

Das praktische Handexemplar für den täglichen Gebrauch

HOW TO RUN AN AIRPORT

ALLES, WAS SIE FÜR DEN
ERFOLGREICHEN BETRIEB EINES
FLUGHAFENS WISSEN MÜSSEN!



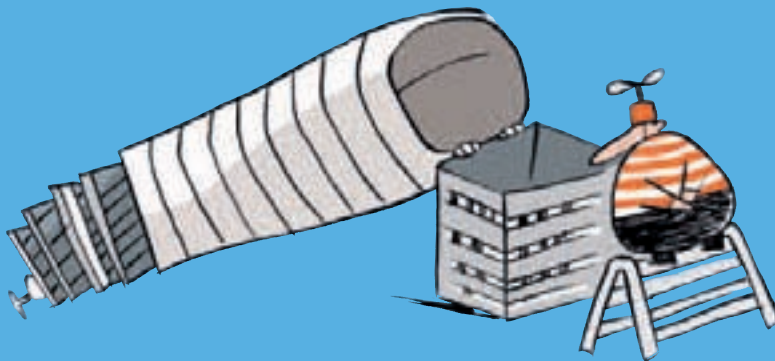
GESCHÄFTSBERICHT 2006

vie Vienna
International
Airport
Offen für neue Horizonte.

ÜBER DIESES BUCH

Ein Flughafen ist weit mehr als Ankommen und Abreisen. Ein Flughafen ist ein komplexes System aus vielen verschiedenen Schritten, Überlegungen, Planungen, Koordinaten, Parametern, Komponenten, Entscheidungen, Justierungen ... und auch von Korrekturen. Vom Parkplatz bis zur abhebenden Maschine gilt es unzählige Prozessschritte zu synchronisieren, und zwar möglichst reibungslos. Wo Zeit verloren geht, wird Geld verloren, und wo Gepäck verloren geht, wird Reputation verloren. Erfolg bedeutet Verantwortung, und Verantwortung bedeutet Weitblick.

Das vorliegende Buch will Ihnen am Beispiel Flughafen Wien die Schlüsselmomente dieser Branche näherbringen und versteht sich sowohl als Einstieg für Neulinge wie auch für fortgeschrittene Leser.



Offen für neue Horizonte.

WWW.VIENNAAIRPORT.COM

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen in € Mio. (ausgenommen Mitarbeiter)

	2006	Veränd. in %	2005	2004
Gesamtumsatz	463,9	13,1	410,3	398,3
davon Airport	211,3	12,0	188,6	190,5
davon Handling	139,6	5,6	132,2	123,6
davon Non-Aviation	112,8	26,4	89,2	83,9
EBIT	103,7	12,3	92,3	102,5
EBIT-Margin in % ¹⁾	21,7	2,0	21,3	24,5
EBITDA	169,6	13,3	149,7	151,6
EBITDA-Margin in % ²⁾	35,6	3,0	34,5	36,2
ROCE in % ³⁾	8,9	-13,3	10,2	13,1
Konzernergebnis nach Minderheiten	76,8	3,3	74,3	71,7
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	141,6	-10,4	158,0	194,4
Eigenkapital	739,2	13,1	653,8	627,7
Bilanzsumme	1.485,4	24,5	1.193,4	952,3
Investitionen ⁴⁾	203,4	-36,3	319,1	185,3
Ertragsteuern	24,3	-4,0	25,3	33,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ⁵⁾	3.834	9,5	3.500	3.232

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

MTOW in Mio. Tonnen ⁶⁾	6,8	3,7	6,5	6,2
Gesamtpassagiere in Mio.	16,9	6,3	15,9	14,8
davon Transferpassagiere in Mio.	5,7	4,2	5,4	5,1
Flugbewegungen	237.490	2,9	230.900	224.809
Fracht Luftfracht und Trucking; in Tonnen	265.778	13,3	234.677	209.625
Sitzladefaktor in % ⁷⁾	68,5	3,2	66,4	65,2

