiv kommuniziert werden.

Im Jahr 2017 konnten zudem unternehmensweit zahlreiche Chancen erfolgreich realisiert bzw. final umgesetzt werden – etwa die Errichtung des FWAG Standortturms, die Neugestaltung des Flughafen-Besucherzentrums durch Thomas Brezina, das Angebot von „Easy Parking“, die Expansion der Frachtumschlagsinfrastruktur Air Cargo Center, neue mobile Gastronomie-Verpflegungseinheiten im Bereich der Abfluggates, die Digitalisierung zahlreicher Facility Management Prozesse via Mobile Maintenance Management System und viele mehr.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

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

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

Die Ausgestaltung des internen Kontrollsystems (IKS) der FWAG wurde in einem Regelwerk schriftlich festgelegt. Die Ziele des internen Kontrollsystems der FWAG sind die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit in Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften. Das IKS im weiteren Sinne umfasst außerdem die Sicherung des Vermögens sowie auch die Sicherstellung der Vollständigkeit der Leistungserfassung und -abrechnung.

Für die Beschreibung der wesentlichen Merkmale wird die Struktur des international anerkannten COSO-Modells (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) herangezogen. Demnach umfasst ein internes Kontrollsystem die nachfolgend beschriebenen Komponenten: Kontrollumfeld, Risikobeurteilung, Kontrollmaßnahmen, Information und Kommunikation sowie Überwachung. Dabei werden finanz- und rechnungslegungsrelevante Risiken der Gesellschaft erfasst, bewertet und mit entsprechenden Kontrollen versehen. Die Dokumentation des Kontrollsystems erfolgt in einer Standardsoftware, die die Möglichkeit bietet, Risiken und Kontrollen prozessbezogen darzustellen. 2015 wurde das System um ein workflowbasiertes Zusatzmodul erweitert. Dieses bietet den verantwortlichen Führungskräften und den kontrolldurchführenden Mitarbeitern dezentrale Einsichtnahme in den jeweils aktuellen Status der IKS-Risiken und Kontrollen. Zusätzlich unterstützt es das IKS durch den Einsatz von automatischen Workflows für die Durchführung sowie die Aktualisierung und Freigabe von Kontrollen und erhöht damit die Effizienz und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems.

› Kontrollumfeld

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

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

>

› Risikobeurteilung

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Um wesentliche IKS-Risiken als solche zu identifizieren, wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Infolge veränderter Volumina bei Geschäftsprozessen können Änderungen bei den zu erhebenden IKS-Risiken und Kontrollen auftreten.

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

› Kontrollmaßnahmen

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

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

› Information und Kommunikation

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

› Überwachung

Die laufende unternehmensweite Überwachung obliegt dem Management, dem Controlling sowie dem Aufsichtsrat. Überdies sind die jeweiligen Bereichs- und Abteilungsleiter für die Überwachung der entsprechenden Bereiche zuständig. Für die definierten

Kontrollen sind verantwortliche Personen festgelegt. Die Kontrollen werden auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Außerdem wird das IKS von der internen Revision überwacht. Das Ergebnis aller Überwachungstätigkeiten wird dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

Forschung und Entwicklung

Der Servicebereich Informationssysteme ist zentraler interner Dienstleister in puncto Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Er betreibt alle IKT-Systeme, die in den verschiedenen Unternehmensbereichen zum Einsatz kommen. Es werden laufend Optimierungen der IKT-Systeme und -Prozesse durchgeführt.

Im Jahr 2017 wurden vor allem folgende Themen umgesetzt:

- › **Vorfeld Videoüberwachung**
Im Rahmen einer Technologiepartnerschaft wurde ein Videosystem zur Überwachung des Vorfelds eingeführt, das die mit Safety und Security betrauten Bereiche mit innovativen Funktionen bei ihren Aufgaben unterstützt.
- › **Beladungsplanung Technologie-Upgrade**
Das für die Beladungsplanung von Flugzeugen verwendete System ist eine Eigenentwicklung und wird einer Überarbeitung unterzogen, um den Benutzern neue Funktionen und state-of-the-art Benutzer-Oberflächen zur Verfügung zu stellen. Die ersten Teilziele konnten 2017 erreicht werden.
- › **Message-Gateway**
Der zentrale Message-Gateway für den elektronischen Datenaustausch mit Partnern wie Fluglinien und deren Dienstleistern sowie anderen Flughäfen wurde ausgetauscht und dabei auf den neuesten Stand gebracht, um die steigenden Anforderungen bzgl. Menge und Durchsatz auch in Zukunft erfüllen zu können.
- › **Ausweisbeantragung**
Für die Ausstellung von permanenten Sicherheitsausweisen für das Flughafengelände wurde ein unterstützendes System entwickelt, das den Antragstellern die Erfassung ihrer Daten vorab per Internet ermöglicht und neben operativen Verbesserungen eine Beschleunigung bei der Abwicklung ermöglicht.
- › **CDM (Collaborative Decision Making)**
In Zusammenarbeit mit Austro Control wird laufend an der Verbesserung des CDM-Prozesses (Collaborative Decision Making) und weiter an der Erreichung von „fully implemented“ gearbeitet.
- › **Automatisierte Servicebäume für IKT-Infrastrukturen**
Mit dem Ziel, die Zusammenhänge zwischen komplexen IKT-Infrastrukturkomponenten besser zu erkennen und somit rascher und effizienter auf IKT-Störungen reagieren zu können werden in Kooperation mit der Universität Innsbruck die Servicebäume für IKT-Infrastrukturen automatisiert abgebildet.

>

Insgesamt wurden im Servicebereich Informationssysteme im Geschäftsjahr 2017 Ausgaben in Höhe von € 1,1 Mio. (2016: € 1,0 Mio.) für die Entwicklung und Einführung von neuen Systemen erfasst.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 243b UGB

Die Flughafen Wien AG betreibt als Zivilflugplatzhalter den Flughafen Wien und bietet die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Diese umfasst neben dem operativen Flughafenbetrieb, Bodenabfertigungsdienste, Sicherheitsdienstleistungen und auch sonstige Dienstleistungen. Das Geschäftsmodell ist im Kapitel „Die Flughafen Wien AG“ am Beginn des Lageberichts beschrieben.

Die Flughafen Wien AG (FWAG) bekennt sich vorbehaltlos zu ihrer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Verantwortung. Ein wichtiges Anliegen dabei ist es, die vielfältigen Ziele balanciert zu verfolgen und an der nachhaltigen Entwicklung sowohl des Unternehmens als auch der Region aktiv mitzuwirken.

Die Flughafen Wien AG veröffentlicht jedes dritte Jahr einen Nachhaltigkeitsbericht, in dem das Unternehmen seine Stakeholder wie Mitarbeiter, Eigentümer, Kunden, Geschäftspartner, Anrainer und NGOs (Non-Governmental Organisationen) über seine Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt umfassend informiert.

Jährlich werden die Kennzahlen, die im Nachhaltigkeitsbericht angeführt werden, im Internet unter www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht aktualisiert und bei Bedarf auch in Papierform zur Verfügung gestellt. Der Bericht wird einer externen Prüfung unterzogen.

Die dargestellten Inhalte und Kennzahlen des Standorts Wien in dieser Erklärung beziehen sich in erster Linie auf die Flughafen Wien AG und ihre österreichischen Tochterunternehmen am Standort. Die Berichte über Nachhaltigkeitskonzepte der internationalen Beteiligungen Malta und Košice sind in den entsprechenden Berichten zu finden.

› Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Um die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte des Unternehmens zu definieren, wurde ein Prozess gestartet, der sowohl Mitarbeiter als auch relevante, externe Stakeholder eingebunden hat. Dies geschah unter anderem im Rahmen der regelmäßigen Stakeholder-Kommunikation wie z.B. dem zu diesem Zweck etablierten Dialogforum oder in regelmäßigen Kundenbefragungen. Zusätzlich wurde eine Umfrage, die die relevanten Stakeholder miteinbezog, durchgeführt. Daraus ergab sich eine Wesentlichkeitsmatrix, die das Grundgerüst sowohl für die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren als auch für den im Sommer 2018 erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht der Flughafen Wien AG bildet.

Die Wesentlichkeitsmatrix zeigt für jedes erfasste Thema, welche Bedeutung ihnen für die Anspruchsgruppen bzw. für das Unternehmen zugeordnet wird. Je relevanter ein Thema für das Unternehmen und die Stakeholder ist, desto stärker muss sich das Nachhaltigkeitsmanagement darauf konzentrieren.

Die Wesentlichkeitsmatrix umfasst 24 Themen, von denen folgende in dieser Erklärung näher dargestellt werden:

- › Umweltbelange
- › Sozial- und Arbeitnehmerbelange
- › Achtung der Menschenrechte
- › Bekämpfung von Korruption und Bestechung

› Nachhaltigkeitsmanagement

Um das Ziel „Nachhaltigkeit“ kontinuierlich zu verfolgen und als wichtigen Bestandteil der Unternehmenstätigkeit zu verankern, hat der Flughafen Wien ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten, die laufend überprüft und weiterentwickelt werden. Das Nachhaltigkeitsmanagement setzt sich aus drei beauftragten Mitarbeitern für die Themen „Umwelt“, „Mitarbeiter und Soziales“ sowie „Compliance und Ökonomie“ zusammen. Sie sind für die Koordinierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsagenden zuständig. In regelmäßigen Sitzungen werden aktuelle Entwicklungen besprochen, der Stand des Nachhaltigkeitsprogramms evaluiert und die Fortschritte an den Vorstand berichtet. Ihnen stehen aus jedem relevanten Unternehmensbereich Ansprechpartner zur Verfügung, die anlassbezogen über die einzelnen Ziele und deren Entwicklung berichten.

Ausdruck findet die Nachhaltigkeitsstrategie in den vier Unternehmenswerten:

- › **Kundenorientierung:** „Die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen, ist unsere oberste Priorität. Wir begreifen uns als Dienstleister und begegnen unseren Kunden freundlich, respektvoll und mit Verständnis für ihre individuellen Wünsche. Fairer Umgang und ehrliche Kommunikation mit unseren Kunden und Geschäftspartnern ist uns ein Anliegen. Dabei überlassen wir aber nichts dem Zufall und setzen mit unserem Compliance System hohe Standards.“
- › **Professionalität:** „Höchste Professionalität und Engagement kennzeichnen unsere Arbeit. Wir sind stolz darauf, unsere Aufgaben genau, zuverlässig sowie auf Sicherheit bedacht zu erfüllen und integrieren neue Technologien

>

und Verfahren in unsere Prozesse, um uns weiter zu verbessern. Als „Profis“ managen wir die unterschiedlichen Aspekte der Nachhaltigkeit und gehen mit aktuellen Herausforderungen professionell um. Wir setzen Nachhaltigkeitsziele und berichten regelmäßig über unsere Fortschritte. Etwa beim Klimaschutz, wo wir mit der Airport Carbon Accreditation neue Wege gehen. Oder beim Thema Sicherheit, wo unser Security Konzept für einen gefahrlosen Flughafenbetrieb sorgt.“

- › **Wirtschaftlichkeit:** „Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen, sowie mit Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um. Wir verstehen uns als Wirtschaftsmotor der Region und wollen durch eine überlegte Standortentwicklung hin zur „Airport City“ fördernde Akzente setzen. Dabei steht ein intensiver Dialog mit unseren Stakeholdern im Vordergrund. Denn wir wollen gemeinsam eine nachhaltige (Regional-) Entwicklung gestalten.“
- › **Respekt:** „Wir begegnen einander mit Vertrauen und Ehrlichkeit und sehen Fehler als Ansporn, besser zu werden. Wir haben Respekt vor Meinung und Leistung anderer und unterstützen einander gegenseitig. Die Mitarbeiter sind in ihrer Diversität der Erfolgsfaktor unseres Unternehmens, den wir pflegen und ausbauen wollen. Daher wollen wir noch mehr Anstrengungen für ein attraktives Arbeitsumfeld, Chancengleichheit und interessante Karriereöglichkeiten unternehmen.“

Umweltbelange

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Verpflichtungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Aufbauend auf den Werten Kundenorientierung, Professionalität, Wirtschaftlichkeit und Respekt entwickelte die FWAG ein umfassendes Energie- und Umweltmanagement. Der Flughafen Wien hat ein professionelles und systematisches Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, Überwachungsaudits fanden im Oktober 2016 und Oktober 2017 statt.

EMAS liefert dabei wichtige Leitlinien, um den Umweltschutz erfolgreich zu organisieren, Ressourcen einzusparen und Umweltrisiken frühzeitig zu erkennen. Zudem erfüllt der Flughafen mit EMAS die Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes.

In vielen Fällen werden durch Maßnahmen der Flughafen-Wien-Gruppe die Umweltauswirkungen der Kunden positiv beeinflusst, etwa in den Bereichen Energieversorgung, Facilitymanagement, oder Abfallentsorgung.

