



Quartalsbericht **2/2021**

Flughafen Wien AG

www.viennaairport.com

Inhalt

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe _____	3
Aktionärsbrief _____	4

Konzernlagebericht **6**

Passagierentwicklung in der Flughafen-Wien-Gruppe _____	7
Ertragslage des ersten Halbjahres 2021 _____	9
Ertragslage im zweiten Quartal 2021 _____	12
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur _____	14
Investitionen _____	16
Risiken der zukünftigen Entwicklung _____	17
Guidance 2021 _____	22

Verkürzter Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2021 **24**

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung _____	25
Konzern-Gesamtergebnisrechnung _____	26
Konzern-Bilanz _____	27
Konzern-Geldflussrechnung _____	28
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals _____	29

Ausgewählte erläuternde Anhangsangaben **30**

Erklärung des Vorstands _____	54
Impressum _____	55

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	H1/2021	H1/2020	Veränderung
Gesamtumsatz	128,6	195,8	-34,3%
davon Airport	42,2	83,4	-49,4%
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	35,4	48,2	-26,5%
davon Retail & Properties	32,2	42,3 ²	-23,9%
davon Malta	12,6	14,9	-15,5%
davon Sonstige Segmente	6,2	6,9 ²	-11,0%
EBITDA	25,2	48,9	-48,4%
EBITDA-Marge (in %) ¹	19,6	25,0	n.a.
EBIT	-40,3	-16,2	-149,2%
EBIT-Marge (in %) ²	-31,3	-8,3	n.a.
Konzernergebnis	-32,5	-18,2	-79,1%
Konzernergebnis Muttergesellschaft	-30,8	-16,7	-84,4%
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	9,4	-6,8	238,4%
Investitionen ³	17,3	39,2	-55,8%
Ertragsteuern	-13,6	-5,8	134,6%
Mitarbeiter im Durchschnitt ⁴	4.984	5.634	-11,5%
	30.6.2021	31.12.2020	Veränderung
Eigenkapital	1.274,4	1.305,5	-2,4%
Eigenkapitalquote (in %)	61,3	60,1	n.a.
Nettoverschuldung	222,9	201,9	10,4%
Bilanzsumme	2.079,0	2.173,3	-4,3%
Gearing (in %)	17,5	15,5	n.a.
Mitarbeiter zum Stichtag	4.983	5.296	-5,9%

² angepasst

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	H1/2021	H1/2020	Veränderung
Passagierentwicklung Gruppe			
Flughafen Wien (in Mio.)	2,0	5,1	-61,4%
Malta Airport (in Mio.)	0,4	1,0	-60,3%
Košice Airport (in Mio.)	0,0	0,0 ²	-54,0%
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC)	2,4	6,2	-61,1%
Verkehrsentwicklung Wien			
Gesamtpassagiere (in Mio.)	2,0	5,1	-61,4%
davon Transferpassagiere (in Mio.)	0,6	1,0	-42,7%
Flugbewegungen	29.455	53.093	-44,5%
MTOW (in Mio. Tonnen) ⁵	1,3	2,3	-41,9%
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	125.150	107.830	16,1%
Sitzladefaktor (in %) ⁶	52,8	63,9	n.a.

² angepasst

Börsentechnische Kennzahlen

Marktkapitalisierung (per 30.6.2021; in € Mio.)	2.457
Börsenkurs: Höchstwert in € (am 2.3.2021)	32,25
Börsenkurs: Tiefstwert in € (am 1.2.2021)	27,50
Börsenkurs: Wert per 30.6.2021 (in €)	29,25
Börsenkurs: Wert per 31.12.2020 (in €)	30,45
Marktgewichtung ATX (per 30.6.2021; in %)	0,82

Abkürzungen

Reuters	VIEV.VI
Bloomberg	FLU:AV
Nasdaq	FLU-AT
ISIN	AT00000VIE62
Kassamarkt	FLU
ADR	VIAAY

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) Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungskorrekturen Vorjahre 4) Personalstand im Jahresdurchschnitt gewichtet nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge, exklusive Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer, etc.), Vorstände und Geschäftsführer 5) MTOW: Maximum Take off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge 6) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere/angebotene Sitzplatzkapazität

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre!

Die COVID-19-Pandemie bleibt, wie schon in den vergangenen Quartalen, der bestimmende Faktor für den Geschäftsverlauf der Flughafen Wien AG. So war auch das erste Halbjahr 2021 von Reisebeschränkungen und -verboten, Quarantänemaßnahmen und Lockdowns geprägt. Im Vergleich zur Vorjahresperiode, die die von Corona noch nicht beeinträchtigten Monate Jänner und Februar umfasst, ergeben sich daher deutliche Rückgänge im Passagieraufkommen.

So verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe, die auch die Airports in Malta und Kosice inkludiert, einen Passagierückgang um 61,1% von über sechs Millionen auf 2.393.631 Reisende. Die Zahl der Flugbewegungen ging im Periodenvergleich von über 63.000 im ersten Halbjahr 2020 auf nunmehr 34.780 Starts und Landungen zurück.

Der Flughafen Wien registrierte mit einem Minus von rund 61,4% bei den Passagieren und 44,5% bei den Flugbewegungen ähnlich heftige Rückschläge, wobei davon alle Zielregionen gleichermaßen betroffen waren. Zieht man zum Vergleich das letzte „normale“ Geschäftsjahr 2019 heran, so fallen die Einbrüche mit rund 87% bei den Passagieren und 77% bei den Flugbewegungen noch deutlicher aus. Einzig das Frachtvolumen entwickelte sich mit etwa 125.000 Tonnen – ein Zuwachs von 16,1% gegenüber 2020 – positiv. Verglichen mit 2019 entspricht das freilich noch einem Minus von 8,0%.

Die massivste Krise seit Bestehen der Luftfahrt spiegelt sich auch in den Finanzkennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe wider: Der Umsatz fiel im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 um über ein Drittel von € 195,8 Mio. auf € 128,6 Mio. während das EBITDA um 48,4% von € 48,9 Mio. auf € 25,2 Mio. nachgab. Das EBIT rutschte von minus € 16,2 Mio. auf minus € 40,3 Mio. tiefer in die Verlustzone, ebenso wie das Nettoergebnis, das von minus € 18,2 Mio. auf minus € 32,5 Mio. zurückging.

In der Bilanz schlägt sich die Pandemie allerdings nur mit einem leichten Anstieg der Nettoverschuldung von € 201,9 Mio. zum Ultimo 2020 auf € 222,9 Mio. zum 30. Juni 2021 nieder, wobei sich die Eigenkapitalquote wegen einer Verringerung der Bilanzsumme leicht von 60,1% auf 61,3% verbesserte. Die Finanzierung unseres Unternehmens ist aber weiterhin überaus solide und auch langfristig in allen Krisenszenarien gesichert.

Trotz dieser dramatischen Einbrüche im ersten Halbjahr zeichnet sich für das zweite Halbjahr eine deutliche Verbesserung ab, die auf mehreren Faktoren beruht. So hat sich das Passagieraufkommen im Juli auf etwa 50% des Vorkrisenniveaus von 2019 erholt, und die ersten Augustwochen bestätigen diesen Trend. An Spitzentagen werden derzeit bis zu 70.000 Reisende abgefertigt. Viele Airlines haben vor der Urlaubssaison ihre Kapazitäten wieder aufgestockt und auch ihr Destinationsangebot erweitert. So steuerte unser Home Carrier Austrian Airlines in den Sommermonaten zeitweilig wieder über hundert Reiseziele an. Hilfreich für ein Wiedererwachen der Reisebereitschaft ist auch die Einführung des Grünen Impfpasses mit EU-weiter Gültigkeit, auch wenn trotz alledem viele einzelstaatliche Reiseregulungen weiter bestehen.

Ein zweiter Faktor ist, dass durch Sparsamkeit und Effizienz – umgehend mit Beginn der Corona-Krise wurde ein umfassendes Kostensenkungsprogramm beschlossen – die negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie spürbar abgefedert wurden. So konnten die Aufwendungen in nahezu allen Bereichen deutlich reduziert werden. Alleine der Personalaufwand sank im ersten Halbjahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um fast € 30 Mio. auf € 80,2 Mio.

Auch die öffentliche Unterstützung – etwa in Form der Verlängerung der Kurzarbeitsförderung bis zum Ende des heurigen Jahres – trägt zu einem optimistischeren Blick auf das zweite

Halbjahr bei. So konnte durch den unternehmensweiten Einsatz der Kurzarbeit ein massiver Personalabbau verhindert werden.

Die Investitionen wurden in den vergangenen Quartalen natürlich deutlich zurückgefahren, wobei aber an den wichtigen, zukunftsweisenden Projekten selbstverständlich festgehalten wird. So wird etwa die mit 24 Hektar Fläche mit Abstand größte Photovoltaik-Anlage Österreichs zügig fertiggestellt, sowie auch das neue Logistikzentrum der Firma DLH, für das kürzlich der Spatenstich erfolgte, trägt zum weiteren Wachstum der Airport-City bei.

Wir sind sicher, dass sich nach einem Abebben der COVID-19-Pandemie für Flugverkehr und Tourismus neue Chancen bieten werden, die wir – wie in der Vergangenheit – zielgerichtet und kreativ nutzen wollen. In welchem Maße das noch im laufenden Jahr der Fall sein wird, lässt sich angesichts der sehr dynamischen Entwicklung des Infektions- und Impfgeschehens jedoch nicht mit Sicherheit vorhersagen.

Obwohl die nunmehr für das Gesamtjahr 2021 in der FWAG-Gruppe erwarteten rund 12 bis 13 Millionen Passagiere (davon rund 10 Mio. am Flughafen Wien) pandemiebedingt unter den ursprünglich budgetierten Werten liegen, wird das bisher geguidete positive Periodenergebnis von rund € 4 Mio. für 2021 auch unter diesen Voraussetzungen bestätigt. Das liegt einerseits an wesentlichen Kosteneinsparungen wie etwa geringeren Aufwendungen für Incentivierungen, niedrigeren Instandhaltungsaufwendungen sowie reduzierten Personalkosten, andererseits auch an höheren öffentlichen Förderzuschüssen durch die Verlängerung der Kurzarbeit bis zum Jahresende sowie Zusatzerlösen aus Immobilientransaktionen. Der Umsatz 2021 wird mit rund € 380 Mio. (bisher € 430 Mio.), das EBITDA mit rund plus € 150 Mio. (unverändert) erwartet. Die Nettoverschuldung wird nach dem Anstieg im Vorjahr wieder auf rund € 100 Mio. zurückgehen. Die Investitionen werden bei rund € 60 Mio. liegen.

Aufgrund der schwer voraussehbaren weiteren Entwicklung der Pandemie ist die Guidance 2021 mit Unsicherheit behaftet.

Abschließend möchten wir uns bei Ihnen als unseren Aktionärinnen und Aktionären sehr herzlich dafür bedanken, dass Sie unserem Unternehmen und seinen engagierten Mitarbeitern in dieser äußerst herausfordernden Zeit weiterhin Ihr Vertrauen entgegenbringen!

Wir wünschen Ihnen allen, dass Sie erfolgreich und vor allem gesund durch diese schwierige Zeit kommen mögen!

Schwechat, 12. August 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Konzernlagebericht

Passagierentwicklung in der Flughafen-Wien-Gruppe

Passagierrückgang von 61,1% gegenüber H1/2020 in der Flughafen-Wien-Gruppe – Fracht plus 14,4%

Im ersten Halbjahr 2021 war das Passagieraufkommen der Flughafen-Wien-Gruppe (Flughafen Wien, Malta Airport und Flughafen Košice) aufgrund der andauernden COVID-19-Pandemie weiterhin rückläufig. Die Passagierzahlen gingen gegenüber H1/2020 um 61,1% auf 2.393.631 Reisende zurück (Vgl. H1/2019: minus 86,8%). Neben dem Rückgang der Lokalpassagiere um 64,8% auf 1.817.113 Reisende (Vgl. H1/2019: minus 87,7%), verzeichneten die Transferpassagiere ein Minus von 43,1% auf 561.752 Passagiere (Vgl. H1/2019: minus 82,5%). Die Anzahl der Flugbewegungen in der Gruppe sank in den ersten sechs Monaten um 45,0% auf 34.780 Starts und Landungen (Vgl. H1/2019: minus 77,5%). Das Frachtaufkommen erhöhte sich um 14,4% auf 132.506 Tonnen (Vgl. H1/2019: minus 7,9%).

Passagierrückgang von 61,4% gegenüber H1/2020 am Flughafen Wien

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie mit weltweiten Reiserestriktionen, diversen Grenzschließungen und Lockdowns in Europa waren vor allem in den ersten vier Monaten am Flughafen Wien deutlich spürbar. Aufgrund steigender Impfraten, sinkender Inzidenzwerte und der Einführung des Grünen Passes kam es schließlich gegen Ende des 1. Halbjahres zu wieder stärkeren Verkehrszahlen. Die Fluggesellschaften am Airport haben rechtzeitig zum Urlaubsbeginn ihre Kapazitäten aufgestockt und zusätzliche Urlaubsdestinationen in ihr Programm aufgenommen.

Von Jänner bis Juni 2021 gingen die Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 61,4% auf 1.966.593 Reisende (Vgl. H1/2019: minus 86,6%) zurück.

Die Zahlen im Detail: Im Bereich der Lokalpassagiere konnte der Flughafen Wien im ersten Halbjahr 2021 insgesamt 1.390.526 Passagiere verbuchen und verzeichnete somit einen Rückgang von 66,1% im Vergleich zu H1/2020 (Vgl. H1/2019: minus 87,8%), die Transferpassagiere gingen um 42,7% auf 561.330 Reisende (Vgl. H1/2019: minus 82,4%) zurück.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden bei allen Regionen im ersten Halbjahr 2021, infolge der seit März 2020 anhaltenden COVID-19-Pandemie, ein starker Rückgang verzeichnet. Nach Westeuropa sank das Passagieraufkommen im Vergleich zu H1/2020 um 61,8% auf 655.484 abfliegende Passagiere (Vgl. H1/2019: minus 86,9%). In Richtung Osteuropa wurden 219.732 Reisende abgefertigt, was einer Minderung von 49,5% zum Vorjahr entspricht (Vgl. H1/2019: minus 82,7%). Der Ferne Osten verzeichnete im Vergleich zum H1/2020 ein Minus von 88,6% auf 11.897 abfliegende Passagiere (Vgl. H1/2019: minus 96,2%). Verglichen mit H1/2020 ist das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten um 65,5% auf 49.670 abfliegende Reisende zurückgegangen (Vgl. H1/2019: minus 85,9%). Nach Nordamerika reduzierte sich im Vergleich zum H1/2020 das Passagieraufkommen um 58,1% auf 21.999 abfliegende Reisende (Vgl. H1/2019: minus 88,5%). Der Verkehr nach Afrika sank im Vergleich zu H1/2020 um 71,7% auf 21.765 abfliegende Passagiere (Vgl. H1/2019: minus 85,8%).