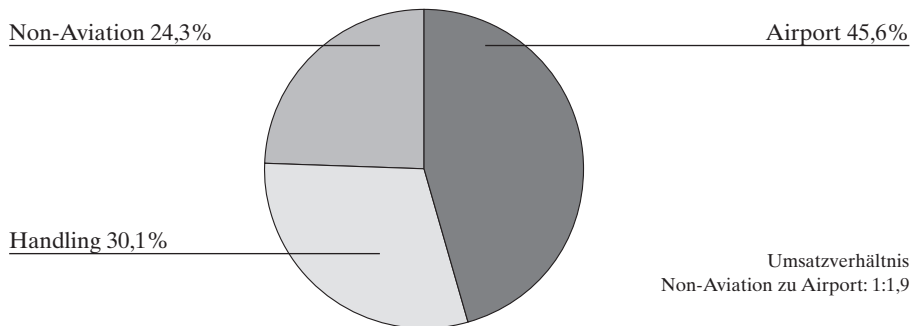
Börsentechnische Kennzahlen

Anzahl ausgegebener Aktien in Mio.	21	0,0	21	21
KGV per 31.12.	20,4	19,0	17,1	16,3
Gewinn je Aktie in €	3,66	3,4	3,54	3,41
Dividende je Aktie ⁸⁾ in €	2,20	10,0	2,00	2,00
Dividenden-Rendite per 31.12.; in %	3,0	-10,6	3,3	3,6
Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	60,2	6,4	56,5	58,6
Marktkapitalisierung per 31.12.; in € Mio.	1.562,4	23,0	1.270,3	1.169,7
Börsenkurs: Höchstwert in €	76,35	24,8	61,20	57,29
Börsenkurs: Tiefstwert in €	51,94	5,8	49,10	37,95
Börsenkurs: Wert per 31.12. in €	74,40	23,0	60,49	55,70
Marktgewichtung ATX per 31.12.; in %	1,5	-13,5	1,7	2,6

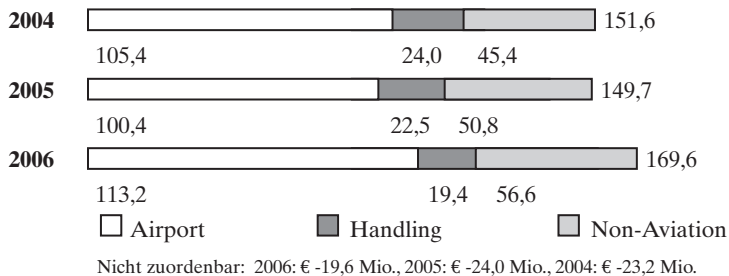
1) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern/Betriebsleistung 2) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern + Abschreibungen / Betriebsleistung 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax)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

Die Entwicklung des Flughafen Wien im Überblick

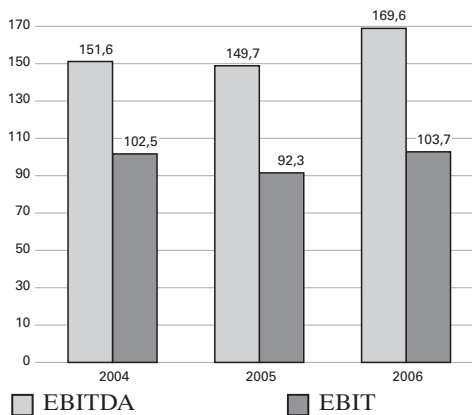
Konzernumsatz 2006 nach Segmenten



Entwicklung EBITDA nach Segmenten in € Mio.

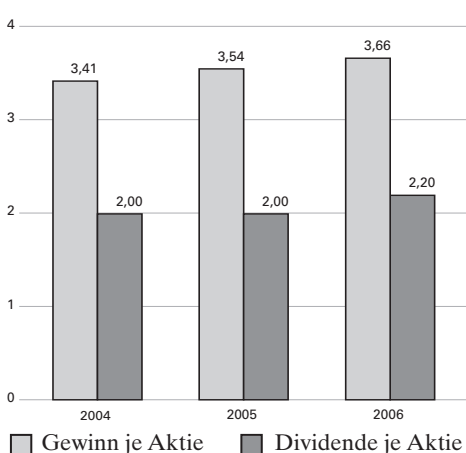


Entwicklung EBITDA und EBIT in € Mio.