Im Rahmen des UMS werden Umweltaspekte und deren Auswirkungen erfasst, relevante Themen identifiziert und mittels Nutzwertanalyse bewertet. Weiters werden Umweltpolitik, Ziele und Maßnahmen festgelegt und sowohl deren Fortschritt als auch die Performance des gesamten Systems anhand von festgelegten Kennzahlen, jährlichen Managementreviews sowie im Rahmen von internen und externen Audits regelmäßig überprüft.

Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltrechtsdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft. Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen Wien AG. Der Umweltmanager, angesiedelt im Geschäftsbereich „Operations“, Abteilung „Umweltmanagement“ koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz. Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt. Als Teil des Nachhaltigkeitsmanagements bildet der Umweltmanager auch die Schnittstelle zum Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens.

Der Flughafen Wien konnte sich zuletzt in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Das unterstreichen die kontinuierlich verbesserten wirtschaftlichen Ergebnisse bei gleichzeitiger Steigerung der Energieeffizienz um 18,4% im Zeitraum von 2012 bis 2017. Darüber hinaus wurden im Jahr 2017 in der Flughafen Wien AG weitere € 1,1 Mio. (2016: € 1,1 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Schallschutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf das Umfeld, vor allem auf die Anrainer, möglichst gering zu halten.

› Risiken

Um die Risiken, die sich durch den Flugverkehr und den Flughafenbetrieb auf die Umwelt ergeben, zu minimieren, bekennt sich die Flughafen-Wien-Gruppe zu einem bewussten und schonenden Umgang. Neben dem Fokus auf Maßnahmen und Projekten im eigenen Flughafenbetrieb, beteiligt sich die Flughafen-Wien-Gruppe auch bei internationalen Initiativen und Programmen der Luftfahrtbranche. Die im Rahmen des integrierten Umweltmanagements durchgeführten Maßnahmen zielen neben der Minimierung von allgemeinen Umweltrisiken auf die Reduktion von Ressourcenverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen ab. U.a. werden die nachfolgenden Konzepte verfolgt:

› Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt. So wurde 2017 die dritte Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Air Cargo Centers in Betrieb genommen. Sie zählt mit einer bebauten Fläche von rund 8.000m² zu den größten Photovoltaik-Anlagen Österreichs. Die Nennleistung der 2.640 Solarmodule liegt bei 720 kWp, wodurch ein jährlicher Ertrag von etwa 750.000 kWh generiert werden kann. Weiters wurde auch die Energienutzung in den Parkhäusern 3, 4, 7 und 8 durch eine Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf >

LED-Technologie verbessert und eine bedarfsorientierte Beleuchtungssteuerung installiert.

Auch bei der Kälte- und Wärmenutzung konnten Einsparungen erzielt werden. 2017 lag dank Energieeffizienzmaßnahmen der Verbrauch sowohl bei Wärme als auch bei Kälte unter dem Wert von 2016. Auch bei der elektrischen Energie konnte der Energiebedarf gesenkt werden.

› **Fluglärmanagement**

Europaweit gelten der Straßen- und Schienenverkehr als Hauptverursacher von Lärmbelastung, gefolgt vom Flugverkehr. Die Hauptlärmquellen an Flughäfen bilden Starts und Landungen, Bodenlärm wie Rollbewegungen oder Triebwerksprobeläufe. Das Bundes-Umgebungs-lärmschutzgesetz regelt die Schwellenwerte in Zusammenhang mit Fluglärm, die zum Schutz der ansässigen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfen – nämlich ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex von 65 dB. Das Engagement des Flughafens Wien geht aber deutlich über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus: So umfasst etwa das Lärmschutzprogramm des Flughafens das Tag-Schutzgebiet mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von über 54 dB, das Nacht-Schutzgebiet beginnt bereits bei einem Dauerschallpegel von über 45 dB.

› **Lärmschutz**

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

Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50% bis 100% der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lärmschutztüren. Bis Ende 2017 wurde auf diese Weise für 6.289 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.913 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Ein positiver Nebeneffekt: Durch bessere Gebäudedämmung und weniger Heizkosten, konnte in den betroffenen Gebieten der CO₂-Ausstoß um ca. 1.300 Tonnen pro Jahr reduziert werden.

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

› **Nachtflugbewegungen**

Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auch gelungen ist. Für das Jahr 2017 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 259 überschritten. In der gesamten Laufzeit dieser Regelung von 2007 bis 2017 wurde der kumulierte Wert von 53.398 Bewegungen um 1.859 Bewegungen bzw. ca. 3,5% unterschritten. Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro Jahr ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der 3. Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können dem

Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, unter www.dialogforum.at entnommen werden.

› Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen bei. Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung oder durch die Erstellung einer jährlichen CO₂-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren. Mithilfe einer CO₂-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, www.airportcarbonaccreditation.org).

Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level-3-Zertifizierung erreicht.

Die Flughafen Wien AG hat im Berichtsjahr zum zweiten Mal die Level-3-Zertifizierung eingereicht, die eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässigen Unternehmen vorsieht.

Um diesen Level 3 zu erreichen, mussten alle am Standort ansässige Unternehmen in Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung eingebunden werden. Im Oktober 2017 wurde zum zweiten Mal Level 3 der Zertifizierung (Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort) seitens des ACI bestätigt.

› Abfall

Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Gesamtmenge an Abfall betrug im Jahr 2017 am Flughafen Wien 4.456 Tonnen (2016: 3.887 Tonnen).

› Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch 2017 sank im Vergleich zu 2016 um rund 22.500 m³ auf 445.698 m³.

› Nachhaltige Beschaffung

Die Beschaffung erfolgt zum Teil über die Bundesbeschaffung GmbH (BBG). Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt. Zudem unterliegt das Unternehmen den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes.

Die größten Lieferanten sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport-Handling zuzuordnen.

› Ausgewählte Kennzahlen

› Standort Flughafen Wien

		2017	Veränd. in %	2016
Verkehrseinheiten	VE	26.496.620	4,3	25.415.025
Passagiere	PAX	24.392.805	4,5	23.352.016
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	3,52	-7,1	3,79
Verbrauch elektrische Energie	MWh	93.358	-3,0	96.278
Wärmeverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,01	-12,2	2,29
Wärmeverbrauch	MWh	53.304	-8,6	58.315
Kälteverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,09	-12,8	1,25
Kälteverbrauch	MWh	28.846	-9,5	31.856
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,20	0,0	1,20
Treibstoffverbrauch	MWh	31.733	4,2	30.447
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	6,73	-7,6	7,28
Gesamtenergiebedarf	MWh	178.395	-3,6	185.040
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,68	14,0	2,35
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	70.883	18,4	59.846
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	39,7	n. a.	32,3
Wasserverbrauch	Liter/VE	25,0	-8,4	27,3
Abwasseranfall	Liter/VE	20,8	-5,5	22,0
Gesamtmenge Abfall	Kg/VE	0,17	13,3	0,15

Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand der Flughafen Wien AG erhöhte sich im Berichtsjahr leicht von 3.120 auf 3.133 Mitarbeiter (plus 0,4%).

Mitarbeiter	2017	Veränd. in %	2016
Personalstand (Durchschnitt)	3.133	0,4	3.120
davon Arbeiter	2.011	-1,2	2.036
davon Angestellte	1.122	3,5	1.083
Personalstand (Stichtag)	3.120	0,5	3.105
Durchschnittsalter in Jahren	41,9	n.a.	41,6
Betriebszugehörigkeit in Jahren	12,1	n.a.	12,0
Anteil Frauen in %	11,8	n.a.	11,7
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	2.021,5	9,0	1.855,1
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	110	7,6	119

1) Bezogen auf Flughafen-Wien-AG und österreichische Tochtergesellschaften

› Strategie und Management

Die Flughafen Wien AG betrachtet seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als zentrale Ressource, da ihre Performance als Dienstleistungsunternehmen entscheidend von der fachlichen Kompetenz, Leistung, Erfahrung sowie dem Engagement und Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters abhängt.

Die konzernweiten Kernaufgaben des Bereichs Personal liegen im Recruiting, in der Aus- und Weiterbildung, der strategischen Personalentwicklung und der Lohn- und Gehaltspolitik. Eine wesentliche Herausforderung für den Personalbereich liegt in der Begleitung des permanenten Veränderungsprozesses im Unternehmen. Der notwendige Wandel in der Unternehmenskultur muss durch einen umfassenden Visionsprozess und offensive Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen unterstützt werden.

Das Thema Unternehmenskultur wird maßgeblich auch durch die Mitarbeiterbefragungen der letzten Jahre gestaltet. Im Rahmen einer Mitarbeiterbefragung, die von einem externen Meinungsforschungsinstitut durchgeführt wurde, erob der Flughafen Wien den Status quo zur Mitarbeiterzufriedenheit und -motivation in einer anonymen Befragung. Für die Besetzung von Führungspositionen, die Transparenz bei Prämienvergaben, die Förderung und Wertschätzung der Leistung von Mitarbeitern sowie generell den respektvollen Umgang miteinander wurden zahlreiche unterstützende Maßnahmen auf Unternehmens-, Bereichs- und Abteilungsebene umgesetzt. Ende 2015 bzw. Anfang 2016 wurde mit einer erneuten Befragung der Prozess der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Verbesserungsmaßnahmen in Richtung Mitarbeiterorientierung erfolgreich weitergeführt. Wesentlicher Schwerpunkt der konzernweiten Aktivitäten ist ein groß angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm.

› Risiken

Motivierte, engagierte und hoch qualifizierte Mitarbeiter sind für die Flughafen-Wien-Gruppe entscheidend für den Erfolg des Unternehmens. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden deshalb zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt. Darüber hinaus werden diverse, u.a. auch nunmehr beschriebene Maßnahmen und Konzepte zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen umgesetzt. Flexible Arbeitszeitmodelle sowie die zentrale Integration von Personalentwicklungsmaßnahmen (inkl. Aus- und Weiterbildungen) unterstützen weitere Maßnahmen zur Risikominimierung.

› Recruiting, Aus- und Weiterbildung

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

Der bisherige Weg wurde 2015 erstmals auch extern honoriert. Der Flughafen Wien erhielt die von der Luftfahrt-Ratingagentur Skytrax verliehene Auszeichnung „Best Airport Staff Europe“. Die wiederholte Auszeichnung „Best Airport Staff Europe“ in den Jahren 2016 und 2017 bestätigt den eingeschlagenen Weg der Personalentwicklung.

Die Basis für erfolgreiche Personalentwicklung ist die Besetzung offener Stellen durch den Kandidaten, der den Anforderungen der Stelle am besten entspricht. Die offenen Positionen werden sowohl am internen als auch am externen Stellenmarkt ausgeschrieben.

Zur Weiterentwicklung der Personalarbeit im Unternehmen wurde 2017 das Karriere- und Entwicklungs-Center, kurz KEC, ins Leben gerufen. Das KEC hat das Ziel, kurz-, mittel- und langfristig den optimalen Einsatz von Mitarbeitern in der Flughafen-Wien-Gruppe sicherzustellen. Dies soll einerseits im Rahmen von Besetzungen offener Stellen durch eine Optimierung des internen Stellenmarktes sowie der Unterstützung interner Wechsel von Mitarbeitern erfolgen. Andererseits soll das KEC die berufliche Entwicklung von Mitarbeitern sowie die Förderung von internen Karrieren unterstützen und die Führungskräfte bei dieser Aufgabe begleiten. Gründe für einen internen Jobwechsel können einerseits Weiterentwicklungs- bzw. Karrierewünsche sein, andererseits aber auch die Tatsache, dass der aktuelle Job aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr länger machbar ist oder aus organisatorischen Gründen wegfällt.

Um ein transparentes Auswahlverfahren zu gewährleisten wurde eine leistungsfähige Bewerbungsmanagementsoftware implementiert. Weiters kommen je nach Anforderungen an die Stelle unterschiedlichste Recruitingtools (Assessmentcenter, Tests, Recruiting Lounges, etc.) zum Einsatz.

Im jährlich stattfindenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf des Mitarbeiters besprochen und festgehalten. Nicht nur die fachliche Weiterbildung nimmt einen großen Stellenwert ein, auch persönlichkeitsbildende Maßnahmen sind ein wichtiger Schwerpunkt. Zahlreiche Seminare und Workshops zu Themen wie Führung, Sprachen, EDV sowie Gesundheit und Unfallprävention stehen Mitarbeitern offen und werden im jährlichen Aus- und Weiterbildungskatalog zusammengefasst. Das 2016 am Flughafen

Wien gestartete Bildungs-Managementsystem hat zum Ziel, die gesamte Aus- und Weiterbildungsadministration und –dokumentation auf effiziente und leistungsfähige Beine zu stellen.