Die durchschnittliche Auslastung (Sitzladefaktor) der Linien- und Charterflüge sank im Vergleich zum H1/2020 von 63,9% auf 52,8% (Vgl. H1/2019: 75,1%). Die Anzahl der Flugbewegungen ging um 44,5% (Vgl. H1/2019: minus 77,0%) auf 29.455 Starts und Landungen zurück. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) reduzierte sich um 41,9% auf 1.345.944 Tonnen (Vgl. H1/2019: minus 74,2%).

Das Frachtaufkommen erreichte einen Anstieg von 16,1% auf 125.150 Tonnen (Vgl. H1/2019: minus 8,0%).

Austrian Airlines, nach wie vor der größte Kunde am Flughafen Wien, verzeichnete im Vergleich zu H1/2020 einen Rückgang des Verkehrsaufkommens. Insgesamt wurden 1.110.350 Passagiere abgefertigt, das entspricht einem Minus von 41,5% zum H1/2020 (Vgl. H1/2019: minus 82,1%). Der Marktanteil erhöhte sich am Standort um 19,2%p auf 56,5% (Vgl. H1/2019: 42,4%).

Ryanair/Lauda, zweitgrößter Carrier am Standort, verringerte seinen Marktanteil im Vergleich zum H1/2020 um 2,4%p auf 10,2% (Vgl. H1/2019: 8,0%). Die Airline zählte in diesem Zeitraum insgesamt 201.211 Reisende, das entspricht einem Minus von 68,7% (Vgl. H1/2019: minus 82,8%).

Wizz Air, drittstärkste Airline in Wien, verzeichnete einen Passagierrückgang zum Vorjahreszeitraum um 79,4% auf 104.353 Passagiere (Vgl. H1/2019: minus 88,9%). Der Marktanteil am Gesamtpassagieraufkommen verringerte sich von 10,0% auf 5,3% (Vgl. H1/2019: 6,4%).

Entwicklung in Malta und Košice

Auch die Auslandsbeteiligungen der Flughafen Wien AG spüren die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie noch immer deutlich: In H1/2021 ging das Passagierkommen am Flughafen Malta im Vergleich zu H1/2020 um 60,3% auf 403.812 Reisende zurück (Vgl. H1/2019: minus 87,6%) und der Flughafen Košice verzeichnete eine Passagierrückgang um 54,0% auf 23.226 (Vgl. H1/2019: minus 89,3%) Reisende.

Ertragslage des ersten Halbjahres 2021

Umsatzrückgang um 34,3% auf € 128,6 Mio.

Im H1/2021 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) einen Umsatz von € 128,6 Mio. (H1/2020: € 195,8 Mio.), was einem coronabedingten Rückgang von 34,3% entspricht, von dem alle Segmente betroffen waren. Die wesentlichsten Veränderungen ergaben sich in den folgenden Bereichen:

Die Umsatzerlöse im Segment Airport reduzierten sich um 49,4% auf € 42,2 Mio. (H1/2020: € 83,4 Mio.). Dies ist vor allem auf niedrigere Erlöse aus passagierbezogenen und aircraftbezogenen Entgelten (minus € 40,4 Mio.) aufgrund des pandemiebedingt rückläufigen Verkehrs zurückzuführen. Die Infrastrukturerlöse und sonstigen Dienstleistungen reduzierten sich um € 0,9 Mio.

Die Umsatzerlöse aus der Vorfeldabfertigung sanken im H1/2021 aufgrund des Rückganges der Flugbewegungen von € 26,8 Mio. im H1/2020 auf nunmehr € 16,1 Mio. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung in Höhe von € 13,8 Mio. konnten jedoch auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden, die Frachtvolumina sind sogar leicht gegenüber H1/2020 gestiegen.

Die Umsätze aus Centermanagement und Hospitality sanken im H1/2021 um 30,9% auf € 11,7 Mio. (H1/2020: € 17,0 Mio.). Auch die Parkerlöse gingen im Vorjahresvergleich um 44,6% auf € 6,2 Mio. (H1/2020: € 11,2 Mio.) zurück.

Auch am Flughafen Malta sind die Erlöse aufgrund der anhaltenden Pandemie und geringeren Passagierzahlen eingebrochen und sanken im Vorjahresvergleich um 15,5% auf € 12,6 Mio. (H1/2020: € 14,9 Mio.).

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Vorjahresvergleich um € 6,1 Mio. auf € 9,4 Mio. (H1/2020 € 3,3 Mio.). Diese Erhöhung ist im Wesentlichen auf einen Buchgewinn aus Grundstücksverkauf in Höhe von € 2,7 Mio. im Q2/2021 sowie auf Erträge aus staatlichen Unterstützungsmaßnahmen in Höhe von € 5,1 Mio. (siehe dazu Anhangsangabe 3) zurückzuführen. Die aktivierten Eigenleistungen reduzierten sich aufgrund der geringen Bautätigkeit um € 1,0 Mio. auf € 1,4 Mio. im H1/2021.

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen reduzierten sich im H1/2021 um 4,5% auf € 13,4 Mio. (H1/2020: € 14,0 Mio.). Der Energieaufwand erhöhte sich leicht um € 0,2 Mio. auf € 6,4 Mio. (H1/2020: € 6,2 Mio.), die Aufwendungen für sonstiges Material reduzierten sich um € 2,1 Mio. auf € 4,5 Mio. Die bezogenen Leistungen erhöhten sich um € 1,3 Mio. auf € 2,5 Mio. bedingt durch höhere bezogene Leistungen für PCR Tests, denen jedoch entsprechende externe Erlöse gegenüberstehen.

Der Personalaufwand konnte insgesamt im Vergleich zum Vorjahr um 26,7% von € 109,4 Mio. auf € 80,2 Mio. gesenkt werden. Die Reduktion ist einerseits auf einen geringeren durchschnittlichen Personalstand (FTE, Vollzeitäquivalente) der Flughafen-Wien-Gruppe, sowie andererseits auf die im März des Vorjahres eingeführte Kurzarbeit zurückzuführen. Der durchschnittliche Personalstand (FTE, Vollzeitäquivalente) der Flughafen-Wien-Gruppe beläuft sich auf 4.984 Mitarbeiter nach 5.634 in der Vorperiode (minus 11,5%). Im ersten Halbjahr wurden am Standort Wien € 49,8 Mio. (H1/2020: € 39,6 Mio.) an ergebniswirksamen Erstattungsansprüchen, im Wesentlichen aus Kurzarbeitsgeld, erfasst. Die Löhne sanken im Vorjahresvergleich um 34,9% auf € 24,0 Mio. (H1/2020: € 36,9 Mio.), die Gehälter um 31,2% auf € 24,7 Mio. (H1/2020: € 35,9 Mio.). Die Aufwendungen für Abfertigungen und der Pensionsaufwand befinden sich mit € 0,6 Mio. und € 1,1 Mio. um € 3,6 Mio. bzw. € 0,3 Mio. unter dem Niveau H1/2020.

Der sonstige betriebliche Aufwand (inkl. Wertminderung/Wertaufholung auf Forderungen) konnte aufgrund der bereits im Vorjahr mit Beginn der COVID-19-Pandemie eingeleiteten und 2021 fortwirkenden Kostensenkungen um 25,4% auf € 19,4 Mio. (H1/2020: € 26,0 Mio.) reduziert werden. Die wesentlichen Reduktionen ergaben sich im Bereich der Fremdleistungen (minus € 2,3 Mio.), der Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation (minus € 2,2 Mio.), der sonstigen Betriebsaufwendungen (minus € 2,0 Mio.) und geringeren Aufwendungen für Wertberichtigungen von Forderungen (minus € 0,6 Mio.). Auch die Rechts-, Prüf- und Beratungskosten, Fahrt- und Ausbildungskosten, Miet- und Pachtaufwendungen sowie Transporte und der Post- und Telekomaufwand konnten reduziert werden.

Die operativen Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen erhöhten sich um € 1,0 Mio. auf € 0,3 Mio. (H1/2020: minus € 0,7 Mio.). Der Betrieb des City Airport Train (CAT) ist weiterhin eingestellt, diese Beteiligung erfasste im H1/2021 COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen, dadurch verbesserte sich der Beitrag im Vergleich zur Vorperiode.

EBITDA-Rückgang um 48,4% auf € 25,2 Mio.

Aufgrund der negativen Umsatzentwicklung reduzierte sich das EBITDA im Vergleich zum Vorjahr um 48,4% von € 48,9 Mio. auf € 25,2 Mio. Die EBITDA-Marge sank von 25,0% auf 19,6%. Ausschlaggebend für das trotz bescheidener Umsätze positive EBITDA waren die wirksamen Kostensenkungen sowie die erhaltenen staatlichen Unterstützungsleistungen, im Wesentlichen aus Kurzarbeitsgeldern.

EBIT-Rückgang um € 24,1 Mio. auf minus € 40,3 Mio.

Im ersten Halbjahr 2021 wurden Abschreibungen in Höhe von € 65,5 Mio. (H1/2020: € 65,0 Mio.) erfasst.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) reduzierte sich aufgrund des Rückgangs des operativen Ergebnisses (EBITDA) und geringfügig höheren Abschreibungen um € 24,1 Mio. auf minus € 40,3 Mio. (H1/2020: minus € 16,2 Mio.). Die EBIT-Marge sank von minus 8,3% auf minus 31,3%.

Finanzergebnis verbessert auf minus € 5,9 Mio. (H1/2020: minus € 7,8 Mio.)

Das Finanzergebnis verbesserte sich im H1/2021 von minus € 7,8 Mio. auf minus € 5,9 Mio. Das Zinsergebnis beläuft sich auf minus € 7,8 Mio. (H1/2020: minus € 7,7 Mio.) und konnte trotz im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 höheren Finanzverbindlichkeiten sowie geringen Veranlagungen auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Das sonstige Finanzergebnis in Höhe von plus € 1,4 Mio. (H1/2020: minus € 0,6 Mio.) enthält die Bewertung von Finanzinstrumenten.

Periodenergebnis reduzierte sich um € 14,4 Mio. auf minus € 32,5 Mio.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) erreichte in den ersten sechs Monaten mit minus € 46,2 Mio. ein Minus von € 22,2 Mio. gegenüber H1/2020 (H1/2020: minus € 24,0 Mio.). Nach Ertragsteuern in Höhe von plus € 13,6 Mio. aus der Aktivierung von aktiven latenten Steuern

auf Verlustvorträge (H1/2020: plus € 5,8 Mio.) betrug das Periodenergebnis minus € 32,5 Mio. (H1/2020: minus € 18,2 Mio.).

Der den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zustehende Periodenverlust beläuft sich auf minus € 30,8 Mio. (H1/2020: minus € 16,7 Mio.) Auf die nicht beherrschenden Anteile entfällt ein Ergebnis für die ersten sechs Monate von minus € 1,8 Mio. (H1/2020: minus € 1,5 Mio.).

Ertragslage im zweiten Quartal 2021

Umsatzplus von 106,7% im Q2/2021 verglichen mit Q2/2020

Die Umsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe erhöhten sich im Q2/2021 um € 36,7 Mio. bzw. 106,7% auf € 71,1 Mio. (Q2/2020: € 34,4 Mio.). Die Erhöhung ist auf die sinkenden Infektionszahlen, Abnahme von Reisebeschränkungen und eine vermehrte Reisetätigkeit zurückzuführen.

Die Umsätze aus dem Segment Airport erhöhten sich um € 18,5 Mio. Auch der Flughafen Malta erzielte im Quartalsvergleich um € 5,4 Mio. höhere Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse Segment Retail & Properties erhöhte sich um € 5,3 Mio., das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen steuerte € 7,2 Mio. zur Umsatzsteigerung bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit € 8,0 Mio. deutlich über dem Vorjahresquartal (Q2/2020: € 0,9 Mio.). Diese Erhöhung ist einerseits auf einen Grundstücksverkauf zurückzuführen andererseits wurden staatliche Unterstützungsmaßnahmen erfasst.

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen erhöhten sich gegenüber Q2/2020 um € 2,0 Mio. auf € 5,6 Mio., im Wesentlichen bedingt durch höhere bezogene Leistungen für PCR Tests, denen jedoch entsprechende externe Erlöse gegenüberstehen.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Q2/2021 um € 8,5 Mio. auf € 41,1 Mio. dies ist auf eine gestiegenen Auslastung aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens und dadurch geringeren Kurzarbeitsgeldern zurückzuführen.

Aufgrund der fortdauernden, wirksamen Kostensenkungsmaßnahmen konnten auch im Q2/2021 weitere Einsparungen erzielt werden. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um € 0,9 Mio. auf € 10,3 Mio. gesenkt werden. Die Instandhaltungsaufwendungen erhöhten sich um € 0,5 Mio., der sonstige Betriebsaufwand um € 0,8 Mio. Im Q2/2020 konnten aufgrund von Eintreibungsmaßnahmen Wertberichtigungen in der Höhe von € 2,4 Mio. aufgelöst werden.

Die anteiligen Periodenergebnisse der at-Equity-Beteiligungen erhöhten sich im Quartalsvergleich von minus € 0,5 Mio. auf plus € 0,7 Mio.

Q2/2021: Positives EBITDA von € 22,8 Mio., EBIT bei minus € 9,4 Mio, Periodenergebnis bei minus € 7,6 Mio.

Die Umsatzerhöhung sowie Kostenreduktionen führten zu einem positiven EBITDA für das Q2/2021 von € 22,8 Mio. (Q2/2020: minus € 10,1 Mio.).

Die Abschreibungen sanken geringfügig um € 0,2 Mio. auf € 32,2 Mio. (Q2/2020: € 32,4 Mio.). Durch das positive EBITDA ergibt sich im Vergleich zum Q2/2020 ein um € 33,1 Mio. besseres EBIT von minus € 9,4 Mio. (Q2/2020: minus € 42,6 Mio.).

Das Finanzergebnis belief sich im zweiten Quartal 2021 auf minus € 2,3 Mio. nach minus € 2,8 Mio. im Q2/2020. Dies ist im Wesentlichen auf die Folgebewertung von Wertpapieren im sonstigen Finanzergebnis zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag mit minus € 11,7 Mio. deutlich besser als der Vorjahreswert von minus € 45,4 Mio. Nach Berücksichtigung der Ertragsteuern in Höhe von plus

€ 4,1 Mio. (Q2/2020: plus € 11,1 Mio.) ergibt sich ein um € 26,7 Mio. besseres Periodenergebnis von minus € 7,6 Mio. (Q2/2020: minus € 34,3 Mio.).

Das Periodenergebnis der Muttergesellschaft belief sich auf minus € 7,1 Mio. und verbesserte sich damit um € 25,2 Mio. (Q2/2020: minus € 32,3 Mio.). Auf nicht beherrschende Anteile entfällt ein Periodenergebnis für das zweite Quartal von minus € 0,5 Mio. (Q2/2020: minus € 2,0 Mio.).

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Eigenkapitalquote um 1,2 Prozentpunkte auf 61,3% verbessert, Nettoverschuldung bei € 222,9 Mio. (31.12.2020: € 201,9 Mio.)