Entwicklung Gewinn und Dividende je Aktie in €

Entwicklung Gewinn und Dividende je Aktie in €



„Ich gebe Ratschläge immer weiter.
Es ist das einzige, was man damit anfangen kann.“

– Oscar Wilde

HOW TO RUN AN AIRPORT

HOW TO RUN AN AIRPORT

**ALLES, WAS SIE FÜR DEN ERFOLGREICHEN
BETRIEB EINES FLUGHAFEN WISSEN MÜSSEN!**



Offen für neue Horizonte.

HOW TO RUN AN AIRPORT

Verantwortliche:

Mag. Christian Domany, Mag. Herbert Kaufmann, Ing. Gerhard Schmid
(alle Vorstandsmitglieder der Flughafen Wien AG)

Herausgeber: Flughafen Wien AG, Abteilung Kommunikation

Schwechat 2007

© Flughafen Wien AG, Wien. Alle Rechte vorbehalten.

Konzept und Beratung: BCA Mensalia

Design: Rosebud, Inc.

Illustrationen: Nicolas Mahler

Fotografie: Roman Bönsch, Larry R Williams (S. 49)

Druck und Bindung: Holzhausen

Zu beziehen über:

Flughafen Wien AG

Postfach 1

A-1300 Wien-Flughafen

www.viennaairport.com

Online-Ausgabe:

<http://gb2006.viennaairport.com>

Erschienen im März 2007

Inhalt

1. Kommunizieren Sie klar!	10
Kommentar des Vorstands	11
2. Suchen Sie die beste Crew!	16
Das Team des Flughafen Wien	17
Management	17
Vorstand und Aufbauorganisation	18
Aufsichtsrat	20
Mitarbeiter	21
3. Verpflichten Sie sich freiwillig zur transparenten Kommunikation!	25
Corporate Governance	26
4. Nehmen Sie die Anliegen Ihrer Aktionäre ernst!	30
Die Flughafen-Wien-Aktie	31
5. Sorgen Sie für klare Strukturen und ein fundiertes Geschäftsmodell!	35
Das Unternehmen Flughafen Wien	36
Geschäftsfelder	37
Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts	40
Erfolgsfaktoren	43
6. Schaffen Sie Raum für Wachstum!	58
Der Wachstumskurs des Flughafen Wien	59
Solide Ausgangslage	59
Wachstumsfaktoren	61
Wachstumsprojekte	64

7. Übernehmen Sie Verantwortung für Ihr gesamtes Umfeld!	66
Verantwortung für Menschen, Wirtschaft und Umwelt	67
8. Diskutieren Sie Ihren Geschäftsverlauf ausführlich!	71
Konzernlagebericht	72
Gesamtwirtschaftliches Umfeld	72
Verkehrsentwicklung	74
Umsatzentwicklung	77
Ertragslage	79
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	84
Investitionen	88
Risiken	89
Prognose	90
Nachtrag	91
9. Liefern Sie ausführliche Hintergrundinformationen!	92
Segmentberichterstattung	93
Airport	93
Handling	95
Non-Aviation	98
10. Transparenz hat Vorrang!	110
Konzernabschluss 2006	111
Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung	112
Konzern-Bilanz	113
Konzern-Geldflussrechnung	114
Veränderung des Konzern-Eigenkapitals	115
Anhang zum Konzernabschluss	116
Bericht des Abschlussprüfers	159
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	160
Bericht des Aufsichtsrates	166
11. Erklären Sie Ihr „Fachchinesisch“!	168
Glossar und Serviceangaben	169

Über dieses Buch

Für alle, die wenig Zeit haben und dennoch schnell, umfassend und substanziell erfahren wollen, worauf es ankommt. Dieses Buch eignet sich sowohl für Einsteiger wie auch für Profis, die ihre Kenntnisse rasch auffrischen und vertiefen wollen.

Sollten Sie einen Flughafen nicht auf eigene Rechnung betreiben wollen, so wird Ihnen am Beispiel Flughafen Wien eindrucksvoll demonstriert werden, wie lukrativ ein Aktieninvestment ist.

Im ersten Teil finden Sie eine ausführliche Darstellung der Leistungsträger und internen Kontrollmechanismen, gefolgt von einer anschaulichen Darstellung des Geschäftsmodells. Hier gehen wir der Frage nach, welche Hebel zur Steigerung von Umsatz und Ertrag in Gang gesetzt werden können, wo schlummern Potenziale und mögliche Perspektiven.