Bereits 2015 startete am Flughafen Wien ein breit angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm. Auf Basis einer individuellen Standortbestimmung von 120 Führungskräften im Rahmen eines Development-Centers wurde anschließend in einem persönlichen Gespräch ein individualisierter Entwicklungsplan erarbeitet. Dieser beinhaltet Seminare zu Themenschwerpunkten, die alle Führungskräfte durchlaufen („Mitarbeiter entwickeln und zu Erfolgen führen“ sowie „Mitarbeiterorientierte Kommunikation“) gefolgt von individuellen Vertiefungsschwerpunkten und Individualmaßnahmen.

Die Führungskräfteentwicklung stand 2017 ganz unter dem Motto der Transfersicherung. Unter dem Motto „Fü(h)r Dich“ wurden und werden Führungskräfte eingeladen, sich in Gruppen zu treffen, um sich auszutauschen, Erlerntes zu vertiefen und gemeinsam zu reflektieren. In regelmäßigen Abständen werden alle Führungskräfte durch einen Führungsnewsletter der Personalentwicklung über aktuelle, führungsrelevante Themen informiert, und es wurde auch eine Online-Wissensplattform ins Leben gerufen – ein Führungskräfte-Wikipedia – die diese Inhalte vermittelt.

Den hohen Standard der Kenntnisse und Fähigkeiten zu halten bzw. noch weiter auszubauen ist ein Schwerpunktthema für die nächsten drei Jahre. In Summe wurden im Jahr 2017 in der Flughafen Wien AG, der Muttergesellschaft, € 2,0 Mio. für Weiterbildungsmaßnahmen aufgewendet. Das entspricht rund € 600 pro Mitarbeiter (bezogen auf 3.133 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt in der Muttergesellschaft).

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

› Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte

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

› Mitarbeiterstiftung

Bereits vor über 15 Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10% der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2017 kam für das Geschäftsjahr 2016 ein Dividendenertrag von € 5,3 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter rund 60% eines Monatsgrundgehalts bzw. Grundlohns 2016.

>

› **Arbeitsstiftung**

Die „offene Arbeitsstiftung Steyr“ kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oder aus gesundheitlichen Gründen ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da die Flughafen Wien AG als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist sie seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2017 traten 8 Mitarbeiter der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2017 wurde somit insgesamt 97 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen dieser Initiative ermöglicht.

› **Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse**

Für alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG mit Eintritt vor 1. November 2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersvorsorge vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen bzw. Pensionsvorsorgen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt.

› **Freiwillige Sozialleistungen**

Mit freiwilligen Sozialleistungen steigert die Flughafen Wien AG die Motivation und Unternehmensidentifikation ihrer Mitarbeiter. So wird ein kostenloser Werksverkehr mit dem City Airport Train (CAT) sowie mit Bussen nach Wien und in die Umlandgemeinden angeboten.

Zudem wurde die Essensversorgung für die Mitarbeiter aufgrund der Ergebnisse aus der unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung Ende 2015 neu organisiert und finanziell unterstützt.

› **Beruf und Familie**

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

Um den Wiedereinstieg nach der Karenzzeit zu erleichtern, werden die Mitarbeiter auch während der Karenzzeit über aktuelle Ereignisse und wesentliche Entwicklungen im Unternehmen informiert. Die karenzierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können so den Kontakt zum Unternehmen auch während der Karenzzeit aufrechterhalten, wobei auch immer mehr Männer die Kinderbetreuung übernehmen.

Seit 2012 gewährt der Flughafen Wien seinen Mitarbeitern einen sogenannten „Papa-monat“. Der Mitarbeiter hat das Recht, innerhalb der ersten drei Lebensmonate seines Kindes für maximal 28 aufeinanderfolgende Kalendertage dienstfrei gestellt zu werden und 50% seines monatlichen Bezugs weiterbezahlt zu bekommen. Im Jahr 2017 haben 77 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen.

2017 hat der Flughafen Wien die Aktivitäten im Rahmen des Audit „berufundfamilie“ weiter verstärkt. Dabei handelt es sich um ein staatliches Gütezeichen, welches Unternehmen für familienbewusste Personalpolitik verliehen wird. Der Auditierungsprozess dauert drei Jahre und wird von speziell dafür ausgebildeten Auditoren begleitet.

› **Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste**

Nur ein gemeinsames Bewusstsein und entsprechendes Verhalten aller Beschäftigten im Sinne der Prävention kann eine kontinuierliche Verbesserung der Arbeitssicherheit und somit den Erhalt der wertvollen physischen und psychischen Gesundheit garantieren.

Die sichere Arbeitsdurchführung und die damit verbundenen unfallfreien Betriebsabläufe sind auch ein Beitrag zur Kundenzufriedenheit. Die 1.000 Mitarbeiter-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle konnte auch 2017 weiter gesenkt werden.

Wie auch in den Vorjahren werden im Rahmen der Evaluierung psychischer Belastungen am Arbeitsplatz regelmäßig Workshops sowie Gespräche über Maßnahmengestaltung und -umsetzung zur Verbesserung der Arbeitssituation durchgeführt. Seitens der Präventivdienste wurde bei Begehungen, Schulungen und Beratungen, gemeinsam mit den Führungskräften sowie mit den Arbeitnehmern und Belegschaftsvertretern, konstruktiv an der Umsetzung und Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen gearbeitet. Die notwendige Eigenverantwortung sowie Disziplin aller Beteiligten bei der Umsetzung von Maßnahmen wurde dabei angeregt.

Unter dem Titel GEMEINSAM GESUND findet betriebliche Gesundheitsförderung statt. Das gesamte Management-Team bekennt sich zu den Grundsätzen und Prinzipien der BGF-Charta und erkennt Sicherheit und Gesundheit als einen wesentlichen Faktor für die Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an.

› **Diversität**

Diversität stellt für einen Dienstleistungsbetrieb ein zentrales Thema dar.

Die Bedeutung von Diversität am Flughafen Wien zeigt alleine schon die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der FWAG und ihren Tochterunternehmen über 54 Nationalitäten vertreten sind, die 11 unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz dieser großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

› **Frauenförderung**

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2017 bei rund 20%. Zurückzuführen ist diese Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil – insbesondere in Führungspositionen – nachhaltig auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG derzeit auf 14,1%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt 20%.

› **Flexible Arbeitszeitmodelle**

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Zudem besteht in vielen Bereichen die Möglichkeit der Teilzeitarbeit, die im Jahr 2015 durch die Einführung von Gleitzeitmodellen auch für diese Mitarbeitergruppe flexibilisiert wurde. Für eine weitere wesentliche Flexibilisierung der Arbeitszeit wurde im vergangenen Jahr ein Projekt für mobiles Arbeiten im IT-Bereich sehr erfolgreich gestartet. Ergänzend wurde für alle Mitarbeiter die Möglichkeit geschaffen, Gehaltsbestandteile (z. B. Anerkennungszahlung für Dienstjubiläen) als Freizeit zu konsumieren. Darüber hinaus wurden Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle angeboten.

› **Ältere Arbeitnehmer**

Besonders wichtig sind die Maßnahmen im Zuge des Projekts „ältere Arbeitnehmer“. Die Anhebung des faktischen Pensionsantrittsalters erfordert den längeren Verbleib im Unternehmen.

Das erfordert im Vorfeld die Implementierung umfangreicher Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen, da viele Mitarbeiter permanent hohen Belastungen ausgesetzt sind. Entsprechende Programme und begleitende Maßnahmen, die Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das bevorzugte Angebot geeigneter Arbeitsplätze für diese Mitarbeitergruppe werden derzeit ausgearbeitet und schrittweise umgesetzt.

› **Menschen mit besonderen Bedürfnissen**

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit.

Zu diversen Schwerpunkten wurden gemeinsam 150 Einzelmaßnahmen beschlossen, von denen bereits der Großteil umgesetzt wurde. Begleitet wird der gesamte Prozess von Arbeitsgruppen, denen auch Vertreter der Hilfsorganisationen angehören.

Achtung der Menschenrechte

Das Unternehmen bekennt sich zur Einhaltung und Achtung der Menschenrechte. Die Flughafen Wien AG und ihre verbundenen Unternehmen haben keine Geschäftsstandorte in Ländern mit geringem Menschenrechtsverständnis, sondern ausschließlich innerhalb der Europäischen Union. Als Infrastruktur- und Dienstleistungsanbieter bezieht die Flughafen Wien AG auch lediglich fertige Endprodukte von ihren Lieferanten und hat keinen Einfluss auf deren Lieferkette.

Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Aktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist die Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens. Im Verhaltenskodex sind beispielsweise Regelungen zur Geschenkannahme und Einladungen zu Geschäftsessen, aber auch allgemeine Verhaltensregeln im Umgang mit Geschäftspartnern.

Die Unternehmenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe spiegeln sich im täglichen Arbeitsleben wider: Respekt gegenüber allen Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern bedarf einer offenen und wertfreien Kommunikation über alle Ebenen. Der aktive Austausch zwischen allen Partnern wird auch durch regelmäßige Arbeitnehmersammlungen und Informationsveranstaltungen gefördert. Das quartalsweise stattfindende „Nachgefragt“ am Flughafen Wien ermöglicht jedem Mitarbeiter den direkten Austausch mit dem Vorstand und Führungskräften.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit.

Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv, die es ermöglicht, anonym Missstände im Unternehmen aufzuzeigen.

Organisatorisch sorgt das Generalsekretariat für die notwendige Unterstützung und ein rechtskonformes Verhalten. Der Leiter ist gleichzeitig oberster konzernweiter Compliance Officer. Er sorgt auch für die Schulung der betroffenen Mitarbeiter und informiert in internen Workshops über aktuelle gesetzliche Neuerungen (wie zum Beispiel im Bereich des Korruptionsstrafrechts).

Die Flughafen Wien AG unterliegt als Sektorenauftraggeber bei sämtlichen Beschaffungen den Regeln des Bundesvergabegesetzes. Dabei wurden auch Vorkehrungen implementiert, die Korruption im Ansatz vermeiden sollen. Dies wird durch die Aktivitäten des zentralen Einkaufs und des zentralen Controllings sowie durch die konsequente Umsetzung des Vieraugenprinzips unterstützt.

› Emittenten Compliance

Die Verpflichtungen die sich aus der Marktmissbrauchsverordnung der Europäischen Union und dem darauf beruhenden Börsengesetz ergeben, wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt.

Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So erhält jeder Mitarbeiter, der in einem compliance-relevanten Bereich arbeitet, eine persönliche Schulung, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat.

Um die Sensibilität für die „Emittenten Compliance“ auch im restlichen Unternehmen zu erhöhen, werden alle Mitarbeiter im Intranet und in Artikeln in der hauseigenen Mitarbeiterzeitung über dieses Thema informiert.

Offenlegung gemäß § 243a UGB

› 1. Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt € 152.670.000 und ist nach dem Aktiensplit vom 27. Juni 2016 in 84.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien geteilt, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“).

Weitere Details zur Satzung bzw. Aktie sind auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com abrufbar.

› 2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10%

Die Airports Group Europe S.à.r.l. hält 39,8% der Aktien. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20%, die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung hält 10% am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine weiteren Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10% bekannt.

› 3. Syndikatsvereinbarung

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

› 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

› 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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

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

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

› 7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

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

Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde mit Beschluss der Hauptversammlung am 31. Mai 2016 ermächtigt, für die Dauer von 30 Monaten ab dem Tag der Beschlussfassung eigene Aktien der Gesellschaft im Ausmaß von bis zu 10% des Grundkapitals der Gesellschaft, auch unter wiederholter Ausnutzung der 10%-Grenze, zu erwerben und zu veräußern. Der Erwerb und die Veräußerung können nach Wahl des Vorstands über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot erfolgen. Der Gegenwert pro Stückaktie darf die Untergrenze in Höhe von € 21,25 nicht unterschreiten und die Obergrenze von € 30,00 nicht überschreiten. Der Vorstand der Gesellschaft hat von dieser Ermächtigung bisher keinen Gebrauch gemacht. Derzeit gibt es kein genehmigtes Kapital.

› 8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 350,0 Mio.) wurde unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen

Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt. Für Finanzierungen in einem Ausmaß von € 400 Mio. (derzeit aushaftend mit € 350,0 Mio.) stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40%, aber mehr als 30% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG im Zuge einer Kapitalerhöhung der Flughafen Wien AG ohne gänzliche oder teilweise Ausübung der Bezugsrechte durch das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien keinen Kontrollwechsel dar, sofern nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (wie oben definiert) über die Flughafen Wien AG erlangt.

› 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Corporate Governance

Der Corporate-Governance-Bericht gemäß § 243c UGB für das Geschäftsjahr 2017 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com veröffentlicht.

Nachtragsbericht

› Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner 2018 um 1,9% auf 1.472.161 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2018 ein Plus von 1,1% gegenüber dem Jänner 2017 auf 354.730 Passagiere. Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg ebenfalls im selben Zeitraum um 2,5% auf 1.108.970. Das Frachtaufkommen legte deutlich um 14,9% auf 21.847 umgeschlagene Tonnen zu. Die Flugbewegungen nahmen um 0,1% zu, das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) stieg um 0,3%.