Die Nettoverschuldung belief sich zum 30. Juni 2021 auf € 222,9 Mio., was einer Erhöhung um € 21,0 Mio. im Vergleich zum Jahresbeginn entspricht. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich aufgrund einer geringeren Bilanzsumme um 1,2 Prozentpunkte auf 61,3%. Das Gearing beläuft sich auf 17,5% nach 15,5% zum 31. Dezember 2020.

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit bei plus € 9,4 Mio. (H1/2020: minus € 6,8 Mio.)

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit belief sich im H1/2021 auf plus € 9,4 Mio. nach minus € 6,8 Mio. im H1/2020. Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen, abzüglich Bewertung von Finanzinstrumenten) reduzierte sich um € 23,8 Mio. auf € 17,9 Mio. (H1/2020: € 41,7 Mio.). Im H1/2021 verzeichnete die Gruppe eine Erhöhung der Forderungen – im Wesentlichen aufgrund von nicht ausbezahlten Kurzarbeitsbeihilfen – in Höhe von € 20,1 Mio. (H1/2020: Abbau in Höhe von € 23,3 Mio.). Gleichzeitig erhöhten sich die Passiva um € 12,4 Mio. (H1/2020: Abbau in Höhe von € 73,3 Mio.). Die Einzahlungen für Ertragsteuern (Vorjahr: Auszahlungen) beliefen sich in den ersten sechs Monaten auf plus € 2,9 Mio. (H1/2020: minus € 0,1 Mio.) und betreffen Steuerrückzahlungen aufgrund der Inanspruchnahme des Verlustrücktrages.

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich auf minus € 11,6 Mio. nach minus € 62,2 Mio. im Vorjahr. Während in H1/2021 € 31,8 Mio. für Investitionsprojekte (inkl. Finanzanlagen) ausbezahlt wurden, erfolgten im H1/2020 Auszahlungen von € 57,3 Mio. Weiters wurden in H1/2021 € 0,7 Mio. (H1/2020: € 55,6 Mio.) in kurz- und langfristige Veranlagungen (Termineinlagen) investiert. Dem stehen Einzahlungen aus abgelaufenen Termineinlagen in Höhe von € 20,7 Mio. (H1/2020: € 50,6 Mio.) gegenüber.

Der Free-Cashflow (Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit plus Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit) beläuft sich daher auf minus € 2,2 Mio. (H1/2020: minus € 69,0 Mio.).

Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von minus € 47,2 Mio. (H1/2020: plus € 72,0 Mio.) ist im Wesentlichen auf die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten von € 95,0 Mio. (H1/2020: € 100,0 Mio.), dem jedoch Tilgungen von Finanzverbindlichkeiten von € 142,0 Mio. (H1/2020: € 25,1 Mio.) gegenüberstehen, zurückzuführen. Weiters wurden im H1/2021 € 0,2 Mio. (H1/2020: € 0,2 Mio.) für Leasingverpflichtungen ausbezahlt. Für den Erwerb von eigenen Aktien wurden in H1/2020 € 2,7 Mio. ausbezahlt.

Der Finanzmittelbestand betrug zum 30.6.2021 € 123,7 Mio. nach € 173,1 Mio. zum 31.12.2020.

Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen reduzierte sich seit Jahresbeginn per Saldo um € 63,1 Mio. auf € 1.819,5 Mio. Laufende Zugänge bei immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von € 17,3 Mio. stehen Abschreibungen von € 65,5 Mio. sowie Umgliederungen in als zum Verkauf stehende Vermögenswerte von € 14,2 Mio. (Grundstücke) gegenüber. Die Buchwerte der at-Equity-Beteiligungen erhöhten sich leicht aufgrund der operativen Ergebnisse von € 41,0 Mio. auf € 41,2 Mio. Die Reduktion der sonstigen Vermögenswerte ist auf Umgliederungen aufgrund des Fälligkeitsprofils von Termingeldern zurückzuführen, dem steht jedoch eine Erhöhung der sonstigen langfristigen Forderungen gegenüber.

Das kurzfristige Vermögen reduzierte sich im Vergleich zum Jahresende um € 31,2 Mio. auf € 259,5 Mio. (31.12.2020: € 290,7 Mio.) vor allem aufgrund eines geringeren Bestandes an Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalenten, dem jedoch ein höherer Bestand an sonstigen Forderungen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, im Vergleich zum 31.12.2020, gegenübersteht.

Die Netto-Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen im Periodenvergleich stichtagsbezogen um € 11,2 Mio. auf € 28,4 Mio. (31.12.2020: € 17,2 Mio.). Die sonstigen Forderungen erhöhten sich stark um € 14,4 Mio. auf € 44,1 Mio. (31.12.2020: € 29,7 Mio.) was im Wesentlichen auf nicht ausbezahlte Kurzarbeitsbeihilfen zurückzuführen ist. Die kurzfristigen Termineinlagen reduzierten sich um € 15,0 Mio. auf € 5,7 Mio. aufgrund des Fälligkeitsprofils. Die Wertpapiere nahmen um € 1,4 Mio. auf € 28,3 Mio. zu, was auf die laufende Bewertung zurückzuführen ist. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente reduzierten sich um € 49,4 Mio. auf € 123,7 Mio. zum 30.6.2021 (31.12.2020: € 173,1 Mio.)

Bilanzpassiva

Das Eigenkapital reduzierte sich seit dem Jahresultimo in Summe um 2,4% auf € 1.274,4 Mio. (31.12.2020: € 1.305,5 Mio.). Einerseits wurde das laufende Periodenergebnis (inkl. nicht beherrschende Anteile) in Höhe von minus € 32,5 Mio., andererseits auch versicherungsmathematische Gewinne des Sozialkapitals und Bewertungen von Finanzinstrumenten (FVOCI) per Saldo € 1,4 Mio. erfasst. Die Eigenkapitalquote lag per 30.6.2021 bei 61,3% (31.12.2020: 60,1%).

Die langfristigen Schulden reduzierten sich von € 535,2 Mio. auf € 495,5 Mio., primär aufgrund von Umgliederungen von Finanzverbindlichkeiten aufgrund des Fälligkeitsprofils sowie der Auflösung von passiven latenten Steuern.

Die kurzfristigen Schulden reduzierten sich ebenfalls um € 23,5 Mio. auf € 309,1 Mio. Die kurzfristigen Finanz- und Leasingverbindlichkeiten konnten per Saldo (Aufnahme und Tilgungen von Finanz- und Leasingverbindlichkeiten) um € 22,1 Mio. auf € 120,3 Mio. gesenkt werden. Die Lieferantenverbindlichkeiten reduzierten sich stichtagsbezogen um € 5,4 Mio. auf € 21,1 Mio. Die kurzfristigen Rückstellungen (Vorjahresstand angepasst – Anhangsangabe 6) sanken um € 14,7 Mio. auf € 53,0 Mio. (31.12.2020: € 67,7 Mio.). Die übrigen Verbindlichkeiten (Vorjahresstand angepasst – Anhangsangabe 6) erhöhten sich um € 18,9 Mio. auf € 114,4 Mio. (31.12.2020: € 95,5 Mio.). Diese Erhöhung ist auf einen höheren Stand an Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit, sonstigen Verbindlichkeiten aus nicht konsumierten Urlauben sowie höhere andere sonstige Verbindlichkeiten zurückzuführen. Dem steht jedoch eine Reduktion der Verbindlichkeiten aus nicht abgerechneten Ermäßigungen des Vorjahres zurückzuführen.

Investitionen

In den ersten sechs Monaten 2021 wurden in Summe € 17,3 Mio. (H1/2020: € 39,2 Mio.) in immaterielles Vermögen, Sachanlagen sowie in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien investiert bzw. als Anzahlung geleistet. Die größten Investitionsprojekte am Standort Wien betreffen den Bau einer Lounge im Terminal 2 mit € 1,8 Mio., die Anschaffung von Cateringhubwagen mit € 1,9 Mio., die Errichtung einer dritten Gepäckabzugslinie mit € 2,3 Mio., Investitionen in Photovoltaikanlagen mit € 0,7 Mio. und Investitionen in ein Zutrittskontrollsystem und in ein Türsteuerungssystem mit € 1,8 Mio. Am Flughafen Malta wurden im ersten Halbjahr insgesamt € 4,0 Mio. investiert.

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Die allgemeine politische und wirtschaftliche Entwicklung auf nationaler und internationaler Ebene hat starken Einfluss auf die Luftfahrtindustrie und wird daher genau beobachtet. Dabei ist festzustellen, dass sich die Gesamtrisikoposition der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) aufgrund der COVID-19-Pandemie deutlich verändert hat. Die COVID-19-Pandemie hat weitreichende Auswirkungen auf die kommerzielle Luftfahrt. Vor allem das wirtschaftliche Umfeld und die Branchenentwicklung sind stark betroffen.

Wirtschaftliches Umfeld

Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie im Laufe des ersten Halbjahres 2020 hatte weltweit weitreichende Maßnahmen zur Eindämmung der weiteren Ausbreitung der Krankheit und zum Schutz der Bevölkerung zur Folge. Diese Maßnahmen führten jedoch zu einem massiven Einbruch der Wirtschaftsleistung. Da das Virus in Wellen auftritt, kam es auch heuer immer noch zu deutlichen Einschränkungen. Impfkampagnen und Konjunkturpakete helfen jedoch, in 2021 wieder zu einem positiven Wachstum zurückzukehren.

Derzeitige Prognosen gehen davon aus, dass sich die Weltwirtschaft 2021 wieder stark erholen wird und einige Volkswirtschaften sogar wieder das Vorkrisenniveau erreichen werden. Für 2021 wird ein globales Wachstum von 5,8% und für 2022 von 4,4% vorhergesagt. Die Weltwirtschaft befindet sich wieder auf dem Niveau vor der Krise, liegt jedoch hinter dem prognostizierten Wachstumspfad vor der Krise. (OECD Wirtschaftsausblick, Mai 2021).

Die österreichische Wirtschaft wird 2021 voraussichtlich um 4% wachsen, nachdem im Vorjahr ein Rückgang von 6,3% verzeichnet wurde. Dieser Rückgang stellte die stärkste Rezession seit dem Zweiten Weltkrieg dar. (WIFO Konjunkturprognose, 24. Juni 2021)

Der Tiefpunkt ist aber bereits durchschritten, vor allem durch das rasche Fortschreiten der Impfkampagne. Auch für 2022 wird ein überdurchschnittliches Wachstum von 5% prognostiziert. Somit sollte sich Österreich Ende 2022 wieder auf dem Wachstumspfad von 2019 befinden. (WIFO Konjunkturprognose, 24.6.2021)

Das Jahr 2020 war, bedingt durch die COVID-19-Pandemie, das schlechteste Jahr in der Geschichte der kommerziellen Luftfahrt. Der Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung und des Welthandels, die umfangreichen Maßnahmen bezüglich der Einschränkung der internationalen Personenmobilität sowie die insgesamt geringe Nachfrage nach Flugreisen zeigen immer noch eine sehr starke Auswirkung auf die Luftfahrtbranche.

Laut Prognose der IATA (International Air Transport Association) wird sich das weltweite Passagieraufkommens 2021 jedoch langsam erholen und im Vergleich zu 2020 um etwa 26% wachsen. Verzögerte Impfkampagnen und das risikoaverse Verhalten vieler Länder limitieren aber weiterhin den internationalen Flugverkehr, daher wird das Niveau von 2019 bei weitem nicht wieder erreicht (minus 57% im Jahr 2021 im Vergleich zu 2019).

Der Cargo-Bereich wird vor allem dank des starken Wirtschaftswachstums und des Welthandels deutlich wachsen. Derzeitige Prognosen gehen von einem Wachstum von 13,1% aus, womit auch das Vorkrisenniveau von 2019 um 2,8% überschritten wird. (IATA Airline Industry Economic Performance, April 2021)

Markt- und Branchenentwicklung

Die COVID-19-Pandemie ist die größte Krise seit Bestehen der kommerziellen Luftfahrt, mit weitreichenden Folgen für die am Flughafen Wien tätigen Fluglinien.

Der Fortbestand von Austrian Airlines, des Hauptcarriers am Flughafen Wien, konnte mit Hilfe eines staatlich unterstützten Rettungspaketes in der Höhe von insgesamt 600 Mio. Euro gewährleistet werden. Seitens der österreichischen Bundesregierung wurde das Paket an Bedingungen bzw. Auflagen mit Fokus auf die Aufrechterhaltung des Drehkreuzes am Standort Flughafen Wien, einem ausschließlich sozial verträglichen Abbau von Arbeitsplätzen sowie des Umwelt und Klimaschutzes geknüpft.

Es läuft auch eine umfangreiche Restrukturierung der AUA. Schon vor der Coronavirus-Pandemie wurde das Sparpaket „PE20“ angekündigt, das wesentliche strukturelle Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kosteneinsparung enthält. Unter anderem sollen 1.350 Vollzeitstellen bis zum Jahr 2023 abgebaut werden, rund 850 wurden bereits durch natürliche Fluktuation abgebaut. Des Weiteren soll eine Verkleinerung der Flotte von 80 auf nun 58 Fluggeräte bis 2024/2025 durchgeführt werden. (Quelle: Austrian Airlines Pressemeldungen vom 7.11.2019 [PE20]; 25.3.2021)

Insgesamt sind das Rettungspaket und die Restrukturierungsmaßnahmen positive Zeichen für den Fortbestand von Austrian Airlines und auch für das Vertrauen, das die Lufthansa in ihre Tochtergesellschaft setzt. Das Rettungspaket hilft das Luftfahrt-Drehkreuz am Flughafen Wien nach Zentral- und Osteuropa sowie die Langstrecke langfristig abzusichern. Unwägbarkeiten bleiben allerdings hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und insbesondere hinsichtlich zukünftiger Investitionsentscheidungen des Mutterkonzerns Lufthansa bestehen. Die notwendige Erneuerung der Langstrecke der AUA könnte durch die krisenbedingte Belastung der freien Finanzmittel des Mutterkonzerns Lufthansa zumindest zeitlich nach hinten verschoben werden. Das hätte negative Auswirkungen auf die Anzahl der angebotenen Destinationen in der Langstrecke und würde die Passagierentwicklung am Flughafen Wien negativ beeinflussen.

Auch das Segment der Low-Cost Carrier (LCC) ist stark von dem herausfordernden Branchenumfeld betroffen. Level Europe, die Low-Cost Tochter der IAG, musste im Juni 2020 Konkurs anmelden und auch die von Wien aus operierende RyanAir Tochter Laudamotion musste Restrukturierungsmaßnahmen durchlaufen, um die Krise zu überstehen. Des Weiteren wurde die Laudamotion GmbH in Wien geschlossen und alle Assets an die neue Ryanair Tochter Lauda Europe Ltd. in Malta übertragen. Allerdings plant Ryanair im Hochsommer derzeit mit bis zu zwölf Flugzeugen in Wien zu fliegen. Dies ist ein positives Zeichen und ein Bekenntnis zum Standort.