Aber kein Geschäft kann ohne Rücksicht auf das Umfeld und die involvierten Menschen und Parteien längerfristig und vor allem erfolgreich betrieben werden. Die Regeln für den verantwortungsvollen Umgang finden sich im zweiten Abschnitt dieses Buches.

Am Ende des Tages zählen jedoch weder Ihre Leidenschaft noch Ihr pures Wollen. Es sind die Zahlen, die zeigen, wie gut Sie wirklich sind. Studieren Sie daher im letzten Abschnitt dieses Ratgebers die Finanzdaten des Flughafens Wien und beurteilen Sie als Abschluss-Übung selbst, wie gut er sein Geschäft betreibt.

Zur Erleichterung der Leseführung werden nachstehende Symbole verwendet:



Dieses Symbol weist auf Musterbeispiele einer guten Unternehmensführung hin. Unbedingt beachten!



Zitate, O-Töne, Aussprüche, Denkwürdiges ...



Hier finden Sie Wissenswertes kompakt zusammengefasst.



Vorsicht: Stolperfalle!

①

KOMMUNIZIEREN SIE KLAR!

Liefere Sie Ihren Aktionären und Geschäftspartnern verlässliche Informationen zum vergangenen, aber auch zum erwarteten Geschäftsverlauf.



Kommentar des Vorstands

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2006 liegt hinter uns. Die Verkehrsentwicklung lag wieder über dem europäischen Durchschnitt und ermöglichte einen überaus soliden Geschäftsverlauf. Geprägt war das Jahr aber auch durch den zügigen Ausbau des Flughafens Wien und die Akquisition des Flughafens Košice in der Ostslowakei. Im Jahr 2006 erfolgte zudem ein weiterer Ankauf von rund 2 Prozent der Aktien an der Malta International Airport Plc. Nicht ohne ein leichtes Augenzwinkern wollen wir diese erfolgreichen Leistungen im vorliegenden Geschäftsbericht beleuchten und stellen ihn daher unter das Motto „How to run an airport“.

Lassen Sie uns nun aber die einzelnen Höhepunkte und Herausforderungen des Geschäftsjahres 2006 kurz Revue passieren:

Unsere Wachstumsstrategie mit den drei Stoßrichtungen Osteuropa-, Mittel- und Langstrecken- sowie Low-Cost-Carrier-Verkehr wurde 2006 konsequent fortgesetzt und ermöglichte die erfreuliche Verkehrsentwicklung. Sowohl das Gesamtpassagieraufkommen als auch die Flugbewegungen und das Maximum Take-off Weight übertrafen unsere Prognosen. In Summe konnten 2006 rund 16,9 Millionen Passagiere gezählt werden, womit der Vorjahreswert um 6,3 Prozent verbessert werden und auch der europäische Durchschnitt von 5,7 Prozent wie schon in den Vorjahren überboten werden konnte. Ein wichtiger Wachstumsimpuls geht von den Low-Cost-Carrier aus, die mit 2,2 Millionen Passagieren eine Steigerungsrate von 13,2 Prozent ausweisen.

Ausbauen konnten wir im Geschäftsjahr 2006 auch die Position des Flughafens Wien als Ost-West-Drehscheibe des europäischen Luftverkehrs. Mit 45 Osteuropa-Destinationen liegt der Flughafen Wien im Spitzenfeld der europäischen Flughäfen und profitierte 2006 von einem Passagierplus in diese Region von 8,0 Prozent. Einen wichtigen Wachstumstreiber bildete auch das Frachtaufkommen, das aufgrund von Frequenzerhöhungen der reinen Cargoflüge von Asiana Airlines und Korean Air um 13,3 Prozent gesteigert werden konnte. Der Anteil der Transferpassagiere am Gesamtpassagieraufkommen erreichte 2006 mit 33,7 Prozent nahezu das gleich hohe Niveau des Vorjahres. Neben unserer



Mit einem Passagierwachstum von 6,3 Prozent lag der Flughafen Wien 2006 erneut über dem europäischen Durchschnitt. Die wichtigsten Impulse gingen von den Low-Cost-Carrier, dem Ost-europa-Verkehr und den Langstrecken-Destinationen aus. Mit einem Plus von 13,3 Prozent konnte auch das Frachtaufkommen massiv gesteigert werden.

herausragenden Servicequalität bildet eine Mindestumsteigezeit, die mit 25 bis 30 Minuten zu den Spitzenwerten innerhalb vergleichbarer europäischer Flughäfen zählt, die Voraussetzung für diese Entwicklung.