› Verkehrsentwicklung Februar 2018

Auch im Februar konnte ein Passagierplus erzielt werden. Das Passagieraufkommen am Flughafen Wien stieg um 6,5% auf 1,5 Mio. Reisende.

› Entgelte 2018 am Flughafen Wien

Per 1. Jänner 2018 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltegesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

- › Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt: +0,54%
- › Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt: +0,69%
- › Infrastrukturentgelt Betankung: -0,13%

Das PRM-Entgelt wurde auf € 0,46 pro abfliegenden Passagier angehoben.

Das Sicherheitsentgelt beträgt im Jahr 2018 unter Berücksichtigung der bereits ab 1. September 2015 erfolgten absoluten Anhebung um € 0,51 infolge neuer EU-Bestimmungen betreffend Sprengstoffdetektion und der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel € 8,40 pro abfliegenden Passagier.

Prognosebericht

Das Wachstum des realen BIP in Österreich setze sich auch zu Beginn des neuen Wirtschaftsjahres 2018 fort. Für die Jahre 2018 und 2019 prognostiziert die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) ein BIP-Wachstum von 2,4% bzw. 2,3%. Impulse dafür liefern u. a. hohe Güterexporte und eine hohe Beschäftigungsdynamik mit einem Rückgang der Zahl der Arbeitslosen und steigenden Arbeitskräfteangebots.

Die Inflation in Österreich, die im Jahr 2017 mit 2,2% wesentlich höher ausfiel als 2016, könnte sich im Jahr 2018 auf 1,6% reduzieren. Eine HVPI-Inflation von 1,7% wird aktuell für 2019 prognostiziert (Quelle: OeNB, Konjunktur aktuell Dezember 2017; Konjunktur aktuell Jänner 2018).

Für das Jahr 2018 rechnet die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice mit einem Passagierzuwachs von mehr als 7%. Der Konzern-Umsatz sollte 2018 über € 760 Mio. liegen, das Konzern-EBITDA bei über € 340 Mio. Das Ergebnis nach Steuern (Konzern) wird aus heutiger Sicht bei mindestens € 140 Mio. erwartet. Die Nettoverschuldung soll unter € 250 Mio. gehalten werden. Für Investitionen sind im Jahr 2018 rund € 175 Mio. vorgesehen.

Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien für 2018 ein Passagierwachstum von mehr als 5%. Erste Impulse dafür sind aus heutiger Sicht unter anderem durch neue Streckenaufnahmen nach Kapstadt (ZAF) und Tokio (JPN) durch Austrian Airlines, zu 18 Destinationen durch Wizz Air, zu zwölf Destinationen durch Eurowings sowie durch neue Verbindungsaufnahmen und Frequenzaufstockungen von Air Malta, easyJet, Volo-tea und Vueling zu erwarten.

Schwechat, am 12. März 2018

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Einzelabschluss 2017¹ der Flughafen Wien AG

Bilanz der Flughafen Wien AG

zum 31.12.2017

AKTIVA	31.12.2017 in €	31.12.2016 in T€
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen und Rechte	7.864.902,10	7.726,5
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke und Bauten	931.003.475,86	965.081,3
2. Technische Anlagen und Maschinen	171.348.850,79	187.441,5
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	56.464.006,62	53.456,1
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	13.336.518,66	8.141,8
Summe II	1.172.152.851,93	1.214.120,7
III. Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	267.339.897,39	264.314,4
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	116.158.627,53	109.264,0
3. Beteiligungen	4.116.686,50	4.116,7
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	632.622,77	2.206,2
5. Sonstige Ausleihungen	586.820,34	262,0
Summe III	388.834.654,53	380.163,3
Summe A	1.568.852.408,56	1.602.010,6
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	3.697.048,42	3.643,9
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	166.270.965,70	98.124,1
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	100.023.757,14	97.966,4
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	66.247.208,56	157,8
III. Wertpapiere und Anteile		
1. Sonstige Wertpapiere und Anteile	12.050.000,00	12.050,0
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.268.406,66	662,3
Summe B	183.286.420,78	114.480,4
C Rechnungsabgrenzungsposten	1.094.851,43	1.359,8
D Aktive latente Steuern	21.398.554,98	17.215,6
Summe AKTIVA	1.774.632.235,75	1.735.066,3

1) Anlagen zum Anhang

PASSIVA	31.12.2017 in €	31.12.2016 in T€
A Eigenkapital		
I. Eingefordertes, gezeichnetes und einbezahltes Grundkapital	152.670.000,00	152.670,0
II. Kapitalrücklagen (gebundene)	117.657.318,52	117.657,3
III. Gewinnrücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	2.579.158,88	2.579,2
2. Andere Rücklagen (freie Rücklagen)	595.992.020,31	554.512,0
Summe III	598.571.179,19	557.091,2
IV. Bilanzgewinn		
davon Gewinnvortrag: € 3.808,34; Vj.: T€ 8,4	57.123.738,12	52.503,8
Summe A	926.022.235,83	879.922,3
B Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	645.320,63	867,9
C Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Abfertigungen	82.362.960,07	81.624,3
2. Rückstellungen für Pensionen	12.697.285,24	13.635,3
3. Rückstellungen für Steuern	6.719.235,79	25,8
4. Sonstige Rückstellungen	123.254.877,38	112.424,9
Summe C	225.034.358,48	207.710,4
D Verbindlichkeiten	602.166.101,94	624.710,4
davon mit einer Restlaufzeit < 1 Jahr	199.602.401,94	199.312,9
davon mit einer Restlaufzeit > 1 Jahr	402.563.700,00	425.397,5
E Rechnungsabgrenzungsposten	20.764.218,87	21.855,4
Summe PASSIVA	1.774.632.235,75	1.735.066,3

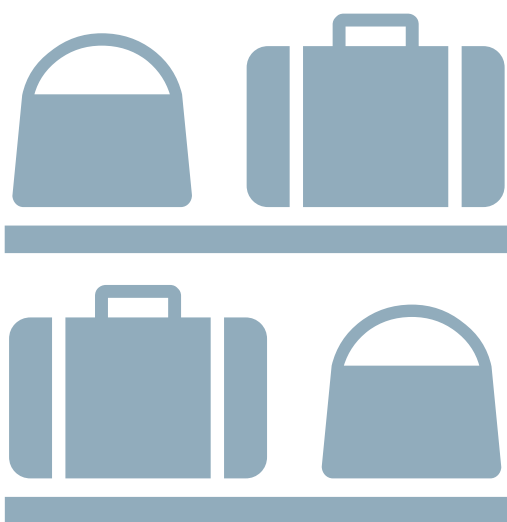
Gewinn- und Verlustrechnung der Flughafen Wien AG

vom 1. 1. bis 31. 12. 2017

	1.1.–31.12.2017 in €	1.1.–31.12.2016 in T€
1. Umsatzerlöse	675.469.429,99	673.705,9
2. Aktivierte Eigenleistungen	2.154.560,49	2.171,8
3. Sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	830.022,89	2.392,2
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.835.330,12	2.450,0
c) Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	222.539,22	223,6
d) Übrige	4.127.407,09	1.030,7
Summe 3.	7.015.299,32	6.096,5
4. Betriebsleistung (Zwischensumme aus Z 1 bis 3)	684.639.289,80	681.974,1
5. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	25.040.330,43	23.961,1
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	41.446.094,60	40.872,2
Summe 5.	66.486.425,03	64.833,4
6. Personalaufwand		
a) Löhne	88.632.722,28	82.881,3
b) Gehälter	75.322.507,39	69.425,7
c) Soziale Aufwendungen	58.993.677,06	56.069,2
davon für Altersversorgung	2.622.106,16	3.480,5
davon für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	8.102.871,75	6.774,1
davon für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	45.332.679,24	43.438,5
Summe 6.	222.948.906,73	208.376,2
7. Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	106.293.206,88	141.369,0
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf das Anlagevermögen € 1.479.125,0; Vj.: T€ 29.009,5		
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 18 fallen	520.288,95	522,1
b) Übrige	167.549.819,79	184.968,0
Summe 8.	168.070.108,74	185.490,2
Summe 5.–8.	563.798.647,38	600.068,7

>

9.	Betriebserfolg (Zwischensumme aus Z 4 bis 8)	120.840.642,42	81.905,4
10.	Erträge aus Beteiligungen	21.576.603,03	45.884,1
	davon aus verbundenen Unternehmen: € 20.373.836,03; Vj.: T€ 44.292,1		
11.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	251.434,04	479,2
	davon aus verbundenen Unternehmen: € 242.334,79; Vj.: T€ 470,6		
12.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.050.307,58	1.636,5
	davon aus verbundenen Unternehmen: € 23.192,25; Vj.: T€ 193,0		
13.	Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	192.354,76	2.210,1
14.	Aufwendungen aus Finanzanlagen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens	790.406,00	0,0
	davon Abschreibungen: € 0,00; Vj.: T€ 0,00		
	davon aus verbundenen Unternehmen: € 790.406,00; Vj.: T€ 0,00		
15.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	18.545.178,12	21.894,7
	davon betreffend verbundene Unternehmen: € 1.431.486,88; Vj.: T€ 1.794,0		
16.	Finanzerfolg (Zwischensumme aus Z 10 bis 15)	3.735.115,29	28.315,3
17.	Ergebnis vor Steuern	124.575.757,71	110.220,7
18.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-25.975.827,93	1.394,7
	davon latente Steuern	4.182.996,98	19.196,2
19.	Jahresüberschuss	98.599.929,78	111.615,4
20.	Zuweisung zu Gewinnrücklagen	41.480.000,00	59.120,0
21.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	3.808,34	8,4
22.	Bilanzgewinn	57.123.738,12	52.503,8



Anhang zum Jahresabschluss 2017 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss 2017

› Angaben zum Unternehmen

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

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

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

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

Im Jahr 2017 wurde der Flughafen Wien vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Anforderungen der EU (VO) 139/2014 zertifiziert. Am 14. Dezember 2017 wurde die bis auf Widerruf gültige Zertifizierungsurkunde dafür ausgestellt. Die EU Zertifizierung von europäischen Verkehrsflughäfen dient zur Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der Sicherheit der Zivilluftfahrt in Europa.

>

› Allgemeine Angaben

Auf den vorliegenden Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 wurden die Rechnungslegungsbestimmungen des österreichischen Unternehmensgesetzbuchs (UGB) in der geltenden Fassung angewandt.

Der Jahresabschluss wurde unter Anwendung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und Bilanzierung (§ 201 Abs. 2 UGB) sowie der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zu vermitteln (§ 222 Abs. 2 UGB), aufgestellt. Dabei wurde insbesondere der Grundsatz der kaufmännischen Vorsicht beachtet, drohende Verluste passiviert, nicht realisierte Gewinne jedoch nicht erfasst. Die Vermögensgegenstände, Rückstellungen und Verpflichtungen wurden vollständig erfasst und einzeln bewertet, wobei die Bewertung willkürfrei erfolgte.

Die bisherige Form der Darstellung wurde bei der Erstellung des vorliegenden Jahresabschlusses beibehalten. Im Vorjahr (2016) wurden Anpassungen aufgrund des RÄG 2014 vorgenommen. Daraus ergaben sich im Berichtsjahr (2017) keine weiteren Änderungen.

Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit werden die Forderungen und Verbindlichkeiten gemäß § 223 Abs. 6 Z 2 UGB im Anhang aufgegliedert.

Das Unternehmen ist Mutterunternehmen des Konsolidierungskreises der Flughafen Wien AG.

Es wird festgehalten, dass es im Jahresabschluss bei gerundeten Zahlenangaben zu Rundungsdifferenzen kommen kann. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand etc.

› Rechtliche Verhältnisse

Mit der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. bestand per 31. Dezember 2017 ein Ergebnisabführungsvertrag.

› Größenklasse

Bei der Gesellschaft handelt es sich um eine große Kapitalgesellschaft laut § 221 Abs. 3 UGB.

› Gliederungs- und Bilanzierungsmethoden

Für die Erstellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Gliederungs- und Bewertungsvorschriften gemäß den §§ 195 bis 211 und 222 bis 235 UGB angewandt. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 231 Abs. 2 UGB aufgestellt.

Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

Die bisherigen angewandten Bewertungsmethoden wurden beibehalten.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Anlagevermögen

› Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen wurden mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige bzw. außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt, wobei in den Herstellungskosten auch angemessene Teile von Material- und Fertigungsgemeinkosten, nicht jedoch Zinsen enthalten sind.

Die Nutzungsdauern bewegen sich in der Regel bei immateriellen Vermögensgegenständen zwischen 4 und 20 Jahren, bei Grundstückseinrichtungen zwischen 10 und 20 Jahren, bei Gebäuden zwischen 10 und 50 Jahren, bei technischen Anlagen und Maschinen zwischen 4 und 20 Jahren, bei anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen 4 und 15 Jahren, beim technischen Lärmschutz sind es 20 Jahre.