Wie sich die Wettbewerbssituation am Flughafen Wien nach der Coronavirus-Pandemie präsentieren wird, kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht genau abgeschätzt werden. Bisher haben sich für den Flughafen Wien jedoch noch keine größeren Forderungsausfälle ergeben.

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.

Der Flughafen Wien hat des Weiteren auch Maßnahmen getroffen, um den Incoming-Tourismus und das Passagieraufkommen wieder anzukurbeln sowie die von der COVID-19-Pandemie stark betroffenen Fluglinien bei der Wiederaufnahme von Flugverbindungen zu unterstützen.

Rückwirkend wurde das Landeentgelt für alle Airlines von 29.3.2020 bis zum 31.12.2020 ausgesetzt, was zu einer befristeten Entgeltreduktion zwischen 20% und 30% für die Airlines führte. Seit 2021 bietet der Flughafen Wien eine Refundierung für die Wiederaufnahme von

Sitzplatzkapazitäten pro abfliegendem Passagier zwischen 2 Euro und 4 Euro bei der Erreichung eines definierten Passagierlevels im Vergleich zum Jahr 2019 an.

Die COVID-19-Pandemie stellt auch den Bereich der Abfertigungsdienste vor große Herausforderungen. Der hohe Preisdruck der Airlines auf vorgelagerte Dienstleister ist seit Jahren verantwortlich für geringere Margen in der Flugzeug- und Frachtabfertigung und wird durch die zu erwartenden sinkenden Volumina nun weiter verschärft. Der Rückgang der Flugzeugbewegungen führt tendenziell auch zu einer Reduktion der Arbeitsproduktivität, da Skaleneffekte nur in einem geringeren Ausmaß realisiert werden können.

Auch der Cargo-Sektor ist mit einem Minus von rd. 10% im ersten Halbjahr 2021 gegenüber dem Vergleichszeitraum aus dem Jahr 2019 noch immer stark von der COVID-19-Pandemie betroffen, wenngleich die Auswirkungen in diesem Bereich deutlich geringer ausfallen als in der Passagier- und Flugzeugabfertigung. Die Luftfracht profitiert von der starken Aufschwung der Wirtschaftsleistung und des Welthandels, eine andauernde Rezession durch den Pandemieverlauf ist nach heutiger Ansicht äußerst unwahrscheinlich.

Auch der vollkonsolidierte Flughafen Malta ist als klassische Feriendestination immer noch sehr stark von der COVID-19-Pandemie betroffen. Der Verkehr im ersten Halbjahr 2021 liegt um 88% unter dem Wert aus dem Vergleichszeitraum 2019. Verschärft wird die Situation durch neue Restriktionen der maltesischen Regierung, die den Nachweis einer Impfung für die Einreise oder eine verpflichtende Quarantäne vorsieht.

Wie sich die Pandemie auf die ohnehin schwierige wirtschaftliche Situation des Home Carriers Air Malta auswirkt bleibt abzuwarten. Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafens 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.

Die COVID-19-Pandemie ist die schwerste Krise seit Bestehen des Flughafen Wiens. Derzeit rechnet der Flughafen Wien damit, dass das Verkehrsaufkommen aus dem Jahr 2019 erst mittelfristig wieder erreicht werden kann. Die Erfahrungen aus bisherigen Krisen wie 9/11 (2001), die Finanzkrise (2008/2009) oder auch frühere Pandemien wie SARS (2003) zeigen, dass der Flugverkehr generell eine hohe Resilienz aufweist und sich nach Einbrüchen innerhalb weniger Jahre wieder vollständig erholt. Eine Studie der Eurocontrol geht im wahrscheinlichsten Szenario mittelfristig von einer Erholung des europäischen Luftverkehrs auf 2019 Niveau im Jahr 2025 aus. (Eurocontrol Forecast Update 2021-2024; Mai 2021)

Aufgrund der Tragweite der beschriebenen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Luftfahrt, sind die davon nicht direkt betroffenen Risiken in ihrer Bedeutung in den Hintergrund gerückt. Ungeachtet dessen werden diese aber selbstverständlich weiterhin wie gewohnt beobachtet und laufend bewertet.

Politisches Umfeld

Unwägbarkeiten für die Luftfahrtindustrie ergeben sich aus der Zielsetzung der Europäischen Union, den CO₂-Ausstoß in den Mitgliedsstaaten bis 2030 deutlich zu reduzieren („Fit for 55“-Paket). Derzeit wird in den Nationalstaaten noch an der Definition konkreter Maßnahmen zur Zielerreichung gearbeitet. Es ist daher noch unklar, in welchem Ausmaß die Luftfahrtindustrie davon betroffen sein wird. Eine höhere Besteuerung von CO₂-Emissionen würde aber die Flugpreise erhöhen und somit entlang der gesamten Lieferkette Einbußen in der Wertschöpfung nach sich ziehen.

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene wird derzeit intensiv über neue Maßnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen diskutiert. Von möglichen neuen Regulierungen

bzw. Änderungen bei der Besteuerung von fossilen Energieträgern ist potenziell auch der Luftverkehr betroffen.

Die Europäische Kommission (EK) hat in ihrem Arbeitsprogramm eine Revision der Richtlinie zur Entgeltregulierung angekündigt. Aufgrund der Coronavirus-Pandemie wurde diese Revision aber aus den Arbeitsprogrammen der EK für 2020 und 2021 gestrichen. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine solche Revision der EK durch die Gesetzgeber (Rat der EU und Europäisches Parlament) verabschiedet werden, könnte es zu Änderungen bei den rechtlichen Grundlagen für die Berechnung der Flughafengebühren kommen. Diese Änderungen könnten die Ertragslage der Verkehrsflughäfen negativ beeinflussen.

Im Zuge des Rettungspakets für die Austrian Airlines kündigte die österreichische Regierung bereits erste konkrete Maßnahmen, die diese Ziele verfolgen, an. Die Ticketsteuer für die Kurzstrecke (Flüge <350km) wurde mit 31. August 2020 von 12 Euro auf 30 Euro angehoben. Des Weiteren plant die Regierung, im Anti-Dumping-Gesetz festzulegen, dass Flugtickets mindestens so viel kosten müssen, wie die Abgaben und Steuern für den Flug, also rund 40 Euro, wogegen es seitens der EU jedoch wettbewerbsrechtliche Bedenken gibt.

Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die politischen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Russland. Die von der Europäischen Union verhängten Sanktionen gegenüber Russland wurden am 21. Juni 2021 bis zum 23. Juni 2022 verlängert. Für die Flughafen Wien AG ergeben sich daraus keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.

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 dann ergeben, wenn diese Substitutionseffekte nur teilweise erfolgen oder alternative Destinationen über andere Verkehrsmittel bedient werden.

Mit Ende Jänner 2020 wurde der Austritt Großbritanniens aus der EU vollzogen. Eine Übergangsfrist bis 31. Dezember 2020 wurde vereinbart, um ein Handelsabkommen zwischen Großbritannien und der EU zu erzielen. Am 30. Dezember 2020 wurde das „Handels- und Kooperationsabkommen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich“ unterschrieben und am 28. April 2021 formal ratifiziert.

Für den Luftverkehr räumen sich die beiden Vertragsparteien in dem Abkommen umfassende Verkehrsrechte ein, nämlich die ersten vier Freiheiten der Luftfahrt. Die fünfte Freiheit kann zusätzlich in bilateralen Abkommen mit den einzelnen Mitgliedstaaten eingeräumt werden, Kabotage wird jedoch dezidiert ausgeschlossen. Für die FWAG sind durch das Abkommen keine negativen Einflüsse zu erwarten. Transitflüge die unter die fünfte Freiheit fallen haben keine große Relevanz für uns und können rasch und unkompliziert mittels bilateralem Abkommen gewährt werden. Das Recht auf Kabotage innerhalb der EU ist mit dem Abkommen nun Airlines vorbehalten mit Sitz und Eigentümerschaft im EU-Raum. Britische Airlines können dies nun nur durch Gründung von Tochtergesellschaften in der EU erlangen, wie z.B. easyJet bereits 2017 mit Gründung der easyJet Europe in Österreich.

Eine höhere Relevanz hat der Austritt für den Flughafen Malta. Großbritannien hatte 2020 einen Anteil von 19,6% am gesamten Passagieraufkommen. Dadurch könnten sich kurzfristig negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen ergeben, durch das nun beschlossene Abkommen ist dieses Risiko aber deutlich minimiert worden, da Malta als Feriendestination hauptsächlich vom Point-to-Point Verkehr lebt.

Rechtliche Risiken

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist letztinstanzlich abgeschlossen. Die Position des Flughafens zum Bau der dritten Piste hat sich auch durch die Pandemie nicht geändert. Das Projekt wird umgesetzt sobald die Kapazitätsgrenzen erreicht werden und es sich wirtschaftlich rechnet. Derzeit besteht keine Entscheidungsnotwendigkeit.

Grundsätzlich erfolgen sämtliche Bewertungen von Vermögensgegenständen unter der Prämisse des Fortbestehens der Drehscheibenfunktion des Flughafens Wien als Ost-West-Hub und die negativen Entwicklungen werden nicht als bestandsgefährdend angesehen.

Operative Risiken

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 Verfügbarkeit, 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, analysiert wie auch 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.

Trotz zahlreicher Maßnahmen zum organisatorischen wie technischen Datenschutz können Datenschutzverstöße, insbesondere aufgrund der komplexen Struktur des Konzerns bzw. seiner Prozesse, nicht zur Gänze ausgeschlossen werden. Bei Verstößen gegen die DSGVO können dementsprechende Strafen für den Konzern verhängt werden.

Für sämtliche betriebskritische IKT-Systeme, wie beispielsweise das Kernsystem des Flughafens Wiens „mach2“ oder das ERP-System (Enterprise Resource Planning) SAP, stehen Überwachungssysteme sowie Notfallprozeduren nach aktuellem Stand der Technik zur Verfügung, wodurch eine frühzeitige Erkennung, Analyse und Bewältigung von Vorfällen möglich ist 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).

Sonstige Angaben

Betreffend die Angaben zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Unternehmen bzw. Personen verweisen wir auf Punkt 9 der Anhangsangaben zum Konzernzwischenabschluss.

Guidance 2021

Prognose für Passagierentwicklung: Rund 12 bis 13 Mio. Passagiere in der Flughafen-Wien-Gruppe und rund 10 Mio. Passagiere am Standort Wien erwartet.

2021 wird eine schrittweise Erhöhung der Passagierzahlen bringen, bleibt aber herausfordernd: Für den Standort Wien erwartet die FWAG nunmehr rund 10 Mio. Reisende im Gesamtjahr 2021 und für die Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Beteiligungen) rund 12 bis 13 Mio. Reisende, was pandemiebedingt unter den ursprünglich budgetierten Werten liegt. Aufgrund der schwer voraussehbaren Entwicklung der Pandemie ist die Prognose naturgemäß weiterhin mit Unsicherheit behaftet.

Finanzausblick 2021

Die Flughafen-Wien-Gruppe verfügt über eine solide wirtschaftliche Basis und plant, 2021 wieder aus der Verlustzone zu kommen, die Liquidität ist für alle vorhersehbaren Krisen-Szenarien ausreichend gesichert. Das bisher geguidete positive Periodenergebnis von rund € 4 Mio. für 2021 wird auch unter der angepassten Verkehrsprognose bestätigt. Das liegt einerseits an wesentlichen Kosteneinsparungen wie etwa geringeren Aufwendungen für Incentivierungen, niedrigeren Instandhaltungsaufwendungen sowie reduzierten Personalkosten, andererseits auch an höheren öffentlichen Förderzuschüssen durch die Verlängerung der Kurzarbeit bis zum Jahresende sowie Zusatz Erlösen aus Immobilientransaktionen. Der Umsatz 2021 wird mit rund € 380 Mio. (bisher € 430 Mio.), das EBITDA mit rund plus € 150 Mio. (unverändert) erwartet. Die Nettoverschuldung wird nach dem Anstieg im Vorjahr wieder auf rund € 100 Mio. zurückgehen. Die Investitionen werden bei rund € 60 Mio. liegen. Aufgrund der schwer voraussehbaren weiteren Entwicklung der Pandemie ist die Guidance 2021 mit Unsicherheit behaftet.

Die Entwicklung der operativen und finanziellen Kennzahlen sind aufgrund des deutlich rückläufigen Verkehrsaufkommens negativ aber nicht bestandsgefährdend.

Flughafen-Wien-Gruppe: Deutliche Passagiersteigerung im Juli 2021

Im Juli verzeichnete der Flughafen Wien inklusive seiner Auslandsbeteiligungen Flughafen Malta und Košice insgesamt 1.817.202 Passagiere (07/2020: 734.612 Passagiere). Kumuliert von Jänner bis Juli reduzierte sich das Passagieraufkommen jedoch um 38,9% auf 4.210.833 Reisende.