Mit der Ausgestaltung unserer Tarifpolitik wollen wir die Airlines entlasten – nach Vergünstigungen im Vorjahr haben wir 2006 den Landetarif um 2,81 Prozent gesenkt.

Unsere Anstrengungen die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und die Airlines über eine optimale Tarifgestaltung zu entlasten, wurden 2006 fortgesetzt. Die bestehende Tarifformel wurde bis 2009 verlängert und per 1. Jänner 2006 wurde der Landetarif um 2,81 Prozent gesenkt. Die Passagiergebühr wurde vor allem zur Finanzierung der im Mediationsvertrag vereinbarten Umweltschutzmaßnahmen um € 1,12 angehoben. Der seit Jahren bestehende Transfer-Incentive wurde zur Stärkung der Transferfunktion auch 2006 weitergeführt.



Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied
und Sprecher
des Vorstands

Ergänzend zu den täglichen operativen Herausforderungen galt es 2006 die Vorhaben zur Absicherung des zukünftigen Wachstums voranzutreiben. Die positive Entwicklung des Passagieraufkommens und die Absicherung des Qualitätsniveaus verlangen die Erweiterung der bestehenden Terminalflächen und einen signifikanten Ausbau der Flächen für Shopping und Gastronomie. Das Herzstück dieser Kapazitätserweiterung bildete der Terminalausbau VIE-Skylink, dessen Inbetriebnahme im Frühjahr 2009 geplant ist.

Neben Projekten zur Kapazitätserhöhung bildet die Errichtung von schlüsselfertigen Immobilien einen strategischen Schwerpunkt zur Stärkung des Non-Aviation-Bereichs, wie beispielsweise des Office Park II, der bis Juni 2007 fertig gestellt wird. Zügig fortgesetzt wurden 2006 auch die Ausbaurbeiten des Bahnhofs Flughafen, die zur Verbesserung der Infrastrukturanbindung in Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen erfolgen.

Dieselbe Zielsetzung verfolgen wir mit dem im Rahmen eines Joint Venture zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Flughafen Wien AG errichteten und betriebenen City Airport Train (CAT). Bereits 10 Prozent aller Fluggäste nutzen den CAT, der in nur 16 Minuten den Flughafen Wien ohne Zwischenstopp mit Wien-Mitte, wo bereits das Check-in erledigt werden kann, verbindet.

Besondere Herausforderungen galt es 2006 auch im sensiblen Bereich der Sicherheit zu bewältigen. Sowohl die Besuche hochrangiger Politiker im Rahmen der österreichischen EU-Präsidentschaft wie auch jener des Präsidenten der USA verliefen reibungslos. Durch eine optimale Koordination und die Nutzung des neuen General Aviation Center konnten Behinderungen für den Alltagsbetrieb vermieden werden. Auch die mit November 2006 neuerlich verschärften Bestimmungen betreffend Handgepäck konnten dank des Engagements aller Beteiligten ohne wesentliche Nachteile für die Passagiere umgesetzt werden.



Wir nützen die Attraktivität des Standortes, um schlüsselfertige Immobilien zu entwickeln und langfristig zu vermieten. Die erfolgreiche Realisierung des Office Park dient als Paradebeispiel dieser Strategie.



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Doch nun ein Blick auf die wichtigsten Finanzkennzahlen des Geschäftsjahres 2006: Die Umsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe konnten 2006 um 13,1 Prozent auf € 463,9 Mio. erhöht werden. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) stieg um 13,3 Prozent auf € 169,6 Mio., die EBITDA-Margin stieg auf 35,6 Prozent. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) kletterte um 12,3 Prozent auf € 103,7 Mio.; die EBIT-Margin stieg auf 21,7 Prozent.