Abschreibungsbeginn ist das Aktivierungsdatum (Inbetriebnahmedatum). Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear und monatsgenau (pro rata temporis).

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr der Anschaffung abgeschrieben.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem beizulegenden Wert auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Liegt der beizulegende Wert unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren beizulegenden Wert, sofern die Wertminderungen voraussichtlich von Dauer sind. Der beizulegende Wert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögensgegenstand verbundenen Risiken.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Anlagevermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind. Die Zuschreibung erfolgt auf maximal den Nettobuchwert, der sich unter Berücksichtigung der Normalabschreibungen, die inzwischen vorzunehmen gewesen wären, ergibt.

› Finanzanlagen

Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsten Ausleihungen wurden abgezinst, verzinsten mit dem Nominalwert am Bilanzstichtag angesetzt. Außerplanmäßige Abschreibungen/Zuschreibungen werden nur im Falle einer voraussichtlichen dauernden Wertminderung bzw. Wertsteigerung (bis max. Anschaffungskosten) vorgenommen.

Umlaufvermögen

Die Gegenstände des Umlaufvermögens wurden gemäß § 206 UGB mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt, wobei auf eine verlustfreie Bewertung Bedacht genommen wurde.

Auf der Aktivseite wurden Fremdwährungsposten zum Anschaffungskurs oder zum niedrigeren Devisengeldkurs zum Bilanzstichtag, auf der Passivseite zum Anschaffungskurs oder zum höheren Devisenbriefkurs zum Bilanzstichtag angesetzt.

Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Umlaufvermögens werden vorgenommen, wenn die Gründe für die außerplanmäßige Abschreibung weggefallen sind.

› Vorräte

Die Vorräte werden zu Einstandskosten bzw. unter Beachtung einer verlustfreien Bewertung angesetzt. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer sowie geminderter Verwertbarkeit ergeben, werden durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt.

Die Vorräte wurden nach der Methode der gewogenen Durchschnittspreise sowie bei bestimmten Vorräten nach dem Festwertverfahren bewertet, wobei in Einzelfällen eine Abwertung aufgrund geringer Umschlagshäufigkeit durchgeführt wurde.

› Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Bei den Forderungen wurden erkennbare Einzelrisiken durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

› Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß § 198 Abs. 9 und 10 UGB nach dem bilanzorientierten Konzept und ohne Abzinsung auf Basis des aktuellen Körperschaftsteuersatzes von 25% gebildet.

Rückstellungen und Verbindlichkeiten

› Rückstellungen

Rückstellungen werden in der Höhe ihres voraussichtlichen Anfalls unter Berücksichtigung des Vorsichtsgrundsatzes gebildet. Bezüglich Bewertung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und Altersteilzeit wird auf die im Anhang enthaltenen Erläuterungen zu den einzelnen Bilanzposten verwiesen.

In den sonstigen Rückstellungen werden unter Beachtung des Vorsichtsprinzips alle zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und der Höhe sowie dem Grunde nach ungewisse Verbindlichkeiten mit den Beträgen berücksichtigt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich sind.

› Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

› Derivative Finanzinstrumente

Der Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. wurde eine Option eingeräumt, dass die Flughafen Wien AG die Anteile an der Flugplatz Vöslau Betriebs-GmbH zu einem fixierten Erwerbspreis in Höhe der Anschaffungskosten zuzüglich aller auf die Beteiligung gebuchten Zuschüsse übernimmt (T€ 8.673,4).

Zum Bilanzstichtag bestanden keine weiteren derivativen Finanzinstrumente.

Erläuterungen zur Bilanz

AKTIVA

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist der beiliegenden Aufstellung über die Entwicklung des Anlagevermögens zu entnehmen.

› Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die immateriellen Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 7.864,9 erhöhten sich um 1,8% oder um T€ 138,4 und betreffen im Wesentlichen Konzessionen und Rechte.

Die Sachanlagen in Höhe von T€ 1.172.152,9 reduzierten sich um 3,5 % oder T€ 41.967,9. Darin sind Grundstücke und Bauten, technische Anlagen und Maschinen, andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau enthalten.

Der Grundwert bei den Grundstücken und Bauten beträgt T€ 95.027,2 (2016: T€ 93.589,7).

Die den geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau zugeordneten Buchwerte betragen zum 31. Dezember 2016 T€ 8.141,8 und erhöhten sich aufgrund von Zugängen abzüglich Umbuchungen bis zum 31. Dezember 2017 auf T€ 13.336,5.

Im Zusammenhang mit der Errichtung der 3. Piste sind in den vergangenen Jahren Aufwendungen für das UVP-Verfahren sowie den Umweltfonds angefallen, welche aufgrund des direkten Zusammenhangs mit der Errichtung der 3. Piste als Anschaffungsnebenkosten aktiviert wurden. Diese Bilanzierung beruhte auf der Einschätzung des Managements der Flughafen Wien AG, dass bei Erfüllung sämtlicher im Verfahren vorgeschriebenen Auflagen das Projekt 3. Piste in der geplanten Form umgesetzt werden kann. Entgegen dieser Einschätzung erhielt die Flughafen Wien AG am 9. Februar 2017 eine abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zum Bauvorhaben Parallelpiste. Diese Entscheidung vom 2. Februar 2017 führte beim Management der Flughafen Wien AG zur Erkenntnis, dass unabhängig von der Möglichkeit zur Einbringung von außerordentlichen Rechtsmitteln und entsprechender Weiterverfolgung des Projekts 3. Piste eine deutlich höhere Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Realisierbarkeit des Projekts besteht als ursprünglich angenommen. Aufgrund dieser werterhellenden Erkenntnis wurde eine Neu Beurteilung hinsichtlich Ansatz und Werthaltigkeit der bisher aktivierten Projektkosten vorgenommen. Dies führte dazu, dass im Geschäftsjahr 2016 Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds und die korrespondierenden aktivierten Projektkosten in Höhe von T€ 48.296,2 ausgebucht wurden. Die verbleibenden Projektkosten in Höhe von T€ 29.009,5 wurden zur Gänze außerplanmäßig abgeschrieben.

Die öffentliche Diskussion und der weitere Verfahrensverlauf während des Jahres 2017 haben die Flughafen Wien AG in der Einschätzung bestärkt, dass die Erlangung der für die Errichtung der 3. Piste in der geplanten Form erforderlichen UVP-Genehmigung entgegen den ursprünglichen Annahmen als unsicher einzustufen ist, sodass aus gegenwärtiger Sicht die Aktivierungsvoraussetzungen nicht mehr als erfüllt angesehen werden. In-

folge dieser Schätzungsänderung wurde im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 ein (erfolgsneutraler) Abgang der im Vorjahr vollständig abgeschriebenene Anschaffungsnebenkosten im Zusammenhang mit der Errichtung der 3. Piste iHv T€ 29.005,5 vorgenommen. Im Geschäftsjahr 2017 angefallene Aufwendungen iHv T€ 1.018,8 wurden daher mangels Erfüllung der Aktivierungsvoraussetzungen im Aufwand erfasst.

Zwar wurde am 29. Juni 2017 die abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 2. Februar 2017 durch den Verfassungsgerichtshof (VfGH) aufgehoben und der Fall zur neuerlichen Entscheidung an das Bundesverwaltungsgericht zurückverwiesen. Angesichts des bisherigen Verfahrensverlaufs führt das jedoch nach Ansicht der Flughafen Wien AG noch zu keiner geänderten Einschätzung hinsichtlich Realisierbarkeit der 3. Piste, da nunmehr eine neuerliche Beurteilung durch das BVwG erforderlich ist. Aufgrund der Erfahrungen aus dem laufenden Verfahren lautet daher die Einschätzung des Managements der Flughafen Wien AG weiterhin, dass aktuell nicht hinreichend sicher ist, ob das Projekt 3. Piste in der geplanten Form umgesetzt werden kann und die Aktivierungsvoraussetzungen daher nicht erfüllt sind.

› Finanzanlagen

Es wurden bei den Ausleihungen an verbundene Unternehmen Zuschreibungen aus der Auflösung der Abzinsung eines Gesellschafterdarlehens (IVW) mit einem Betrag von T€ 192,3 (2016: T€ 288,2) sowie eines Gesellschafterdarlehens (KSC-Holding) mit einem Betrag von T€ 0,0 (2016: T€ 239,0) vorgenommen.

Von den Ausleihungen sind T€ 5.405,4 (2016: T€ 3.199,4) innerhalb eines Jahres fällig.

Anteile an verbundenen Unternehmen wurden im Geschäftsjahr 2017 nicht (2016: T€ 1.683,0) zugeschrieben.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	2017	2016
Aktien	494,9	494,9
Sonstige	137,7	1.711,3
	632,6	2.206,2

Im Posten „Sonstige“ sind im Vorjahr im Wesentlichen Rückkaufswerte aus Versicherungsverträgen in Höhe von T€ 1.573,6 enthalten die im Geschäftsjahr 2017 getilgt wurden.

Umlaufvermögen

› Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände setzen sich wie folgt zusammen:

› 31.12.2017		Forderungen mit einer Restlaufzeit		
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	44.672,6	0,0	0,0	44.672,6
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	8.959,7	0,0	0,0	8.959,7
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	644,8	0,0	0,0	644,8
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	45.746,8	66.247,2	0,0	111.994,0
	100.023,8	66.247,2	0,0	166.271,0

› 31.12.2016		Forderungen mit einer Restlaufzeit		
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	38.974,3	0,0	0,0	38.974,3
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	11.639,1	0,0	0,0	11.639,1
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.225,2	0,0	0,0	2.225,2
4. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	45.127,8	157,8	0,0	45.285,6
	97.966,4	157,8	0,0	98.124,1

Bei den „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ bestanden zum Stichtag Wertberichtigungen in Höhe von T€ 5.816,3 (2016: T€ 3.375,0).

Der Posten „Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen“ resultiert wie im Vorjahr im Wesentlichen aus Leistungsverrechnungen und Organschaftsabrechnungen.

Es wurde eine pauschale Einzelwertberichtigung in Höhe von T€ 12,6 (2016: T€ 13,7) gebildet.

Die wesentlichen Positionen der sonstigen Forderungen stellen sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2017	2016
Forderungen aus Veranlagung von Termingeldern	106.000,0	40.000,0
Forderungen aus Steuern	2.704,4	2.443,3
Forderungen an Kreditkartenunternehmen	1.362,7	1.534,0
Übrige sonstige Forderungen	1.926,9	1.308,2
Summe	111.994,0	45.285,6

In den „sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen“ sind u. a. Kreditkartenabrechnungen in Höhe von T€ 1.362,7 (2016: T€ 1.534,0) enthalten, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden.

Die Forderungen aus Steuern betrafen im Jahr 2017 im Wesentlichen Forderungen aus Körperschaftsteuer in Höhe von T€ 5.556,3 (2016: T€ 5.554,0) sowie Vorsteuerguthaben, die mit Verbindlichkeiten für Umsatzsteuer sowie Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert werden. Im Berichtsjahr 2017 beträgt die Forderung in Summe T€ 2.704,4 (2016: T€ 2.443,3).

› Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich folgendermaßen zusammen:

Beträge in T€	Buchwert 2017	Marktwert 2017	Buchwert 2016	Marktwert 2016
RLB NÖ Ergänzungskapital	12.050,0	13.362,7	12.050,0	12.834,3
Summe	12.050,0	13.362,7	12.050,0	12.834,3

Im Geschäftsjahr 2017 waren bei den Wertpapieren des Umlaufvermögens keine Zuschreibungen möglich.

› Latente Steuern

Die latenten Steuern zum Bilanzstichtag wurden für temporäre Differenzen zwischen dem steuerlichen und unternehmensrechtlichen Wertansatz für folgende Posten gebildet:

Beträge in T€	31.12.2017	31.12.2016
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	7.662,0	3.594,6
Personalrückstellungen	13.793,3	14.045,0
Ausleihungen	80,9	0,0
Sonstige Rückstellungen	2.156,0	1.870,6
	23.692,2	19.510,2
Passive latente Steuerabgrenzung		
Anteile an verbundenen Unternehmen	0,0	-420,7
Sachanlagen	-2.293,6	-1.873,9
	-2.293,6	-2.294,6
Steuerabgrenzung (saldiert)	21.398,6	17.215,6

PASSIVA

Eigenkapital

› Grundkapital

Das Grundkapital beläuft sich mit Stichtag 31. Dezember 2017 auf € 152.670.000,00 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (2016: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigte Stammaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind.

› 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 gebundene Kapitalrücklage dar.