Flughafen Wien im Juli 2021

Am Standort Flughafen Wien erhöhte sich das Passagieraufkommen im Juli 2021 auf 1.474.634 Reisende (07/2020: 576.370). Die Anzahl der Lokalpassagiere beliefen sich auf 1.101.619, die Transferpassagieren auf 367.226. Die Flugbewegungen erhöhten sich im Juli 2021 auf 13.578, eine Steigerung von 5.930 Bewegungen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Schwechat, 12. August 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Verkürzter Konzern-
zwischenabschluss
zum 30. Juni 2021

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1.1. bis 30.6.2021

in T€	H1/2021	H1/2020	V. in %	Q2/2021	Q2/2020
Umsatzerlöse	128.606,0	195.784,8	-34,3	71.092,6	34.392,7
Sonstige betriebliche Erträge	9.415,3	3.322,2	183,4	7.952,4	919,2
davon aus COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen	5.080,4	0,0	n.a.	5.080,4	0,0
Betriebsleistung	138.021,3	199.107,0	-30,7	79.045,0	35.311,9
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	-13.393,6	-14.022,5	-4,5	-5.585,6	-3.580,7
Personalaufwand	-80.227,2	-109.446,0	-26,7	-41.104,1	-32.633,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-19.529,5	-25.595,2	-23,7	-10.346,2	-11.244,2
Wertminderungen/ Wertaufholung auf Forderungen	98,1	-454,0	n.a.	98,1	2.545,7
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	249,5	-736,9	133,9	679,4	-528,8
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	25.218,5	48.852,3	-48,4	22.786,6	-10.129,5
Planmäßige Abschreibungen	-65.506,0	-65.020,0	0,7	-32.207,3	-32.437,4
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-40.287,5	-16.167,7	-149,2	-9.420,7	-42.567,0
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	490,7	538,5	-8,9	490,7	317,8
Zinsertrag	203,6	354,5	-42,6	66,5	202,9
Zinsaufwand	-8.016,1	-8.060,2	-0,5	-4.069,1	-3.906,6
Sonstiges Finanzergebnis	1.430,0	-645,4	321,6	1.227,2	584,8
Finanzergebnis	-5.891,9	-7.812,7	24,6	-2.284,7	-2.801,0
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	-46.179,4	-23.980,4	-92,6	-11.705,3	-45.368,0
Ertragsteuern	13.641,3	5.814,4	134,6	4.123,8	11.065,4
Periodenergebnis	-32.538,0	-18.166,0	-79,1	-7.581,6	-34.302,6
Davon entfallend auf:					
Gesellschafter der Muttergesellschaft	-30.768,5	-16.684,8	-84,4	-7.090,9	-32.324,1
Nicht beherrschende Anteile	-1.769,6	-1.481,2	-19,5	-490,6	-1.978,4
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	83.874.681	83.892.997	-0,0	83.874.681	83.874.681
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)	-0,37	-0,20	-84,4	-0,08	-0,39

Konzern- Gesamtergebnisrechnung

vom 1.1. bis 30.6.2021

in T€	H1/2021	H1/2020	V. in %	Q2/2021	Q2/2020
Periodenergebnis	-32.538,0	-18.166,0	-79,1	-7.581,6	-34.302,6
Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden					
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	1.344,0	-213,5	n.a.	636,3	-213,5
Zum Marktwert erfolgsneutral bewertete Eigenkapitalinstrumente	570,0	-690,0	182,6	570,0	-690,0
Darauf entfallende latente Steuern	-478,5	225,9	311,8	-301,6	225,9
Sonstiges Ergebnis	1.435,5	-677,6	311,8	904,7	-677,6
Gesamtergebnis	-31.102,6	-18.843,6	-65,1	-6.676,9	-34.980,2
Davon entfallend auf:					
Gesellschafter der Muttergesellschaft	-29.333,0	-17.362,4	-68,9	-6.186,2	-33.001,7
Nicht beherrschende Anteile	-1.769,6	-1.481,2	-19,5	-490,6	-1.978,4

Konzern-Bilanz

zum 30.6.2021

in T€	30.6.2021	31.12.2020 °	V. in %
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	164.491,1	166.552,1	-1,2
Sachanlagen	1.425.540,5	1.469.019,6	-3,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	156.925,6	174.763,9	-10,2
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	41.241,6	40.992,1	0,6
Sonstige Vermögenswerte	31.344,6	31.304,8	0,1
	1.819.543,4	1.882.632,5	-3,4
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	5.634,1	5.947,4	-5,3
Wertpapiere	28.330,6	26.900,6	5,3
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	14.168,5	3.772,2	275,6
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	87.662,2	80.964,5	8,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	123.704,3	173.099,9	-28,5
	259.499,7	290.684,6	-10,7
Summe Aktiva	2.079.043,0	2.173.317,1	-4,3
PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	152.670,0	152.670,0	0,0
Kapitalrücklagen	117.885,1	117.885,1	0,0
Sonstige Rücklagen	-9.439,3	-10.693,7	-11,7
Einbehaltene Ergebnisse	913.443,7	944.031,0	-3,2
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar	1.174.559,4	1.203.892,4	-2,4
Nicht beherrschende Anteile	99.835,4	101.605,0	-1,7
	1.274.394,8	1.305.497,4	-2,4
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	165.876,3	170.293,5	-2,6
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	280.557,1	305.447,1	-8,1
Übrige Verbindlichkeiten	31.476,8	29.809,8	5,6
Latente Steuern	17.634,1	29.690,5	-40,6
	495.544,2	535.240,9	-7,4
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	193,3	384,9	-49,8
Übrige Rückstellungen*	52.981,1	67.670,4	-21,7
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	120.340,9	142.398,0	-15,5
Lieferantenverbindlichkeiten	21.146,2	26.620,1	-20,6
Übrige Verbindlichkeiten*	114.442,5	95.505,4	19,8
	309.104,0	332.578,9	-7,1
Summe Passiva	2.079.043,0	2.173.317,1	-4,3

°angepasst siehe Anhangsangabe 6

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 30.6.2021

in T€	H1/2021	H1/2020 ^o	V. in %
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)	-46.179,4	-23.980,4	-92,6
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen	65.506,0	65.020,0	0,7
+/- Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	-1.430,0	645,4	-321,6
+/- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	-249,5	736,9	-133,9
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	0,0	1.511,5	-100,0
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Vermögenswerten	-2.777,6	-70,9	n.a.
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-120,3	-114,7	4,9
+ Zins- und Dividendenergebnis	7.321,9	7.167,3	2,2
+ Erhaltene Dividenden	0,0	538,5	-100,0
+ Erhaltene Zinsen	139,6	345,9	-59,6
- Bezahlte Zinsen	-8.265,0	-8.430,2	-2,0
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	313,3	-130,1	-340,8
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	-20.138,1	23.266,5	-186,6
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen*	-60.905,4	-30.660,3	98,6
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten*	73.312,0	-42.592,6	-272,1
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	6.527,5	-6.747,1	196,7
- Zahlungen für Ertragsteuern	2.888,8	-56,5	n.a.
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	9.416,4	-6.803,6	238,4
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	202,5	106,6	90,0
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	3,3	3,3	0,0
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-31.758,4	-57.259,5	-44,5
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	-45,0	0,0	n.a.
+ Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	20.692,4	50.552,8	-59,1
- Auszahlungen für kurz- und langfristige Veranlagungen und Wertpapiere	-723,6	-55.570,5	-98,7
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-11.628,9	-62.167,4	81,3
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	0,0	-33,2	-100,0
- Erwerb von eigenen Anteilen	0,0	-2.727,4	-100,0
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	95.011,6	100.000,4	-5,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	-142.000,0	-25.055,0	n.a.
- Auszahlungen aus der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-194,7	-193,6	0,5
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-47.183,1	71.991,2	-165,5
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-49.395,6	3.020,2	n.a.
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	173.099,9	84.782,9	104,2
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	123.704,3	87.803,1	40,9

* angepasst siehe Anhangsangabe 6

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1.1. bis 30.6.2021

in T€	den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar				Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse			
Stand zum 1.1.2020	152.670,0	117.744,4	-10.699,4	1.016.561,2	1.276.276,3	104.632,6	1.380.908,8
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten			-517,5		-517,5	0,0	-517,5
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen			-160,1		-160,1	0,0	-160,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	-677,6	0,0	-677,6	0,0	-677,6
Periodenergebnis				-16.684,8	-16.684,8	-1.481,2	-18.166,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0	-677,6	-16.684,8	-17.362,4	-1.481,2	-18.843,6
Auflösung Neubewertungsrücklage			-181,1	181,1	0,0	0,0	0,0
Erwerb eigener Anteile			-2.727,4		-2.727,4		-2.727,4
Dotierung Kapitalrücklagen (Erwerb eigene Anteile)		140,6	0,0	-140,6			0,0
Dividendenausschüttung			0,0	0,0	0,0	-33,2	-33,2
Stand zum 30.6.2020	152.670,0	117.885,1	-14.285,5	999.916,9	1.256.186,5	103.118,1	1.359.304,7
Stand zum 1.1.2021	152.670,0	117.885,1	-10.693,7	944.031,0	1.203.892,4	101.605,0	1.305.497,4
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten			427,5		427,5	0,0	427,5
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen			1.008,0		1.008,0	0,0	1.008,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	1.435,5	0,0	1.435,5	0,0	1.435,5
Periodenergebnis				-30.768,5	-30.768,5	-1.769,6	-32.538,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0	1.435,5	-30.768,5	-29.333,0	-1.769,6	-31.102,6
Auflösung Neubewertungsrücklage			-181,1	181,1	0,0	0,0	0,0
Stand zum 30.6.2021	152.670,0	117.885,1	-9.439,3	913.443,7	1.174.559,4	99.835,4	1.274.394,8



**Ausgewählte
erläuternde
Anhangsangaben**

→ (1) Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses der Flughafen Wien AG zum 30. Juni 2021 erfolgte in Übereinstimmung mit IAS 34, wie er in der Europäischen Union (EU) anzuwenden ist.

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss enthält in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) nicht all jene Informationen und Angaben, die in einem vollständigen Abschluss verpflichtend sind und sollte daher in Verbindung mit dem Konzernabschluss der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2020 gelesen werden.

Neben den Angaben im vorliegenden Anhang und Konzernzwischenabschluss sind weitere erläuternde Angaben im Lagebericht enthalten (IAS 34.16A).

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss wurde weder einer Abschlussprüfung noch einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

→ (2) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Im verkürzten Konzernzwischenabschluss wurden die gleichen Bilanzierungs-, Bewertungs- und Berechnungsmethoden angewandt wie im Konzernabschluss 2020. Für weitergehende Angaben zu den angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie der ab 1. Jänner 2021 neu anzuwendenden Standards wird auch auf den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 der die Grundlage für den vorliegenden verkürzten Konzernzwischenabschluss darstellt, verwiesen.

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist von Ermessensbeurteilungen bezüglich Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen durch das Management abhängig. Mit Ausnahme der Änderungen aufgrund des Ausbruches der COVID-19-Pandemie, die im Kapitel „Auswirkungen von COVID-19“ beschreiben sind, sind die wesentlichen Annahmen und Schätzungsunsicherheiten unverändert zu jenen, die im letztjährigen Konzernanhang beschrieben sind.

Die folgenden Standards und Interpretationen wurden ab dem 1. Jänner 2021 neu angewendet:

- » Änderungen an IFRS 16: COVID-19 bezogenen Mieterleichterungen
- » Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7, „Reform der Referenzzinssätze Phase 2“

Alle erstmalig angewendeten neuen oder verbesserten Standards haben keine wesentliche Auswirkung auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage des Konzerns.

Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozent-Angaben können sich durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen ergeben.

→ (3) Covid-19 Auswirkungen

Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie löste eine globale Wirtschaftskrise aus, mit der Folge massiver Einschränkungen des Flugverkehrs. Die operativen Prozesse an den Flughäfen mussten auf die neuen Anforderungen an Hygiene und Sicherheit adaptiert werden, um den Flugbetrieb wieder hochzufahren. Die weiteren Auswirkungen der Pandemie auf die Luftverkehrsindustrie sind derzeit noch nicht absehbar. Es ist jedoch zu erwarten, dass es pandemiebedingt trotz der Inanspruchnahme von staatlichen Hilfsmaßnahmen und eingeleiteter Gegenmaßnahmen (Kostensenkungsprogramme und Finanzierungsmaßnahmen), wesentliche negative Auswirkungen auf die Ertragslage und alle finanziellen Kennzahlen des FWAG-Konzerns geben wird, die aber nicht bestandsgefährdend sind. Daraus resultiert auch, dass Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit unterliegen.

Umsatzerlöse, Kosten und Aufwendungen

Die Auswirkung der Pandemie zeigt sich auch in diesem Halbjahr unmittelbar im Rückgang der Umsatzerlöse. Nähere Erläuterung sind in Anhangsangabe 5 und im Lagebericht dargestellt. Der Umsatzrückgang betrifft jedoch alle Segmente. Zusätzliche Erlöse denen Aufwendungen aus bezogenen Leistungen gegenüberstehen konnten aufgrund der Durchführung von PCR-Tests am Standort Wien lukriert werden. Im Konzern wurden daher zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um den Umsatzverlust zu kompensieren. Dazu zählt insbesondere das bereits zu Beginn der Pandemie eingeleitete Kosteneinsparungs- und Liquiditätssicherungsprogramm das auch im laufenden Geschäftsjahr fortgeführt wird.

Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat im Berichtszeitraum staatliche Unterstützungsmaßnahmen in Anspruch genommen. Das betrifft einerseits die ab 16. März 2020 am Standort Wien eingeführte Kurzarbeit sowie andererseits die Erfassung von Förderungen betreffend Fixkostenzuschüsse I und dem Fixkostenzuschuss II (Fixkostenzuschuss 800.000) und/oder Verlustersatz.

Zuschüsse, die an keine Gegenleistung geknüpft sind und die mit hinreichender Sicherheit gewährt werden bzw. auf welche ein Rechtsanspruch besteht, wurden als sonstige Forderung aktiviert. Zuschüsse zur Aufwandsabdeckung wurden soweit möglich in der jeweiligen Aufwandsposition saldiert dargestellt, wenn nicht zuordenbar im sonstigen betrieblichen Ertrag. Zuschüsse die als sonstiger betrieblichen Ertrag erfasst sind betreffen im Wesentlichen Fixkostenzuschüsse im Zusammenhang mit Kosten für konzerninterne Leistungserbringung, sowie Ausfallsboni. Die Aktivierung der Forderungen betreffend Fixkostenzuschüsse betrifft die Tochterunternehmen der Flughafen Wien AG.

➔ **Folgende Tabelle stellt die im vorliegenden Zwischenbericht erfassten Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen am Standort Wien dar:**

in T€	H1/2021	H1/2020	Anmerkung
Sonstige betriebliche Erträge	5.080,4	0,0	Fixkostenzuschüsse, Ausfallsboni
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	145,9		Fixkostenzuschüsse
Personalaufwand	49.800,7	39.584,9	Kurzarbeitszuschüsse
Sonstige betriebliche Aufwendungen	549,9		Fixkostenzuschüsse
Planmäßige Abschreibungen	997,4		Fixkostenzuschüsse
Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen	56.574,3	39.584,9	

Wesentliche Beträge aus Fixkostenzuschüssen und Ausfallsboni werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als davon Vermerk (COVID-19 Unterstützungsmaßnahmen) gesondert ausgewiesen.

Malta International Airport war berechtigt, die COVID-Lohnzuschüsse gemäß „COVID Wage Supplement“ zu beantragen und erhielt ab dem 9. März 2020 monatlich EUR 800 pro Vollzeitbeschäftigten.

Während des Berichtszeitraums erhielt der Teilkonzern im Rahmen des COVID-Lohnzuschüsse € 1,4 Mio. (H1/2020 0,8 Mio.) an staatlichen Zuschüssen. Diese Beträge wurden in der Position „Personalaufwand“ in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung abgezogen.

Werthaltigkeitsprüfung

Die Werthaltigkeitsprüfung zum 30.6.2021 hat ergeben, dass kein Wertminderungsbedarf vorliegt. Die FWAG hat mit Blick auf die COVID-19-Pandemie schon Wertminderungsprüfungen zum 31.12.2020 für alle Unternehmensteile durchgeführt. Die Analyse externer und interner Quellen sowie die Aktualisierung der erwarteten Netto-Zahlungsströme haben gezeigt, dass die erwartete wirtschaftliche Leistung in der Zukunft gegeben sein wird und daher kein Wertminderungsbedarf gegeben war. Es sind zum 30.6.2021 keine zusätzlichen Hinweise oder Ereignisse aufgetreten, welche auf eine wesentliche Veränderung der Berechnungen bzw. der zugrunde gelegten Annahmen der Wertminderungsprüfung hindeuten würden.

Liquidität und Going Concern

Der FWAG-Konzern weist zum 30.6.2021 einen Periodenfehlbetrag von € 32,5 Mio. sowie einen operativen Cash Flow von plus € 9,4 Mio. aus und verfügt im Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses über finanzielle Mittel in Höhe von € 178,0 Mio. (31.12.2020: € 245,9 Mio.), die aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, sonstigen Vermögenswerten (Wertpapiere und Termineinlagen) bestehen. Weiters stehen nicht in Anspruch genommene Kreditlinien bereit. Aufgrund der pandemiebedingten Unsicherheit geht die aktuelle Planung für das Geschäftsjahr 2021 von mehreren Szenarien aus, je nach Härtegrad der angenommenen Beschränkungen. Keines der Szenarien lässt eine Bestandsgefährdung des Unternehmens erkennen. Das Kosteneinsparungsprogramm wird weitergeführt, alle staatlichen Unterstützungsmaßnahmen werden, sofern möglich, wahrgenommen. Der Konzernabschluss wurde daher unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt und enthält keine Anpassungen der Buchwerte und Klassifizierungen von Vermögenswerten, Schulden und ausgewiesenen Aufwendungen, die gegebenenfalls notwendig wären, wenn die Annahme der Unternehmensfortführung nicht angemessen wäre.

→ (4) Konsolidierungskreis

Seit dem 31. Dezember 2020 gab es keine Änderungen des Konsolidierungskreises.

Zum 30. Juni 2021 werden in den verkürzten Konzernzwischenabschluss neben der Flughafen Wien AG 26 inländische (31. Dezember 2020: 26) und 12 ausländische (31. Dezember 2020: 12) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Weiters wurden zwei inländische Unternehmen (31. Dezember 2020: 2) und ein ausländisches Unternehmen (31. Dezember 2020: 1) nach der Equity-Methode bewertet.

Zwei (31. Dezember 2020: 2) Tochterunternehmen wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den verkürzten Konzernzwischenabschluss einbezogen.

→ (5) Informationen zu Geschäftssegmenten (IFRS 8) und Umsatzerlösen (IFRS 15)

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 In-

vestitionen und Personalangaben der jeweiligen Bereiche der Flughafen Wien AG sowie der Umsätze, EBITDAs, EBITs, der vorgesehenen Investitionen und Personalzahlen der einzelnen Tochtergesellschaften.

Die Flughafen-Wien-Gruppe ordnet ihre Umsatzerlösströme den Bereichen „Aviation“ und „Non-Aviation“ zu. Weiters werden pro Segment die unterschiedlichen Umsatzströme weiter unterteilt, wie in den nachfolgenden Tabellen ersichtlich ist.

➔ Die Aufteilung nach Aviation- und Non-Aviation-Umsätzen stellt sich wie folgt dar:

H1/2021 in T€	Airport	Handling & Sicherheits- dienst- leistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	33.872,8	31.899,3	0,0	5.676,6	0,0	71.448,7
Non-Aviation	8.327,3	3.531,6	32.187,7	6.947,1	6.163,6	57.157,3
Externe Segment-umsätze	42.200,1	35.430,9	32.187,7	12.623,6	6.163,6	128.606,0

H1/2020^o in T€	Airport	Handling & Sicherheits- dienst- leistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	78.340,4	43.810,5	0,0	8.215,5	0,0	130.366,4
Non-Aviation	5.095,6	4.363,9	42.309,7	6.725,6	6.923,7	65.418,4
Externe Segment-umsätze	83.436,0	48.174,4	42.309,7	14.941,1	6.923,7	195.784,8

^o angepasst

→ Die Aufteilung nach geografischen Gebieten stellt sich wie folgt dar:

H1/2021 in T€	Airport	Handling & Sicherheits- dienst- leistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	42.200,1	35.430,9	32.187,7	0,0	6.163,6	115.982,4
Malta	0,0	0,0	0,0	12.623,6	0,0	12.623,6
Externe Segment- umsätze	42.200,1	35.430,9	32.187,7	12.623,6	6.163,6	128.606,0
H1/2020^o in T€	Airport	Handling & Sicherheits- dienst- leistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	83.436,0	48.174,4	42.309,7	0,0	6.923,7	180.843,7
Malta	0,0	0,0	0,0	14.941,1	0,0	14.941,1
Externe Segment- umsätze	83.436,0	48.174,4	42.309,7	14.941,1	6.923,7	195.784,8

^o angepasst

Segmenterlöse und Segmentergebnisse H1/2021 und H1/2020

H1/2021 in T€	Airport	Handling & Sicherheits- dienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	42.200,1	35.430,9	32.187,7	12.623,6	6.163,6		128.606,0
davon Erlöse aus Kundenverträgen	38.147,3	33.506,3	14.030,3	8.581,0	6.161,0		100.425,9
Interne Segmentumsätze	14.572,6	12.915,8	9.342,0	0,0	36.045,3	-72.875,7	0,0
Segment-umsätze	56.772,7	48.346,7	41.529,7	12.623,6	42.208,9	-72.875,7	128.606,0
Segment EBITDA	-1.028,6	-4.880,2	18.899,1	2.377,3	9.851,0	0,0	25.218,5
Segment EBITDA-Marge (in %)	-1,8	-10,1	45,5	18,8	23,3		
Segment EBIT	-40.431,5	-9.334,6	9.189,5	-4.158,1	4.447,2	0,0	-40.287,5
Segment EBIT-Marge (in %)	-71,2	-19,3	22,1	-32,9	10,5		
H1/2020* in T€	Airport	Handling & Sicherheits- dienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Überleitung	Konzern
Externe Segmentumsätze	83.436,0	48.174,4	42.309,7	14.941,1	6.923,7		195.784,8
Davon Erlöse aus Kundenverträgen	76.478,1	46.296,6	15.962,4	10.471,2	6.920,3		156.128,6
Interne Segmentumsätze	16.444,7	20.703,5	6.935,2	0,0	46.728,0	-90.811,4	0,0
Segment-umsätze	99.880,6	68.877,9	49.244,9	14.941,1	53.651,8	-90.811,4	195.784,8
Segment EBITDA	25.263,5	-9.380,0	19.274,2	2.578,1	11.116,5	0,0	48.852,3
Segment EBITDA-Marge (in %)	25,3	-13,6	39,1	17,3	20,7		
Segment EBIT	-14.681,5	-13.970,7	10.489,1	-3.126,4	5.121,9	0,0	-16.167,7
Segment EBIT-Marge (in %)	-14,7	-20,3	21,3	-20,9	9,5		

* angepasst

Änderungen im Geschäftsjahr 2021

Die Segmentberichterstattung wurde an die neue Berichtsstruktur angepasst. Die Besucherkategorie wird nun im Segment Retail & Properties zugeordnet und nicht mehr in den sonstigen Segmenten. Die Vergleichsangaben wurden entsprechend angepasst (IFRS 8.29).

Segment Airport

Beträge in € Mio.				
Umsatz	H1/2021	H1/2020	V. abs.	V. in %
Aircraftbezogene Entgelte	10,4	15,8	-5,4	-34,0
Passagierbezogene Entgelte	19,6	54,6	-35,0	-64,1
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	12,1	13,0	-0,9	-6,7
Umsatz Segment Airport	42,2	83,4	-41,2	-49,4

Umsatz in Höhe von € 42,2 Mio.

In den ersten sechs Monaten 2021 fiel der externe Umsatz im Segment Airport um 49,4% auf € 42,2 Mio. (H1/2020: € 83,4 Mio.). Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten sanken im Vorjahresvergleich um 34,0% auf € 10,4 Mio. (H1/2020: € 15,8 Mio.), im Wesentlichen aufgrund des pandemiebedingt gesunkenen Verkehrs (MTOW: minus 41,9%). Die passagierbezogenen Entgelte reduzierten sich im ersten Halbjahr 2021 um 64,1% auf € 19,6 Mio. (H1/2020: € 54,6 Mio.) entsprechend der Passagierentwicklung. Die Erlöse aus der Bereitstellung und Vermietung von Infrastruktur und aus sonstigen Dienstleistungen sanken ebenfalls um 6,7% auf € 12,1 Mio. (H1/2020: € 13,0 Mio.). Die internen Umsatzerlöse reduzierten sich im Periodenvergleich um 11,4% auf € 14,6 Mio. da die internen Vermietungserlöse und Konzernverrechnungen angepasst wurden. Die anderen Erträge reduzierten sich u.a. aufgrund geringerer aktivierter Eigenleistungen um 11,4% auf € 1,2 Mio.

Bedingt durch höhere bezogene Leistungen betreffend PCR Tests – dem jedoch externe Erlöse in entsprechender Höhe gegenüberstehen – erhöhte sich der externe Materialaufwand trotz eingeleiteter Kostensenkungen um € 2,2 Mio. auf € 3,4 Mio. (H1/2020: € 1,2 Mio.). Die Reduktion des Personalaufwandes um € 4,3 Mio. auf € 13,0 Mio., ist auf die im März des Vorjahres eingeführte Kurzarbeit sowie auf einen geringeren durchschnittlichen Personalstand (535 im Vergleich zu 568) zurückzuführen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um 20,2% auf € 5,0 Mio. (H1/2020: € 6,2 Mio.) gesenkt werden. Dies ist u.a. auf gesunkene Aufwendungen für Fremdpersonal, sonstigen Betriebsaufwand (Umweltfonds) sowie reduzierte Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation zurückzuführen. Den Einsparungen wirken höhere Aufwendungen für Instandhaltungen entgegen. Der interne Betriebsaufwand beläuft sich einsparungsbedingt auf € 37,7 Mio. nach € 51,2 Mio. in der Vorperiode.

EBITDA reduzierte sich um € 26,3 Mio. auf minus € 1,0 Mio.

Im Segment Airport reduzierte sich das EBITDA aufgrund der pandemiebedingten stark rückläufigen Umsätze in den ersten sechs Monaten 2021 um € 26,3 Mio. auf minus € 1,0 Mio. (H1/2020: plus € 25,3 Mio.). Unter Berücksichtigung der Abschreibungen im Ausmaß von € 39,4 Mio. (H1/2020: € 39,9 Mio.) wurde ein Segment-EBIT in Höhe von minus € 40,4 Mio. nach minus € 14,7 Mio. in der Vergleichsperiode erzielt. Die EBITDA-Marge reduzierte sich von 25,3% auf minus 1,8%, die EBIT-Marge von minus 14,7% auf minus 71,2%.

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.				
Umsatz	H1/2021	H1/2020	V. abs.	V. in %
Ground Handling	16,1	26,8	-10,7	-40,1
Frachtabfertigung	13,8	13,8	0,1	0,6
Sicherheitsdienstleistungen	1,0	1,8	-0,7	-40,6
Passenger Handling	0,8	2,4	-1,6	-67,1
General Aviation, Sonstiges	3,7	3,4	0,3	7,5
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	35,4	48,2	-12,7	-26,5

Umsätze um 26,5% auf € 35,4 Mio. gesunken

In den ersten sechs Monaten 2021 wurden im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen externe Umsätze in Höhe von € 35,4 Mio. (H1/2020: € 48,2 Mio.) erzielt. Die Umsatzerlöse aus dem Ground Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung) reduzierten sich aufgrund des pandemiebedingten Bewegungsrückgangs um 40,1% auf € 16,1 Mio. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung befinden sich auf dem Niveau des Vorjahres von € 13,8 Mio. (H1/2020: € 13,8 Mio.). Die Frachtvolumina (Cargo) erhöhten sich um 16,1% auf 125.150 Tonnen. Die externen Erlöse aus dem Passagierhandling fielen um 67,1% auf € 0,8 Mio. (H1/2020: € 2,4 Mio.). Die externen Umsätze für Sicherheitsdienstleistungen sanken auf € 1,0 Mio. (H1/2020: € 1,8 Mio.). Der Bereich General Aviation erwirtschaftete in den ersten sechs Monaten 2021 einen Umsatz von € 3,7 Mio. (plus 7,5%) nach € 3,4 Mio. in der Vorperiode. Die internen Umsatzerlöse reduzierten sich um 37,6% auf € 12,9 Mio. (H1/2020: € 20,7 Mio.) aufgrund von geringeren Weiterverrechnungen von internen Leistungen (Kosteneinsparungen und geringere Inanspruchnahme von Konzernleistungen). Die anderen Erträge erhöhten sich um € 2,7 Mio. im Vergleich zum Vorjahr (H1/2020: € 0,2 Mio.) was im Wesentlichen auf die Erfassung von Unterstützungsmaßnahmen betreffen COVID-19 zurückzuführen ist (Anhangsangabe 3).

Der Materialaufwand reduzierte sich im Vorjahresvergleich um 50,7% auf € 1,5 Mio. Der Personalaufwand reduzierte sich einerseits aufgrund des durchschnittlichen geringeren Personalstands (minus 493 Personen auf 2.916 Mitarbeiter) sowie andererseits aufgrund von Förderungen aus der COVID-19-Kurzarbeit um minus 28,6% auf € 42,0 Mio. (H1/2020: € 58,8 Mio.) Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit € 0,8 Mio. um € 1,2 Mio. unter dem Niveau der Vorjahresperiode und betreffen Einsparungen im Bereich der Fremdleistungen, Miet- und Pacht aufwendungen sowie geringere Zuweisungen für Forderungswertberichtigungen. Der interne Betriebsaufwand reduzierte sich aufgrund von Kosteneinsparungen und geringeren bezogenen Leistungen von Konzernleistungen um € 2,8 Mio. auf € 11,8 Mio. (H1/2020: € 14,6 Mio.).

EBITDA bei minus € 4,9 Mio.

Das EBITDA des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen verbesserte sich in den ersten sechs Monaten 2021 auf minus € 4,9 Mio. (H1/2020: minus € 9,4 Mio.). Nach Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 4,5 Mio. (H1/2020: € 4,6 Mio.) wurde ein EBIT von minus € 9,3 Mio. (H1/2020: minus € 14,0 Mio.) erzielt. Die EBITDA-Marge lag mit minus 10,1% über dem Vorjahresniveau von minus 13,6%, und die EBIT-Marge betrug im H1/2021 minus 19,3% (H1/2020: minus 20,3%).

Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.				
Umsatz	H1/2021	H1/2020 ^o	V. abs.	V. in %
Parken	6,2	11,2	-5,0	-44,6
Vermietung	14,2	14,1	0,1	1,0
Center Management & Hospitality	11,7	17,0	-5,2	-30,9
Umsatz Segment Retail & Properties	32,2	42,3	-10,1	-23,9

^o angepasst

Umsatz bei € 32,2 Mio. nach € 42,3 Mio. in der Vorperiode

Die externen Umsatzerlöse im Segment Retail & Properties sanken im Vorperiodenvergleich um 23,9% auf € 32,2 Mio. (H1/2020: € 42,3 Mio.). Getragen wurde diese Entwicklung einerseits durch geringere Erlöse aus dem Centermanagement & Hospitality, welche um 30,9% auf € 11,7 Mio. fielen (H1/2020: € 17,0 Mio.). Andererseits reduzierten sich auch die Parkerlöse um 44,6% von € 11,2 Mio. auf € 6,2 Mio. Die Erlöse aus dem Vermietungsbereich erhöhten sich leicht um 1,0% auf € 14,2 Mio. (H1/2020: € 14,1 Mio.). Die internen Umsatzerlöse erhöhten sich um € 2,4 Mio. auf € 9,3 Mio., die anderen Erträge erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund eines Grundstücksverkaufes um € 1,4 Mio. auf € 2,5 Mio. (H1/2020: € 1,1 Mio.).