› Gewinnrücklagen

Die gesetzliche Rücklage zeigt sich mit einer Höhe von T€ 2.579,2 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Die anderen Rücklagen (inkl. freie Rücklage) veränderten sich von T€ 554.512,0 um T€ 41.480,0 auf T€ 595.992,0.

› Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn beläuft sich auf T€ 57.123,7 (2016: T€ 52.503,8).

Die Entwicklung des Bilanzgewinns stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	
Bilanzgewinn zum 31.12.2016	52.503,8
– Gewinnausschüttung	52.500,0
+ Jahresüberschuss	98.599,9
– Dotierung Gewinnrücklagen	41.480,0
Bilanzgewinn zum 31.12.2017	57.123,7

› Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Der Gesellschaft wurden in den Jahren 1977 bis 1985 Investitionszuschüsse von öffentlichen Gebietskörperschaften gewährt, die in Erweiterung des gesetzlichen Gliederungsschemas nach dem Eigenkapital gesondert ausgewiesen wurden. Die Entwicklung der Investitionszuschüsse sind in Anlage 3 ersichtlich.

› Rückstellungen

Für den Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 wurde für die Berechnung der **Abfertigungsrückstellung** der Flughafen Wien AG ein versicherungsmathematisches Gutachten nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 1,30 % (2016: 1,30 %) nach der „Projected Unit Credit Method“ erstellt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F. W. Pagler zugrunde gelegt. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,41 % (2016: 3,41 %) angenommen. Bei Abfertigungsrückstellungen wurden die Fluktuationswahrscheinlichkeiten analog dem Vorjahr (kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten), gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr, getrennt für Arbeiter (6,9 % bei 28,2 % bis 7,0 % bei 85,2 %) und Angestellte (8,9 % bei 42,8 % bis 7,1 % bei 86,6 %), angesetzt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von plus T€ 1.561,0 (2016: minus T€ 1.944,4) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die **Rückstellungen für Pensionen** wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen entsprechend den Grundsätzen gemäß IFRS (IAS 19), mit einem Zinsfuß von 1,30 % (2016: 1,30 %) nach der „Projected Unit Credit Method“ ermittelt. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2008-P Angestellte von F. W. Pagler zugrunde gelegt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,41 % (2016: 3,41%), als Pensionstrend eine von 2,10 % (2016: 2,10 %) angenommen. Da nur mehr ein (2016: zwei) aktiver Mitarbeiter Ansprüche aus Leistungspensionen hat, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angenommen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von minus T€ 259,7 (2016: T€ 536,2) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die Berechnung der **Rückstellungen für Jubiläumsgelder** erfolgte nach versicherungsmathematischen Grundsätzen nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 1,30 % (2016: 1,30 %) nach der „Projected Unit Credit Method“. Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Generationentafeln AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F. W. Pagler zugrunde gelegt. Für das rechnungsmäßige Pensionsalter wurde das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter der Berücksichtigung der Übergangsregelung herangezogen. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,41 % (2016: 3,41 %) angenommen. Bei Jubiläumsgeldrückstellungen wurden die Fluktuationswahrscheinlichkeiten analog dem Vorjahr, gestaffelt vom 1. bis zum 25. Dienstjahr, ebenfalls getrennt für Arbeiter (6,9 % bis 1,1 %) und Angestellte (8,9 % bis 1,0 %) berücksichtigt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von plus T€ 607,9 (2016: minus T€ 1.191,6) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Die **Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitvereinbarungen** werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen nach den Regeln gemäß IFRS (IAS 19) mit einem Zinsfuß von 0,3 % (2016: 0,3 %) nach der „Projected Unit Credit Method“ ermittelt. Als Gehaltstrend wurde eine Steigerung von 3,41 % (2016: 3,41 %) angenommen. Lohnnebenkosten wurden in der Höhe von 7,3 % sowie Dienstgeber-Sozialversicherungs-

beiträge in der Höhe von pauschal 21,48 % (bis zur ASVG-Höchstbeitragsgrundlage) berücksichtigt. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste in Höhe von T€ 1.525,3 (2016: T€ 911,9) werden unmittelbar erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

In den **sonstigen Rückstellungen** sind im Wesentlichen folgende Rückstellungen enthalten: Jubiläumsgelder T€ 25.801,9 (2016: T€ 24.227,7), Rückstellungen für Altersteilzeit T€ 20.506,9 (2016: T€ 20.628,1), nicht konsumierter Urlaub T€ 8.243,9 (2016: T€ 7.564,3), Prämien für das Berichtsjahr und Vorjahre T€ 2.355,4 (2016: T€ 2.114,8), noch nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen T€ 17.319,4 (2016: T€ 18.238,8), Rückstellungen für Ermäßigungen T€ 19.676,9 (2016: T€ 13.349,1), Rückstellungen für diverse Personalaufwendungen T€ 6.468,7 (2016: T€ 3.179,4) sowie eine Rückstellung für drohende Verluste aus der für den Erwerb der Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH von der Vienna Aircraft Handling Ges.m.b.H. eingeräumten „Put-Option“ in Höhe von T€ 6.352,8 (2016: T€ 5.562,4).

› Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

› 31.12.2017		Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit		
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	45.033,8	100.000,0	225.000,0	370.033,8
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.724,4	0,0	0,0	33.724,4
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	94.315,5	16.000,0	61.563,7	171.879,2
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.865,9	0,0	0,0	6.865,9
5. Sonstige Verbindlichkeiten	19.662,9	0,0	0,0	19.662,9
davon aus Steuern	0,0	0,0	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.914,8	0,0	0,0	5.914,8
	199.602,4	116.000,0	286.563,7	602.166,1

Die Restlaufzeiten des Vorjahres stellen sich wie folgt dar:

› 31.12.2016		Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit		
Beträge in T€	bis zu einem Jahr	von einem bis fünf Jahren	von mehr als fünf Jahren	Gesamt
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	59.334,8	101.833,8	250.000,0	411.168,5
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.500,5	0,0	0,0	24.500,5
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	90.588,0	16.000,0	57.563,7	164.151,7
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7.282,5	0,0	0,0	7.282,5
5. Sonstige Verbindlichkeiten	17.607,1	0,0	0,0	17.607,1
davon aus Steuern	0,0	0,0	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.995,3	0,0	0,0	5.995,3
	199.312,9	117.833,8	307.563,7	624.710,4

Die „Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen“ betreffen mit T€ 90.563,7 (2016: T€ 90.563,7) die Finanzierungstätigkeit sowie u. a. die Veranlagung der liquiden Mittel der verbundenen Unternehmen bei der Muttergesellschaft und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Der Posten „Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht“ resultiert zum Großteil aus für die City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. und für die „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH veranlagten Bankguthaben.

In den „sonstigen Verbindlichkeiten“ sind folgende Aufwendungen enthalten, die nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden: Lohn- u. Gehaltsaufwendungen in Höhe von T€ 6.806,3 (2016: T€ 5.463,0) aus der Abrechnung Dezember 2017 bzw. 2016, Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von T€ 5.914,8 (2016: T€ 5.995,3) sowie Zinsabgrenzungen in Höhe von T€ 181,8 (2016: T€ 194,9).

› Passive Rechnungsabgrenzungen

Die passiven Rechnungsabgrenzungen bestehen im Wesentlichen aus erhaltenen Mietvorauszahlungen für den Flugsicherungsturm in Höhe von T€ 19.408,8 (2016: T€ 20.363,4).

› Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2017 bestehen Haftungsverhältnisse in Höhe von insgesamt T€ 55.631,4 (2016: T€ 61.235,1). Diese teilen sich wie folgt auf:

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 977,7 (2016: T€ 1.505,4).

Die Flughafen Wien AG garantiert für die Bezahlung von Verpflichtungen aus Leasing-

verträgen der Tochtergesellschaft Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H. in Höhe von derzeit T€ 51.853,6 (2016: T€ 56.929,7).

Die Flughafen Wien AG hat zugunsten der VIE Office Park 3 BetriebsgmbH zur Abdeckung der gegenwärtigen und zukünftigen Verbindlichkeiten eine unbefristete Patronatserklärung abgegeben. Diese Patronatserklärung ist mit einem Höchstbetrag von T€ 2.800,0 (2016: T€ 2.800,0) begrenzt.

› Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Für immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen bestanden zum Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 28,3 Mio. (2016: € 26,2 Mio.).

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

Die Verpflichtungen gegenüber Dritten aus der Nutzung von nicht in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen belaufen sich wie folgt:

› Restlaufzeiten von einem bis fünf Jahren

Beträge in T€	2018	2018-2022
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften	999,0	4.995,0
Verbindlichkeiten aus Operating-Leasing-Geschäften gegenüber verbundenen Unternehmen	1.850,4	9.252,0
Verbindlichkeiten aus Fruchtnießungsvertrag gegenüber verbundenen Unternehmen	17.888,0	89.440,1
Summe	20.737,4	103.687,0

Die Malta Mediterranean Link Consortium Group (MMLC) hat einen Kredit mit einer Laufzeit bis Mitte 2018 und einem per 31. Dezember 2017 aushaftenden Obligo von € 0,1 Mio. in Anspruch genommen. Die Flughafen Wien AG hat zugesagt, dass die Anteile an der MMLC während der Laufzeit des Kredits nicht veräußert werden. Weiters hat sie sich gegenüber dem Kreditinstitut verpflichtet, dafür zu sorgen, dass alle Beteiligungsgesellschaften zu jeder Zeit eine gesunde finanzielle Lage aufweisen, und erklärt, dass es die Unternehmenspolitik ist, dass die MMLC ihre finanziellen Verpflichtungen jederzeit erfüllt, und dafür zu sorgen, dass die MMLC finanziell so ausgestattet ist, dass sie ihre Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann.

Sofern ein positives, neuerliches Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zur Errichtung der 3. Piste erfolgt, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds eine Zahlungsverpflichtung, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2017 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu diesem Stichtag ein Betrag in Höhe von rund € 55 Mio. ab.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

› Umsatzerlöse

Beträge in T€	2017	2016
Airport-Erträge	337.618,8	341.793,5
Abfertigungserträge	147.105,4	146.895,9
Aviation Umsatz	484.724,2	488.689,5
Miet-, Pacht- und Nutzungserträge, Parkerträge	130.102,9	125.929,8
Übrige Erträge	60.642,3	59.086,6
Non-Aviation Umsatz	190.745,3	185.016,4
Umsatzerlös gesamt	675.469,4	673.705,9
davon verbundene Unternehmen ¹	31.368,2	30.109,1

1) Inklusive Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

Die Aviation-Umsätze betreffen Airport- und Abfertigungserträge. Die Non-Aviation-Umsätze setzen sich aus Ver-/Entsorgungs- und Informatikleistungen, Miet- und Konzessionserträgen inklusive der Gästebetreuung sowie anderwärtigen Umsätzen zusammen.

Sämtliche Umsätze wurden im Inland erbracht.

Der Aviation-Umsatz sinkt um 0,8 % auf T€ 484.724,2. Ein Umsatzzanstieg ist einerseits auf das positive Verkehrswachstum und Entgeltanpassungen (Passagiere: 4,5 %, MTOW: 2,1 %, Cargo: 1,9 %) zurückzuführen. Dem stehen jedoch Anpassungen bei den Incentives, welche der Stärkung von Airline-Basen am Standort Wien dienen, gegenüber. Dadurch steigen die Erlöse nicht im Ausmaß des Verkehrswachstums bzw. sinken diese.

Der Non-Aviation-Umsatz der Flughafen Wien AG stieg um 3,1 % auf T€ 190.745,3 und resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Umsätzen aus Miet-, Pacht- und Nutzungserträgen.

› Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen belaufen sich auf T€ 66.486,4 nach T€ 64.833,4 im vorherigen Geschäftsjahr. Der Anstieg ist auf höhere Aufwendungen zur Weiterverrechnung, Treibstoffe und sonstigem Material zurückzuführen. Diesem Anstieg stehen geringere Aufwendungen für Strom gegenüber.

› Personalaufwand

Die Personalaufwendungen der Flughafen Wien AG stiegen gegenüber dem Vergleichszeitraum um 7,0 % auf T€ 222.948,9 (2016: T€ 208.376,2).

Die Aufwendungen für Löhne erhöhten sich um T€ 5.751,5 auf T€ 88.632,7, die Aufwendungen für Gehälter stiegen um T€ 5.896,8 auf T€ 75.322,5.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Mitarbeitervorsorgekassen gliedern sich wie folgt:

Beträge in T€	2017	2016
Aufwendungen für Abfertigungen	6.506,9	5.344,9
Beitragszahlungen an Mitarbeitervorsorgekasse	1.596,0	1.429,3
Summe Aufwendungen für Abfertigungen	8.102,9	6.774,1

Im Personalaufwand sind nachstehende Komponenten enthalten:

Beträge in T€	2017	2016
Dotierung/Auflösung der Rückstellung für Jubiläumsgelder		
in Löhne (Dotierung)	766,1	405,1
in Gehälter (Dotierung)	1.677,8	404,3
in Löhne (Verwendung)	-303,7	-275,4
in Gehälter (Verwendung)	-566,1	-645,5
Summe Veränderung Rückstellung	1.574,2	-111,5

› Abschreibungen

Die Abschreibungen reduzierten sich um 24,8 % bzw. T€ 35.075,8 auf T€ 106.293,2 gegenüber dem Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2017 wurde eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von T€ 1.479,1 (2016: T€ 29.009,5) vorgenommen. Die Teilwertabschreibung betrifft die Wertminderung von Cargo Gebäuden. Die außerplanmäßigen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2016 betreffen aktivierte Projektkosten im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Projekt 3. Piste.

› Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Beträge in T€	2017	2016
Leistungen von Konzernunternehmen	90.082,3	86.824,3
Instandhaltungen	21.714,4	45.212,2
Marketing und Marktkommunikation	18.147,8	19.938,7
Fremdleistungen	10.419,8	10.389,6
Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten	7.361,8	5.577,1
Sonstige Betriebsaufwendungen	5.319,3	4.591,3
Fahrt, Reise- und Ausbildungskosten	2.814,0	2.747,2
Versicherungsaufwand	1.981,4	2.125,0
Miete und Pacht	1.526,7	1.655,5
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.208,9	1.195,2
Schadensfälle	634,7	702,3
Transporte	659,8	616,9
Zuweisungen zu Wertberichtigungen	2.673,0	522,9
Sonstige Steuern	520,3	522,1
Verluste aus Anlagenabgängen	54,7	222,9
Übrige Aufwendungen	2.951,2	2.647,1
Summe	168.070,1	185.490,2

Zu den auf das Geschäftsjahr entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer wird auf die diesbezüglichen Angaben im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG verwiesen.

› Finanzergebnis

In den Erträgen aus Beteiligungen sind Erträge aus Ergebnisabführungen von der Organisationsgesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH in Höhe von T€ 1.260,8 (2016: T€ 1.098,1) enthalten.

› Steuern vom Einkommen

Die Flughafen Wien AG ist seit 2005 Gruppenträger einer Steuergruppe gemäß § 9 KStG. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet bzw. (im Verlustfall) gutgeschrieben. Die Aufwendungen für Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (ohne latente Steuern) betragen T€ 30.158,8 (2016: T€ 17.801,5) und betreffen den Steueraufwand des Gruppenträgers für das laufende Geschäftsjahr.

Der latente Steuerertrag beträgt T€ 4.183,0 (2016: T€ 19.196,2). Der Saldo aus negativen Steuerumlagen beträgt T€ 397,5 (2016: T€ 71,0), der aus positiven T€ 8.932,1 (2016: T€ 11.415,3).

Sonstige Angaben

› Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag haben keine relevanten Ereignisse stattgefunden.

› Ergebnisverwendung

Es wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von € 57.123.738,12 eine Dividende von € 0,68 je Aktie, das sind in Summe € 57.120.000,0 auszuschütten und den Restbetrag (€ 3.738,12) auf neue Rechnung vorzutragen.

› Organe und Arbeitnehmer

Dem Aufsichtsrat der Gesellschaft gehörten im Geschäftsjahr 2017 an:

Mag. Bettina GLATZ-KREMSNER
Ing. Ewald KIRSCHNER
Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER
Dr. Karin REST MBA
Mag. Gerhard STARSICH
DI Herbert PAIERL
Mag. Robert LASSHOFER
Dr. Gabriele DOMSCHITZ (bis 31. 05. 2017)
Mag. Erwin HAMESEDER (bis 31. 05. 2017)
Komm.-Rat Dr. Burkhard HOFER (bis 31. 05. 2017)
Mag. Richard GRASL (ab 31. 05. 2017)
Lars BESPOLKA (ab 31. 05. 2017)
Werner KERSCHL (ab 31. 05. 2017)

Vom Betriebsrat wurden delegiert:

Thomas SCHÄFFER
Heinz STRAUBY
Herbert FRANK
Thomas FAULHUBER
David JOHN

Als Aufsichtsratsvorsitzender fungierte:

Ing. Ewald KIRSCHNER

Als dessen Stellvertreter wirkten:

Mag. Erwin HAMESEDER (bis 31.05.2017)

Mag. Bettina GLATZ-KREMSNER (ab 31.05.2017)

Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER

Als Vorstandsmitglied wirkten im Geschäftsjahr 2017:

Mag. Julian JÄGER

Mag. Dr. Günther OFNER

**› Der durchschnittliche Personalstand
(ohne Vorstandsmitglieder) betrug:**

	2017	2016
Arbeiter	2.011	2.036
Angestellte	1.122	1.083
Arbeitnehmer insgesamt	3.133	3.120

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2017 und 2016 folgende Vergütungen:

› Bezüge Vorstand 2017 (Auszahlungen)

in T€	fixe Bezüge 2017	erfolgsabhängige Bezüge für 2016	Sachbezüge 2017	Gesamtbezüge 2017
Dr. Günther Ofner	329,0	189,3	9,5	527,8
Mag. Julian Jäger	329,0	189,3	8,9	527,2
	658,0	378,5	18,4	1.055,0

› Bezüge Vorstand 2016 (Auszahlungen)

in T€	fixe Bezüge 2016	erfolgsabhängige Bezüge für 2015	Sachbezüge 2016	Gesamtbezüge 2016
Dr. Günther Ofner	286,8	264,5	11,5	562,9
Mag. Julian Jäger	286,8	264,5	10,3	561,7
	573,7	529,0	21,9	1.124,5

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten und zweiten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge, die im Jahr 2017 ausbezahlt wurden, betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2016. Im Jahr 2016 betreffen die ausbezahlten erfolgsabhängigen Bezüge die Prämien für das Geschäftsjahr 2015. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15 % des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Für das Geschäftsjahr 2017 wurden T€ 77,7 (2016: T€ 82,7) für jeden Vorstand einbezahlt.

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich auf T€ 441,6 (2016: T€ 435,6).

Die gesamten Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen ohne frühere Mitglieder des Vorstands betragen für den Vorstand und die leitenden Angestellten T€ 302,2 (2016: T€ 226,0), für andere Arbeitnehmer fielen T€ 10.422,8 (2016: T€ 10.028,6) an.

Die Vergütungen für Sitzungsgelder (Zahlungen) an den Aufsichtsrat betragen im Jahr 2017 T€ 180,8 (2016: T€ 184,3).

An Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bestanden zum Bilanzstichtag keine Forderungen aus Vorschüssen und Krediten.

Schwechat, 12. März 2018

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Anlagen zum Anhang

Anlage 1 zum Anhang

› Entwicklung des Anlagevermögens vom 1. Jänner 2017 bis 31. Dezember 2017

Entwicklung zu Anschaffungs- und Herstellungskosten

Posten des Anlagevermögens in €	Stand 1. 1. 2017	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	Stand 31. 12. 2017
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen und Rechte	39.845.070,92	1.475.398,96	698.677,44	112.556,51	41.906.590,81
Summe	39.845.070,92	1.475.398,96	698.677,44	112.556,51	41.906.590,81
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	1.445.795.695,26	2.319.148,16	17.379.394,53	1.111.102,61	1.464.383.135,34
2. Technische Anlagen und Maschinen	802.074.690,51	1.894.858,78	15.180.087,52	3.558.472,89	815.591.163,92
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	232.898.273,08	15.989.484,86	4.802.130,00	12.895.116,61	240.794.771,33
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	37.151.350,85	43.360.706,16	-38.060.289,49	29.115.248,86	13.336.518,66
Summe	2.517.920.009,70	63.564.197,96	-698.677,44	46.679.940,97	2.534.105.589,25
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	264.331.397,39	3.025.500,00	0,00	0,00	267.356.897,39
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	109.870.088,44	16.350.000,00	0,00	9.647.727,39	116.572.361,05
3. Beteiligungen	4.116.686,50	0,00	0,00	0,00	4.116.686,50
4. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens	2.206.236,98	10.463,53	0,00	1.584.077,74	632.622,77
5. Sonstige Ausleihungen	262.019,08	362.625,39	0,00	37.824,13	586.820,34
Summe	380.786.428,39	19.748.588,92	0,00	11.269.629,26	389.265.388,05
Gesamt	2.938.551.509,01	84.788.185,84	0,00	58.062.126,74	2.965.277.568,11

Entwicklung der kumulierten Abschreibungen						Buchwerte		
Stand 1. 1. 2017	Zugänge	Zu- schreibungen	Umb- chungen	Abgänge	Stand 31. 12. 2017	Stand 31. 12. 2017	Stand 1. 1. 2017	
32.118.571,27	2.028.599,86	0,00	0,00	105.482,42	34.041.688,71	7.864.902,10	7.726.499,65	
32.118.571,27	2.028.599,86	0,00	0,00	105.482,42	34.041.688,71	7.864.902,10	7.726.499,65	
480.714.388,14	53.591.447,55	0,00	0,00	926.176,21	533.379.659,48	931.003.475,86	965.081.307,12	
614.633.175,44	32.923.492,08	0,00	0,00	3.314.354,39	644.242.313,13	171.348.850,79	187.441.515,07	
179.442.215,82	17.749.667,39	0,00	0,00	12.861.118,50	184.330.764,71	56.464.006,62	53.456.057,26	
29.009.517,99	0,00	0,00	0,00	29.009.517,99	0,00	13.336.518,66	8.141.832,86	
1.303.799.297,39	104.264.607,02	0,00	0,00	46.111.167,09	1.361.952.737,32	1.172.152.851,93	1.214.120.712,31	
17.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.000,00	267.339.897,39	264.314.397,39	
606.088,28	0,00	192.354,76	0,00	0,00	413.733,52	116.158.627,53	109.264.000,16	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.116.686,50	4.116.686,50	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	632.622,77	2.206.236,98	
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	586.820,34	262.019,08	
623.088,28	0,00	192.354,76	0,00	0,00	430.733,52	388.834.654,53	380.163.340,11	
1.336.540.956,94	106.293.206,88	192.354,76	0,00	46.216.649,51	1.396.425.159,55	1.568.852.408,56	1.602.010.552,07	

Tochterunternehmen und Beteiligungen der Flughafen Wien AG¹

Anlage 2 zum Anhang

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

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIE

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

in T€	2017	2016
Eigenkapital	60.317,5	60.151,9
Umsatzerlöse	17.888,0	17.664,4
Jahresüberschuss	8.004,7	7.839,2

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

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation, an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private-Aircraft-Handling sowie die Erfüllungsgehilfen-tätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inkl. Betankung und Hangarierung).

in T€	2017	2016
Eigenkapital	8.699,8	5.699,8
Umsatzerlöse	11.490,9	11.500,8
Jahresüberschuss	1.260,8	1.098,1

1) Österreichische Gesellschaften nach UGB

› Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagen-sektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur.

in T€	2017	2016
Eigenkapital	2.960,0	3.052,6
Umsatzerlöse	44.922,0	40.829,4
Jahresüberschuss	1.647,4	1.741,8

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckskontrollen) im Auftrag der Flughafen Wien AG zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckskontrollen, Dokumentenkontrolle etc.). Die Gesellschaft nimmt über ihre inländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen teil.

in T€	2017	2016
Eigenkapital	15.783,9	17.048,7
Umsatzerlöse	51.237,4	50.981,5
Jahresüberschuss	8.135,2	9.388,7

› VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR, LZW, IMB, ALG, BLG, BPL und VWTC, die ihren Geschäftszweck im Ankauf sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

in T€	2017	2016
Eigenkapital	45.745,9	41.974,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	3.771,4	2.997,1

› Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

in T€	2017	2016
Eigenkapital	121.401,0	121.401,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-0,5	-0,5

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.

in T€	2017	2016
Eigenkapital	18,2	1,2
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-3,0	-5,4

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 50,1% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des City-Airport-Expresses als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat sowie der Betrieb von Check-in-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte, verbunden mit der Gepäcklogistik für Flugpassagiere; die Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsverbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

in T€	2017	2016
Eigenkapital	10.169,0	9.484,5
Umsatzerlöse	13.252,5	12.566,2
Jahresüberschuss	2.131,6	1.447,0

› SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 49% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

in T€	2017 ¹⁾	2016
Eigenkapital	624,2	605,5
Umsatzerlöse	928,2	948,8
Jahresüberschuss	44,7	70,1

1) Vorläufige Werte

› BTS Holding a.s. „v likvidacii“ (BTSH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE 33,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

IFRS-Werte in T€	2017	2016
Eigenkapital	507,0	649,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss / -fehlbetrag	-142,1	101,7

› KSC Holding a.s. (KSCH)

Sitz: Bratislava, Slowakei

Kapitalanteil: 47,7% VIE 52,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist, neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice, die Erbringung von Beratungsleistungen.