Der Materialaufwand reduzierte sich u.a. durch geringere bezogene Leistungen für Weiterverrechnungen auf € 0,8 Mio. (H1/2020: € 1,0 Mio.). Der Personalaufwand reduzierte sich bei einem Mitarbeiterstand von 163 Personen (H1/2020: 153 Personen) um 26,2% auf € 3,6 Mio. (H1/2020: € 4,9 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um € 3,0 Mio. auf € 1,5 Mio. im Vergleich zur Vorjahresperiode reduziert werden und betreffen Einsparungen im Bereich der Beratungs-, Rechts- und Prüfkosten sowie geringeren Aufwendungen für Marktkommunikation, Instandhaltungen, und sonstigen Betriebsaufwand (Loungen). Die internen Betriebsaufwendungen sanken ebenfalls um € 1,5 Mio. auf € 19,2 Mio. aufgrund einsparungsbedingt geringerer intern bezogener Leistungen.

EBITDA bei € 18,9 Mio.

Das EBITDA des Segments Retail & Properties reduzierte sich aufgrund der gesunkenen Umsatzerlöse in den ersten sechs Monaten 2021 von € 19,3 Mio. um 1,9% auf € 18,9 Mio. Die Abschreibungen liegen mit € 9,7 Mio. um € 0,9 Mio. über dem Vorjahresniveau (H1/2020: € 8,8 Mio.), was auf die Inbetriebnahme des Office Park 4 zurückzuführen ist. Das EBIT reduzierte sich ebenfalls um 12,4% auf € 9,2 Mio. (H1/2020: € 10,5 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 45,5% (H1/2020: 39,1%), die EBIT-Marge 22,1% (H1/2020: 21,3%).

Segment Malta

Beträge in € Mio.					
Umsatz	H1/2021	H1/2020	V. abs.	V. in %	
Airport	5,8	8,4	-2,6	-30,6	
Retail & Property	6,8	6,5	0,2	3,6	
Sonstiges	0,1	0,1	0,0	7,6	
Umsatz Segment Malta	12,6	14,9	-2,3	-15,5	

Umsatz um 15,5% auf € 12,6 Mio. gesunken

Die externen Umsätze des Segments Malta nahmen in den ersten sechs Monaten um 15,5% auf € 12,6 Mio. ab (H1/2020: € 14,9 Mio.). Die airportbezogenen Umsätze reduzierten sich im Vergleich zur Vorperiode um 30,6% auf € 5,8 Mio., was primär auf den gesunkenen Verkehr infolge der Reisebeschränkungen während der COVID-19-Pandemie zurückzuführen ist. Der Bereich Retail & Property konnte die Umsätze leicht um 3,6% auf € 6,8 Mio. steigern.

Der Materialaufwand lag mit € 0,8 Mio. geringfügig über dem Vorjahresniveau. Die Personalaufwendungen konnten aufgrund eines geringeren durchschnittlichen Personalstands (minus 17,8%) Kosteneinsparungen (Gehaltsverzicht) sowie COVID-Lohnzuschüssen um 28,4% auf € 2,9 Mio. (H1/2020: € 4,1 Mio.) reduziert werden. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um 14,0% auf € 6,4 Mio. gesenkt werden und setzten sich u.a. aus Aufwendungen für Sicherheitspersonal, Reinigung, PRM-Leistungen, sonstigen Fremdpersonalleistungen, EDV, Airline-Marketing und Instandhaltungen zusammen.

EBITDA-Reduktion um 7,8% auf € 2,4 Mio.

Für das erste Halbjahr 2021 verzeichnete das Segment Malta ein EBITDA von € 2,4 Mio. (H1/2020: € 2,6 Mio.) und eine EBITDA-Marge von 18,8% nach 17,3% im Vorjahr. Nach Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 6,5 Mio. (H1/2020: € 5,7 Mio.) belief sich das EBIT auf minus € 4,2 Mio. (H1/2020: minus € 3,1 Mio.), was einer EBIT-Marge von minus 32,9% entspricht (H1/2020: minus 20,9%).

Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.				
Umsatz Sonstige Segmente	H1/2021	H1/2020 ^o	V. abs.	V. in %
Ver- und Entsorgung	3,7	4,0	-0,2	-5,3
Telekommunikation und EDV	1,5	1,6	-0,1	-8,8
Materialwirtschaft	0,2	0,3	-0,1	-27,9
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten	0,2	0,2	-0,1	-30,4
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung	0,1	0,1	0,1	86,7
GET2	0,2	0,4	-0,2	-48,7
Sonstiges inkl. Auslandsbeteiligungen	0,2	0,3	-0,1	-30,8
Umsatz Sonstige Segmente	6,2	6,9	-0,8	-11,0

^o angepasst

Umsatzerlöse in Höhe von € 6,2 Mio.

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente lagen im ersten Halbjahr 2021 bei € 6,2 Mio. (H1/2020: € 6,9 Mio.). Dieser Rückgang resultiert aus geringeren Erlösen im Bereich der Ver- und Entsorgung, Materialwirtschaft, Telekommunikation und der GET2. Die internen Erlöse belaufen sich auf € 36,0 Mio. (H1/2020: € 46,7 Mio.). Die Reduktion ist auf geringere intern bezogene Leistungen aufgrund von Kostensenkungen zurückzuführen. Die anderen Erträge (inkl. aktivierter Eigenleistungen) betragen € 2,9 Mio. (H1/2020: € 0,6 Mio.). Diese Erhöhung ist auf die Erfassung von Unterstützungsmaßnahmen zurückzuführen (Anhangsangabe 3)

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen ging im Periodenvergleich um 12,2% auf € 7,0 Mio. zurück (H1/2020: € 7,9 Mio.), insbesondere aufgrund des geringeren Verbrauchs an Treibstoffen und sonstigen Verbrauchsmaterial (VAT). Der Personalaufwand reduzierte sich einerseits aufgrund des durchschnittlichen geringeren Personalstands (minus 67 Personen auf 1.052 Mitarbeiter) sowie andererseits aufgrund von Förderungen aus der COVID-19-Kurzarbeit um 23,2% auf € 18,6 Mio. (H1/2020: € 24,3 Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich geringfügig im Vergleich zum Vorjahr von € 5,9 Mio. auf € 5,8 Mio. Hier steht den Einsparungen im Bereich der Fremdleistungen und anderen betrieblichen Aufwendungen eine Rückstellungsauflösung in der Vorperiode gegenüber. Der interne Aufwand beläuft sich auf € 4,0 Mio. (H1/2020: € 4,3 Mio.)

Das at-Equity-Ergebnis spiegelt das operative Ergebnis der Beteiligungen wider. In den ersten sechs Monaten 2021 wurden positive (operative) Ergebnisse in Höhe von € 0,2 Mio. verzeichnet (H1/2020: negative operative Ergebnisse € 0,7 Mio.). Die Verbesserung ist auf den Erfassung von Unterstützungsmaßnahmen dieser Beteiligungen zurückzuführen.

EBITDA in Höhe von € 9,9 Mio.

In Summe verzeichnete das Segment Sonstige Segmente ein EBITDA in Höhe von € 9,9 Mio. (H1/2020: € 11,1 Mio.). Nach Berücksichtigung der Abschreibungen in Höhe von € 5,4 Mio. (H1/2020: € 6,0 Mio.) konnte ein Segment-EBIT von € 4,4 Mio. (H1/2020: € 5,1 Mio.) erzielt werden. Die EBITDA-Marge betrug 23,3% (H1/2020: 20,7%), die EBIT-Marge belief sich auf 10,5% (H1/2020: 9,5%).

Angaben zum Segmentvermögen

→ Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

Beträge in T€	30.6.2021	31.12.2020
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.019.862,9	1.061.107,7
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	70.913,9	71.258,9
Retail & Properties	321.657,2	319.734,9
Malta	349.777,5	360.779,0
Sonstige Segmente	98.895,0	102.179,9
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.861.106,4	1.914.362,0
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen¹		
Sonstige langfristige Vermögenswerte	31.343,4	29.962,0
Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens	28.330,6	26.900,6
Forderungen an Finanzamt	2.959,6	9.714,8
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	42.038,1	27.022,8
Abgrenzungsposten	4.475,4	18.302,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	108.789,4	147.052,6
Summe sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen	217.936,6	258.955,1
Konzernvermögen	2.079.043,0	2.173.317,1

1) beinhaltet nicht zuordenbares Vermögen, ausgenommen Vermögen der MIA-Gruppe

→ (6) Ergänzende Erläuterungen zum Zwischenabschluss

Bilanz

Zur Erläuterung der Bilanz wird auch auf die Ausführungen im Konzern-Zwischenlagebericht verwiesen.

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von € 1.425,5 Mio. (31.12.2020: € 1.469,0 Mio.), die immateriellen Vermögenswerten mit einem Buchwert von € 164,5 Mio. (31.12.2020: € 166,6 Mio.) und die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien mit einem Buchwert von € 156,9 Mio. (31.12.2020: € 174,8 Mio.) enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingbilanzierung stehen.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Zum 30.6.2021 wurden mehrere Grundstücke in Höhe von insgesamt T€ 14.168,5 (31.12.2020: T€ 3.772,2) in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ nach IFRS 5 ausgewiesen. Die Grundstücke stehen im Zusammenhang mit vorgesehenen Veräußerungen für ein Gewerbegebiet im Umland und ist 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 30.6.2021 zu keiner Erfassung von Gewinnen oder Verlusten.

Eigenkapital

Im ersten Halbjahr 2021 wurden keine weiteren eigene Anteile erworben. Zum Stichtag 30.6.2021 hielt die Flughafen Wien Gruppe 125.319 (31.12.2020: 125.319 Anteile) Anteile des Unternehmens.

Dividende

Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2020 nach UGB von € 44.805.409,69 auf neue Rechnung vorzutragen. Im Geschäftsjahr 2021 erfolgte daher keine Dividendenausschüttung an die Anteilseigner der Flughafen Wien AG.

Kurzfristige Rückstellungen

Die Zuordnung einzelner Posten zu den kurzfristigen übrigen Rückstellungen sowie den kurzfristigen übrigen Verbindlichkeiten wurde zum 30.6.2021 angepasst. Der Ausweis der noch nicht konsumierten Urlaube sowie nicht abgerechneten Ermäßigungen und Incentives erfolgt nunmehr in den übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten und nicht mehr in den übrigen kurzfristigen Rückstellungen, da dies den Inhalt der Verpflichtungen besser widerspiegelt. Die Auswirkungen der Reklassifizierung zum 31.12.2020 sind in untenstehender Tabelle dargestellt und betreffen den Ausweis innerhalb der kurzfristigen Schulden und haben keine Auswirkung auf die Vermögens- und Ertragslage der Flughafen-Wien-Gruppe.

Kurzfristige Schulden	31.12.2020	Anpassung	31.12.2020 angepasst
Steuerrückstellungen	384,9	0,0	384,9
Übrige Rückstellungen	111.443,4	-43.773,0	67.670,4
Finanz- und Leasingverbindlichkeiten	142.398,0	0,0	142.398,0
Lieferantenverbindlichkeiten	26.620,1	0,0	26.620,1
Übrige Verbindlichkeiten	51.732,4	43.773,0	95.505,4
	332.578,9	0,0	332.578,9
Summe Passiva	2.173.317,1	0,0	2.173.317,1

Finanz- und Leasingverbindlichkeiten

→ Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten:

Beträge in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2021	250.000,0	142.000,0	392.000,0
Zugänge		95.011,6	95.011,6
Tilgungen		-142.000,0	-142.000,0
Umgliederung	-25.000,0	25.000,0	0,0
Stand 30.6.2021	225.000,0	120.011,6	345.011,6

Beträge in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2020	275.000,0	25.055,0	300.055,0
Zugänge		100.000,0	100.000,0
Tilgungen		-25.055,0	-25.055,0
Umgliederung	-25.000,0	25.000,0	0,0
Stand 30.6.2020	250.000,0	125.000,0	375.000,0

→ Entwicklung der Leasingverbindlichkeiten:

Beträge in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2021	55.447,1	398,0	55.845,1
Bewertungseffekt	236,0	0,0	236,0
Tilgungen		-194,7	-194,7
Umgliederung	-126,0	126,0	0,0
Stand 30.6.2021	55.557,1	329,3	55.886,4

Beträge in T€	Langfristige Leasingverbindlichkeiten	Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2020	55.432,9	388,7	55.821,6
Bewertungseffekt	228,0		228,0
Tilgungen		-193,6	-193,6
Umgliederung	-198,2	198,2	0,0
Stand 30.6.2020	55.462,7	393,3	55.856,0

Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzentwicklung des Flughafen-Wien-Konzerns war im ersten Halbjahr 2021 weiterhin maßgeblich durch die COVID-19-Pandemie beeinflusst. Während im Vorjahr erstmals im März weltweite Flug-, Einreise- und Kontaktbeschränkungen in Kraft getreten sind, wirkten sich diese im laufenden Geschäftsjahr schon bereits von Jahresbeginn an voll auf das Passagieraufkommen beziehungsweise die Umsatzerlöse aus. Infolgedessen reduzierte sich der Konzernumsatz um 34,3% oder € 67,2 Mio. auf € 128,6 Mio. (H1/2020: € 195,8 Mio.). Detaillierte

Umsatzanalysen sind in der Segmentberichterstattung in Anhangsangabe (5) im Konzern-Zwischenlagebericht und in Anhangsangabe (3) ersichtlich.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um € 6,1 Mio. auf € 9,4 Mio. (H1/2020: € 3,3 Mio.). Das ist im Wesentlichen auf einen Grundstücksverkauf in Höhe von € 2,7 Mio. sowie auf die Erfassung von Unterstützungsmaßnahmen zurückzuführen. Detaillierte Angaben zu diesen Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen sind in Anhangsangabe (3) ersichtlich.

Personalaufwand

Der Personalaufwand reduzierte sich um 26,7% oder € 29,2 Mio., dies ist im Wesentlichen einerseits auf einen gesunkenen durchschnittlichen Personalstand (H1/2021: minus 11,5% auf 4.983,5) sowie andererseits auf Zuschüsse für Kurzarbeit am Standort Wien zurückzuführen. Im ersten Halbjahr wurden im Personalaufwand € 49,8 Mio. (H1/2020: € 39,6 Mio.) an Zuschüssen für Kurzarbeit am Standort Wien erfasst. Am Standort Malta wurden € 1,4 Mio. (H1/2020: € 0,8 Mio.) an staatlichen Lohnzuschüssen erfasst. Zur Erläuterung des Personalaufwandes des Konzerns wird auf den Konzern-Zwischenlagebericht, sowie auf die Ausführungen in den Anhangsangaben (5) und (3) verwiesen.