IFRS-Werte in T€	2017	2016
Eigenkapital	34.760,1	33.557,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	1.202,3	748,6

>

› VIE Airport Baumanagement GmbH (VAB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.

in T€	2017	2016
Eigenkapital	110,3	169,8
Umsatzerlöse	3.210,0	3.374,5
Jahresüberschuss	74,5	133,4

› Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

in T€	2017	2016
Eigenkapital	471,3	252,2
Umsatzerlöse	4.510,3	5.153,9
Jahresüberschuss	219,1	110,8

› VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,95% VIE 0,05% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.

IFRS-Werte in T€	2017	2016
Eigenkapital	16.769,1	14.730,8
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag / -überschuss	2.038,3	-37,8

› Load Control International SK s.r.o (LION)

Sitz:	Kosice, Slowakei
Kapitalanteil:	100% VIE
Gegenstand des Unternehmens:	Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

IFRS Werte in T€	2017 ¹	2016
Eigenkapital	12,2	n.a.
Umsatzerlöse	177,4	n.a.
Jahresüberschuss	6,7	n.a.

1) Neugründung mit 27. 2. 2017

Entwicklung der Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Anlage 3 zum Anhang

Beträge in €	Stand 1.1.2017	Abgang	Auflösung	Dotierung	Stand 31.12.2017
Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten	731.593,90	0,00	180.254,19	0,00	551.339,71
2. Technische Anlagen und Maschinen	101.976,18	0,00	25.681,36	0,00	76.294,82
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	34.289,77	0,00	16.603,67	0,00	17.686,10
Gesamt	867.859,85	0,00	222.539,22	0,00	645.320,63

Erklärung des Vorstands

nach § 124 BörseG

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Jahresabschluss des Mutterunternehmens ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens vermittelt, dass der Lagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Unternehmens so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass der Lagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Schwechat, 12. März 2018

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Jahresabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,**

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2017 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

› Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

› Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab. >

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Werthaltigkeit von Sachanlagen
2. Ansatz und Angaben im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste

› 1. Werthaltigkeit von Sachanlagen

Siehe Anhang, Seite 281

Das Risiko für den Abschluss

Der Bewertung des Sachanlagevermögens kommt besondere Bedeutung zu, da bei der Flughafen Wien Aktiengesellschaft das Sachanlagevermögen mit EUR 1.172,2 Mio. rund 66% der Bilanzsumme repräsentiert.

Im Falle von Anhaltspunkten für Wertminderungen oder dafür, dass eine Wertminderung, die in früheren Perioden erfasst wurde, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte (Triggering Events), untersucht das Management Sachanlagen durch Vergleich des Buchwerts mit dem beizulegenden Wert auf ihre Werthaltigkeit hin.

Den Werthaltigkeitstests liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Vorstands hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse für Zwecke der Discounted Cash Flow-Berechnung, von den zugrunde gelegten Diskontierungszinssätzen, Wachstumsraten und vom betrachteten Planungszeitraum.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Vorstand und dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen und die relevanten Prozesse erlangt. In der Folge haben wir die vorgelegte Dokumentation ("Trigger Liste") analysiert und die darin dargelegten Annahmen und Schätzungen mit unseren Erkenntnissen aus der Jahresabschlussprüfung, insbesondere der Ergebnisanalysen, verglichen.

In weiterer Folge haben wir die Wertminderungstests durchgesehen. Die der Bewertung zugrunde gelegten Plandaten haben wir auf das aktuelle und dem Aufsichtsrat vorgelegte Unternehmensbudget übergeleitet. Die den Wertminderungstests zugrunde gelegten weiteren Parameter haben wir kritisch gewürdigt.

Die bei der Bestimmung der Diskontierungszinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung der Diskontierungssätze verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.

Die betroffenen Buchwerte haben wir mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt.

Weiters haben wir beurteilt, ob die Angaben im Anhang in Zusammenhang mit den durchgeführten Werthaltigkeitstests angemessen und vollständig sind.

› 2. Ansatz und Angaben im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste

Siehe Anhang, Seite 284ff und Seite 293

Das Risiko für den Abschluss

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft verfolgt das Bauvorhaben Parallelpiste (Projekt 3. Piste).

Nach der am 9. Februar 2017 eingelangten werterhellenden abweisenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts hat der Vorstand im Jahresabschluss 2016 eine Neubeurteilung hinsichtlich Ansatz und Werthaltigkeit der bis dahin aktivierten Projektkosten vorgenommen. Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds in Höhe von EUR 48,3 Mio. wurden ausgebucht, die verbleibenden Projektkosten in Höhe von EUR 29,0 Mio. wurden zur Gänze wertgemindert.

Aufgrund des weiteren Verfahrensverlaufes im Jahr 2017 sowie der fortgesetzten Rechtsunsicherheit war erneut eine Beurteilung des Sachverhalts für den Jahresabschluss 2017 vorzunehmen. Die Erlangung einer für die Errichtung der 3. Piste erforderlichen UVP-Genehmigung stuft der Vorstand aktuell nicht mehr als hinreichend sicher ein, und somit sieht der Vorstand aus gegenwärtiger Sicht die Aktivierungsvoraussetzungen nicht mehr als erfüllt an. Aufgrund dieser Schätzungsänderung wurde im Jahresabschluss 2017 ein erfolgsneutraler Abgang der im Vorjahr abgeschriebenen Anschaffungskosten in Höhe von EUR 29,0 Mio. erfasst. Die im Geschäftsjahr 2017 angefallenen Aufwendungen in Höhe von EUR 1,0 Mio. wurden im Aufwand erfasst. Weitere Zahlungsverpflichtungen an den Umweltfonds werden erst im Falle einer positiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ausgelöst, daher wurde weiterhin keine bilanzielle Erfassung vorgenommen.

Der Ausweis und die Erläuterungen zum Projekt 3. Piste beruhen auf Schätzungen und Ermessenbeurteilungen.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Einschätzung des Vorstands, dass die Aktivierungsvoraussetzungen beim "Projekt 3. Piste" gegenwärtig nicht mehr als erfüllt angesehen werden, mit dem Management besprochen und kritisch gewürdigt. Dies erfolgte auf Basis der Durchsicht der rechtlichen Grundlagen unter Berücksichtigung der relevanten Rechnungslegungsstandards. In diesem Rahmen haben wir auch evaluiert, wie und zu welchem Zeitpunkt Auswirkungen aufgrund der Änderungen in der Einschätzung zum Vorliegen der Aktivierungsvoraussetzungen im Jahresabschluss bilanziell zu erfassen sind.

Zur Beurteilung des Vorstands, dass im derzeitigen Verfahrenstand des Genehmigungsverfahrens weiterhin keine Zahlungsverpflichtung gegenüber dem Umweltfonds besteht, haben wir die vom Vorstand eingeholte anwaltliche Stellungnahme eingesehen.

Zudem haben wir die Angemessenheit der Darstellung sowie der Angaben im Anhang beurteilt.

› Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen entweder, die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

› Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- › Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- › Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- › Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- › Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmens-tätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- › Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

- › Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- › Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- › Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

› Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde. Zu der im Lagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortung zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich im Widerspruch zum Jahresabschluss steht oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Lagebericht festgestellt.

› Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Jahres- bzw Konzernabschluss, den Lage- bzw Konzernlagebericht und die diesbezüglichen Bestätigungsvermerke. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Jahresabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich in Widerspruch zum Jahresabschluss stehen, oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

› Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 31. Mai 2017 als Abschlussprüfer gewählt und am 16. August 2017 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft beauftragt. Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007, der erstmalig durch KPMG geprüft wurde, Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Jahresabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

› Auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin

Die für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien, am 12. März 2018

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger

Wirtschaftsprüferin

Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV):** Verordnung zur Etablierung von Grundsätzen für die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie betreffend organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Insiderinformationsmissbrauch für Emittenten; mit 1. November 2007 in Kraft getreten
- › **Flugbewegungen:** Starts und Landungen
- › **General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt
- › **Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge
- › **Home-Carrier:** Heimische Fluggesellschaft
- › **Hub:** Umsteigeflughafen
- › **Incentive:** Entgeltpolitische Anreize wie das Destinations-, das Frequenz- sowie das Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion
- › **Lärmgebühren:** Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden
- › **Lärmschutzprogramm:** Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird
- › **Lärmzone:** Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird
- › **Maximum Take-off Weight (MTOW):** Höchstabfluggewicht; vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht
- › **Minimum Connecting Time:** Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen
- › **Point-to-Point-Verkehr:** Direktverbindung zwischen zwei Punkten.
- › **Ramp-Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport etc.
- › **Trucking:** Luftfracht, die auf Lkw transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
- › **Terminal 3:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt
- › **VISITAIR Center:** Seit 2007 bestehendes Ausstellungs- und Informationszentrum über den Flughafen Wien

Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

- › **Anlagenintensität:** Anlagevermögen / Gesamtvermögen
- › **Anlagendeckungsgrad 2:** (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen
- › **Capital Employed:** Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital
- › **EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag
- › **EBITDA-Marge:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz
- › **EBIT-Marge:** EBIT / Umsatz
- › **Eigenkapitalquote:** Eigenkapital / Bilanzsumme
- › **Gearing (Verschuldungsgrad):** Nettoverschuldung / Eigenkapital
- › **ROE (Return on Equity after Tax):** Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
- › **ROCE (Return on Capital Employed after Tax):** EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- › **ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** EBIT / Umsatz
- › **Nettoverschuldung (Net Debt):** Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere – kurz- und langfristige Veranlagungen
- › **Working Capital:** Vorräte + kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – kurzfristige Steuerrückstellungen – übrige kurzfristige Rückstellungen – Lieferantenverbindlichkeiten – übrige kurzfristige Verbindlichkeiten
- › **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital

Abkürzungsverzeichnis

- › **ACI:** Airports Council International (internationale Flughafenvertretung)
- › **BMVIT:** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- › **CO₂:** Kohlendioxid
- › **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
- › **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
- › **Lfz:** Luftfahrzeug
- › **PAX:** Passagier
- › **VIAS:** Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.

Impressum

Medieninhaber Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1
1300 Wien-Flughafen Austria

Telefon: +43/1/7007-0
Telefax: +43/1/7007-23001

www.viennaairport.com

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

Investor Relations

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

Leitung Kommunikation

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

Pressestelle

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

Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:

Website des Flughafen Wien:

www.viennaairport.com

Investor Relations Flughafen Wien:

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

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:

www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt:

www.vie-umwelt.at

Alles zur 3. Piste:

[www.viennaairport.com/unternehmen/
flughafen_wien_ag/3_piste](http://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste)

Dialogforum Flughafen Wien:

www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv):

www.viemediation.at

Dieser Finanzbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG



von VGN – Content Marketing / Corporate Publishing produziert.

(Head of Content Marketing / Corporate
Publishing: Mag. Sabine Fanfule, MBA)

Konzeption und Gestaltung:

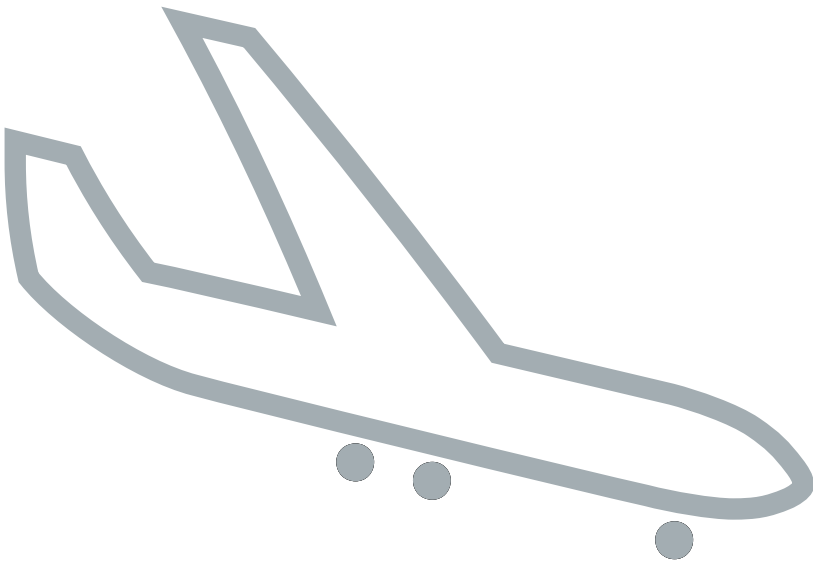
Dieter Dalinger,
Gabriele Rosenzopf MSc (Creative Director)

Layout, Tabellensatz und Koordination:

Mag. Erwin Edtmayer, René Gatti

Infografik: Réne Gatti

Disclaimer: Dieser Jahresfinanzbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2018 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr. Die PDF-Ausgabe des Jahresfinanzberichts 2017 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations unter dem Menüpunkt „Publikationen und Berichte“. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit Frauen und Männer gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Jahresfinanzbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.



www.viennaairport.com