Materialaufwand und sonstige betriebliche Aufwendungen

Zur Erläuterung des Materialaufwandes und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Konzerns wird auf den Konzern-Zwischenlagebericht, sowie auf die Ausführungen in der Anhangsangabe (5) verwiesen. In diesen Aufwandspositionen wurden ebenfalls Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen erfasst. Betreffend der daraus resultierenden Auswirkungen wird auf Anhangsangabe (3) verwiesen.

Abschreibungen

In den ersten sechs Monaten 2021 wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 65,5 Mio. (H1/2020: € 65,0 Mio.) erfasst.

Beträge in T€	H1/2021	H1/2020
Planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände	3.451,0	2.914,6
Planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	62.055,0	62.105,4
Summe Abschreibungen	65.506,0	65.020,0

In den planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen in Höhe von € 1,0 Mio. aufwandsmindernd erfasst. Bereinigt um diesen Effekt ist die Erhöhung der Abschreibungen im H1/2021 im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme des Office Park 4 zurückzuführen. Detaillierte Angaben zu diesen Erleichterungs- und Unterstützungsmaßnahmen sind ebenfalls in Anhangsangabe (3) ersichtlich.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern werden in der Zwischenberichtsperiode auf Grundlage der besten Schätzung des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Ertragsteuersatzes erfasst, der für das Gesamtjahr erwartet wird. Der Steueraufwand der Flughafen-Wien-Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

Beträge in T€	H1/2021	H1/2020
Ertrag (-) / Aufwand (+) für laufende Ertragsteuern	-1.106,4	-488,4
Veränderung latente Steuern / (-) Latenter Steuerertrag	-12.534,9	-5.326,0
Summe Steuern	-13.641,3	-5.814,4

Im laufenden Geschäftsjahr wurden aktive latente Steuern auf laufende steuerrechtliche Verlustvorträge gebildet die mit den passivierten latenten Steuern aufgerechnet wurden.

Aufgrund der Verlustsituation ergibt sich für die laufende Periode ein positiver Steuerertrag in Höhe von € 13,6 Mio. (H1/2020: € 5,8 Mio.) Die effektive Steuerquote beträgt für das laufende Geschäftsjahr 29,5% (H1/2020: 24,3%). Im Steuerertrag des laufenden Geschäftsjahres ist ein aperiodischer Steuerertrag in Höhe von € 1,2 Mio. erfasst.

→ (7) Saisonalität des Flughafengeschäfts

Das Geschäft der Flugverkehrsbranche unterliegt zwei unterschiedlichen saisonalen Einflüssen. Zum einen werden im ersten und vierten Quartal eher unterdurchschnittliche, im zweiten und dritten Quartal eher überdurchschnittliche Umsätze erzielt. Grund dafür ist das höhere Passagieraufkommen während der Sommermonate in Europa. Zum zweiten gibt es Schwankungen bei den Instandhaltungsaufwendungen und Wartungen. Diese werden üblicherweise im Herbst bzw. Winter durchgeführt, wodurch es zu höheren Ergebnisbelastungen zu Ende des Jahres kommt. Diese Entwicklung spiegelt sich im aktuellen Geschäftsjahr jedoch aufgrund der COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden Flugannullierungen nicht wider. Wie bei der Erläuterung der Umsatzerlöse bereits dargestellt wirkten im Vorjahr erstmals im März die weltweit eingeführten Flug-, Einreise- und Kontaktbeschränkungen, während sich diese im laufenden Geschäftsjahr schon bereits von Jahresbeginn an voll auf das Passagieraufkommen auswirkten. Im zweiten Quartal 2021 kam es aufgrund von Erleichterungen und aufgehobenen Kontaktbeschränkungen zu einer Erholung des Passagieraufkommens.

→ (8) Sonstige Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse

Für immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien bestehen am Bilanzstichtag 30. Juni 2021 Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 25,7 Mio. (31. Dezember 2020: € 17,9 Mio.).

Sofern ein Baubeschluss zur Errichtung der 3. Piste gefasst wird, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds binnen acht Wochen ab Baubeginnanzeige eine Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien aus dem Mediationsverfahren, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2020 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu zum Stichtag 30. Juni 2021 ein Betrag in Höhe von rund € 20,4 Mio. (Vorjahr: rund € 20,4 Mio.) ab.

Darüber hinaus gab es seit dem letzten Bilanzstichtag bei den Haftungsverhältnissen und sonstigen finanziellen Verpflichtungen keine materiellen Veränderungen.

→ (9) Nahestehende Unternehmen und Personen

Der Kreis der nahestehenden Unternehmen und Personen blieb gegenüber dem letzten Konzernabschluss unverändert.

Die Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen haben sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nicht wesentlich geändert und werden unverändert zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt.

In den ersten sechs Monaten 2021 gab es keine wesentlichen Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen oder Personen. Die Fremdleistungen, die von nahestehenden Unternehmen (nicht vollkonsolidierte Tochterunternehmen bzw. Unternehmen, die nach der at-Equity-Methode bilanziert werden) bezogen wurden, beliefen sich im Berichtszeitraum auf € 0,0 Mio. (H1/2020: € 0,0 Mio.). Die Umsätze mit diesen Unternehmen betragen € 0,3 Mio. (H1/2020: € 0,9 Mio.). Die Forderungen betragen zum Stichtag 30. Juni 2021 € 0,1 Mio. (31. Dezember 2020: € 0,2 Mio.), die Verbindlichkeiten € 5,8 Mio. (31. Dezember 2020: € 7,1 Mio.).

→ (10) Finanzinstrumente

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. Der beizulegende Zeitwert des Fonds der Kategorie „Fair Value through Profit & Loss“ (FVPL) bezieht sich im Vorjahr auf börsennotierte Fonds (Stufe 1). Die Schuldtitel der Kategorie FVPL betrifft eine Ergänzungskapitalobligation (Stufe 2). Die Eigenkapitaltitel betreffen Beteiligungen und Wertpapiere, die mangels aktivem Markt bzw. fehlender Kursnotiz der Stufe 3 zugeordnet werden. Diese werden vom FWAG-Konzern aus strategischen Gründen längerfristig gehalten. Die Bewertung dieser Eigenkapitaltitel erfolgt im sonstigen Ergebnis (OCI). Hinsichtlich der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie FVPL und FVOCI wurden keine Designierungen vorgenommen. Die beizulegenden Zeitwerte von Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (Bankdarlehen) und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten werden grundsätzlich als Barwerte der mit Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der jeweils gültigen Zinsstrukturkurve unter Berücksichtigung der Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten und eines angemessenen Credit Spread ermittelt (Stufe 2). In der Berichtsperiode wurden keine Umgliederungen zwischen den Stufen 1 und 2 vorgenommen.

→ Folgende Bewertungsverfahren und Inputfaktoren wurden angewendet:

Finanzinstrument	Stufe	Bewertungsverfahren	Inputfaktoren
Fonds	1	Marktwertorientiert	Börsenpreis
Schuldtitel (Wertpapiere)	2	Marktwertorientiert	Von Börsenpreis abgeleiteter Preis
Eigenkapitaltitel (Wertpapiere)	3	Kapitalwertorientiert	Eigenkapitalkosten, zukünftige Gewinnausschüttung
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen)	3	Kapitalwertorientiert	Anschaffungskosten als beste Schätzung (wegen Unwesentlichkeit)

Für die Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 wird ein kapitalwertorientiertes Bewertungsmodell angewandt. Das Bewertungsmodell berücksichtigt den Barwert der erwarteten Dividendenausschüttungen, abgezinst mit einem risikoadjustierten Abzinsungssatz.

Die wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren der Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) der Stufe 3 sind wie folgt:

- » Erwartete zukünftige Zahlungsströme aus Dividenden: rund T€ 350,0 p.a. (31.12.2020: rund T€ 310,0)
- » Risikoadjustierter Abzinsungssatz: 8,29% (31.12.2020: 8,29%)

Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen T€ 490,7 (Vorjahr: T€ 317,8).

Der geschätzte beizulegende Zeitwert der Stufe 3 würde wie folgt steigen (sinken), wenn der Diskontierungssatz um +/- 0,25% angepasst werden würde:

in T€	Sensitivitäten	
	Buchwert bei	
	Verringerung des Diskontierungssatzes	Anstieg des Diskontierungssatzes
Diskontierungssatzes +/- 0,25%	4.660,3	4.399,4

➔ **Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten:**

in T€	
Buchwert 1.1.2021	3.905,3
Zugänge	45,0
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	570,0
Buchwert 30.6.2021	4.520,3

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 Informationszwecken. Da die Bilanzpositionen „Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ sowie „Übrige Verbindlichkeiten“ sowohl Finanzinstrumente als auch nicht finanzielle Vermögenswerte bzw. nicht finanzielle Verbindlichkeiten enthalten, wurde die Zeile „Kein Finanzinstrument“ bzw. „Keine finanzielle Schulden / Keine Bewertungskategorie nach IFRS 9“ eingeführt, um eine Überleitung der Buchwerte zur entsprechenden Bilanzposition zu gewährleisten.

AKTIVA		Buchwerte					Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
		Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						
30. Juni 2021											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitle (Wertpapiere)	FVPL		23.347,9			23.347,9		23.347,9		23.347,9	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	4.520,3				4.520,3			4.520,3	4.520,3	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			28.361,7		28.361,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹	AC			68,7		68,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	5.769,8		44.115,6		49.885,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder) ¹	AC	20.220,0		5.723,6		25.943,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	834,6				834,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Schuldtitle (Wertpapiere) ¹	AC		4.982,7			4.982,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				123.704,3	123.704,3					Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument / Keine IFRS 9 Bewertungsgruppe											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	0,0		9.392,6		9.392,6					
		31.344,6	28.330,6	87.662,2	123.704,3	271.041,6					

¹⁾ der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

Erläuterung der Bewertungskategorien:
 FVPL – Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)
 FVOCI – Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)
 AC – Fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

AKTIVA		Buchwerte					Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Langfristiges Vermögen	Kurzfristiges Vermögen			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
		Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte	Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente						
31. Dezember 2020											
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst											
Schuldtitle (Wertpapiere)	FVPL		21.917,9			21.917,9		21.917,9		21.917,9	Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
Eigenkapitaltitle (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	3.905,3				3.905,3			3.905,3	3.905,3	Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			17.203,3		17.203,3					Fortgeführte Anschaffungskosten
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹	AC			177,0		177,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen ¹	AC	1.341,7		29.695,3		31.037,0					Fortgeführte Anschaffungskosten
Veranlagungen (Termingelder) ¹	AC	25.220,0		20.692,4		45.912,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	837,9				837,9					Fortgeführte Anschaffungskosten
Schuldtitle (Wertpapiere) ¹	AC		4.982,7			4.982,7					Fortgeführte Anschaffungskosten
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC				173.099,9	173.099,9					Nominalwert = Zeitwert
Kein Finanzinstrument / Keine IFRS 9 Bewertungsgruppe											
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n. a.	0,0		13.196,6		13.196,6					
		31.304,8	26.900,6	80.964,5	173.099,9	312.269,8					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

Erläuterung der Bewertungskategorien:
 FVPL – Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)
 FVOCI – Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)
 AC – Fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

PASSIVA		Buchwerte						Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
		Finanz- und Leasing- verbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Finanz- und Leasingver- bindlichkeiten	Lieferanten- verbindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten						
30. Juni 2021												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
	n. a.											
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				21.146,2		21.146,2					Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten ¹	AC	225.000,0		120.011,6			345.011,6	402.959,5			402.959,5	Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.557,1		329,3			55.886,4					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		5.174,9			44.987,4	50.162,2					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden / Keine IFRS 9 Bewertungsgruppe												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		26.301,9			69.455,1	95.757,0					
		280.557,1	31.476,8	120.340,9	21.146,2	114.442,5	567.963,4					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten
 2) Die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 7.29 (d) nicht erforderlich.

Erläuterung der Bewertungskategorien:
 FVPL – Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)
 FVOCI – Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)
 AC – Fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

PASSIVA		Buchwerte						Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
Beträge in T€	Bewertungs-kategorie	Langfristige Schulden		Kurzfristige Schulden			Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Summe	
		Finanz- und Leasing- verbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Finanz- und Leasingver- bindlichkeiten	Lieferanten- verbindlich- keiten	Übrige Verbindlich- keiten ³						
31. Dezember 2020												
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert												
n. a.												
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert												
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				26.620,1		26.620,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Finanzverbindlichkeiten ¹	AC	250.000,0		142.000,0			392.000,0	462.780,2			462.780,2	Fortgeführte Anschaffungskosten
Leasingverbindlichkeiten ²	AC	55.447,1		398,0			55.845,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		2.340,1			35.540,5	37.880,6					Fortgeführte Anschaffungskosten
Keine finanzielle Schulden / Keine IFRS 9 Bewertungsgruppe												
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		27.469,7			59.964,9	87.434,6					
		305.447,1	29.809,8	142.398,0	26.620,1	95.505,4	599.780,4					

1) der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

2) Die Angabe des beizulegenden Zeitwerts von Leasingverbindlichkeiten ist gemäß IFRS 7.29 (d) nicht erforderlich.

3) Ausweis angepasst - siehe Anhangsangabe 6 (Reklassifizierung)

Erläuterung der Bewertungskategorien:

FVPL – Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

FVOCI – Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)

AC – Fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

→ (11) Ereignisse nach Ende der Zwischenperiode

Andere Ereignisse nach Ende der Zwischenberichtsperiode, die für die Bewertung und Bilanzierung am 30. Juni 2021 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offengelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernzwischenabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

Erklärung des Vorstands

gemäß § 125 Abs. 1 Z3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte, verkürzte Konzernzwischenabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Halbjahreslagebericht des Konzerns ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns bezüglich der wichtigen Ereignisse während der ersten sechs Monate des Geschäftsjahres und ihrer Auswirkungen auf den verkürzten Konzernzwischenabschluss, bezüglich der wesentlichen Risiken und Ungewissheiten in den restlichen sechs Monaten des Geschäftsjahres und bezüglich der offenzulegenden wesentlichen Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen vermittelt.

Schwechat, 12. August 2021

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

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. Christian Schmidt

Telefon: +43/1/7007-23126

E-Mail:

christian.schmidt@viennaairport.com

Leitung Kommunikation

Tillmann Fuchs, MBA

Telefon: +43/1/7007-22816

E-Mail: t.fuchs@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

Grafik:

Ing. Mag.(FH) Philipp Stöhr



Disclaimer: Alle in diesem Quartalsbericht getroffenen Aussagen, die an die Zukunft gerichtet sind und auf künftige Entwicklungen der Flughafen Wien AG/Flughafen Wien Gruppe Bezug nehmen, beruhen auf derzeitigen Annahmen und Prognosen der Unternehmensführung. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder die im Risikobericht des Unternehmens beschriebenen Risiken eintreten, können die tatsächlichen Ereignisse oder Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr und die Flughafen Wien AG/Flughafen Wien Gruppe übernimmt keine Verpflichtung, diese zukunftsgerichteten Aussagen zu aktualisieren oder sie an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Die PDF-Ausgabe des Quartalsberichts 2/2021 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 Quartalsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit weibliche, männliche und diverse Personen gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Quartalsbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.