Das Finanzergebnis drehte von einem Plus in Höhe von € 7,7 Mio. im Vorjahr auf ein Minus von € 1,8 Mio. Diese Umkehrung ist im Wesentlichen auf die teilweise Fremdfinanzierung der umfangreichen Investitionen in Sachanlagen und Beteiligungen zurückzuführen. Trotzdem stieg das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) um 1,9 Prozent auf € 101,9 Mio. Nach einem um 4,0 Prozent geringeren Steueraufwand von € 24,3 Mio. errechnet sich ein Periodengewinn in Höhe von € 77,6 Mio. für das Jahr 2006. Gestützt auf diese stabile Entwicklung, schlagen wir der Hauptversammlung am 25. April 2007 eine Dividende von € 2,20 je Aktie vor. Gleichzeitig profitierten die Aktionäre der Flughafen Wien AG im Jahr 2006 von einem Kursanstieg von 23,0 Prozent, womit die Entwicklung des ATX übertroffen werden konnte.


Neben den bereits skizzierten Vorhaben am Standort selbst überprüfen wir laufend die Erschließung neuer Geschäftsfelder. Diese Vorhaben müssen den Unternehmenswert der Flughafen-Wien-Gruppe steigern. Die Beteiligung am Flughafen Malta entspricht diesen Vorgaben. Der Flughafen Wien ist im Rahmen eines Konsortiums zu 40 Prozent am Malta International Airport beteiligt und hält darüber hinaus weitere 10 Prozent der Aktien direkt. Mit der Übernahme des Flughafen Košice durch das Consortium TwoOne, an dem die Flughafen Wien AG beteiligt ist, konnte diese Strategie im Berichtsjahr fortgesetzt werden. Die Übertragung von 66 Prozent der Aktien des Flughafen Košice an das Consortium TwoOne fand im Oktober 2006 statt. Begünstigt durch seine geografische Lage, die Teile der Slowakei, Ungarns, der Ukraine und Polens als Catchment Area definiert, wird der Flughafen Košice seine Stellung im Point-to-Point-Verkehr während der nächsten Jahre weiter ausbauen.

Wichtige Vorarbeit wurde im Geschäftsjahr 2006 auch für die Beteiligung an der Flughafen Friedrichshafen GmbH geleistet. Beabsichtigt ist die Übernahme eines Anteils von 25,15 Prozent an der Gesellschaft, die im Rahmen einer Kapitalerhöhung erfolgen soll. Der Abschluss dieser Transaktion ist – vorbehaltlich der kartellrechtlichen Genehmigung – mit Ende des ersten Quartals 2007 geplant.

Für das Geschäftsjahr 2007 sind wir optimistisch, die positive Entwicklung der Vorjahre fortsetzen zu können. Wir erwarten einen Anstieg des Passagieraufkommens um 5 Prozent, des Maximum Take-off Weight von 3 Prozent und der Flugbewegungen von 2 Prozent. Im Zuge der Restrukturierung des Austrian Konzerns werden im Jahr 2007 einige Langstreckendestinationen eingestellt. Im Jahr 2007 werden Delta Air Lines, Korean Air, Air Transat, SkyEurope und KrasAir den Flughafen Wien in ihr Destinationsprogramm aufnehmen. Gleichzeitig wird das Streckennetz der Austrian Airlines Group um einen Linienflug nach Chicago erweitert und NIKI nimmt Moskau als neue Destination in sein Programm auf.

Die geplanten Ausbauvorhaben werden 2007 weitergeführt, wobei die Terminalerweiterung VIE-Skylink das Leitprojekt der kommenden Jahre ist. In Summe ist für das Geschäftsjahr 2007 ein Investitionsvolumen von € 250 Mio. geplant. Der Umsatz sollte sich in Abhängigkeit zur Verkehrsentwicklung weiter verbessern, die Ertragslage wird auch 2007 von der regen Investitionstätigkeit und dem Anstieg der damit verbundenen Abschreibungsaufwendungen beeinflusst werden.

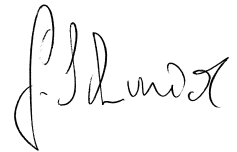
Abschließend möchten wir unseren Mitarbeitern, Geschäftspartnern und Aktionären für ihr Vertrauen im Geschäftsjahr 2006 unseren herzlichen Dank aussprechen.



Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

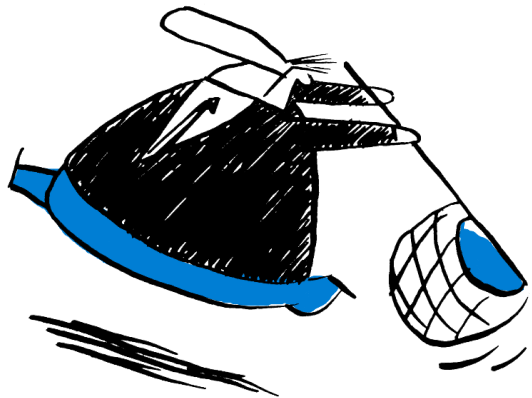


Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

②

SUCHEN SIE DIE BESTE CREW!

**Denn Ihr Erfolg steht und fällt mit dem
Engagement Ihrer Mitarbeiter.**



Das Team des Flughafens Wien

In diesem Kapitel

- Die Aufbauorganisation des Flughafens Wien
- Wissenswertes zu Vorstand und Aufsichtsrat
- Angaben zu den 3.834 Mitarbeitern der Flughafen-Wien-Gruppe

Das Management

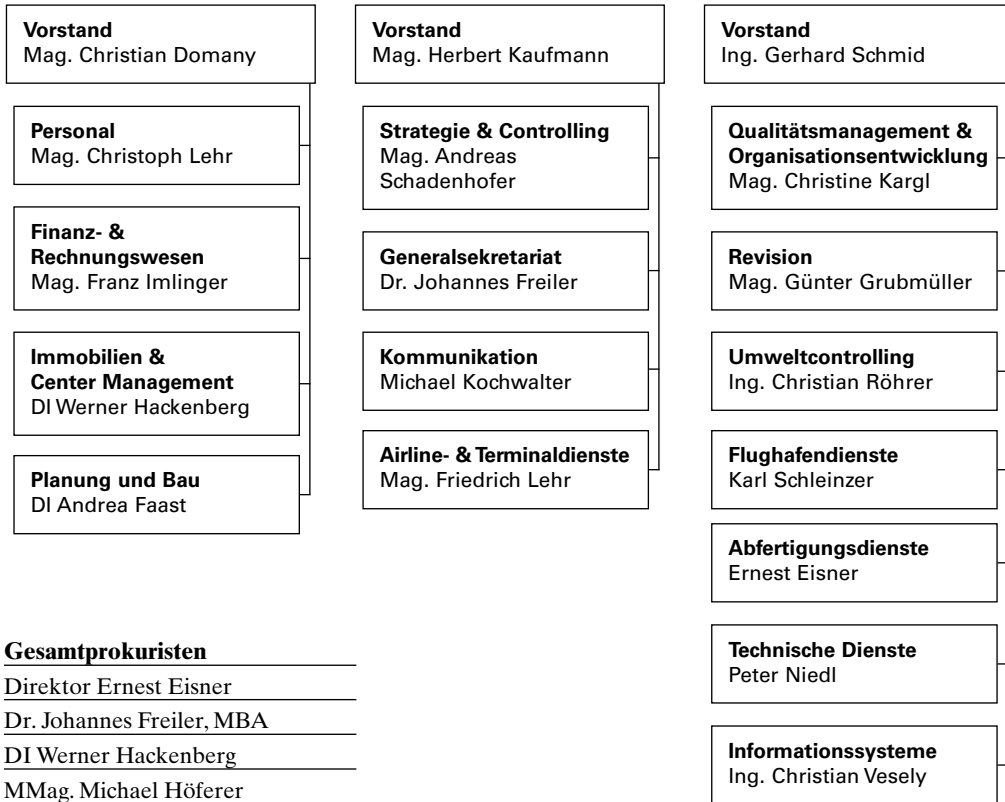
Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde vom Aufsichtsrat für die Periode vom 1. Oktober 2004 bis 30. September 2009 bestellt. Die Organisationsstruktur unterscheidet 15 Unternehmensbereiche; diese sind den einzelnen Vorstandsmitgliedern (wie aus der Abbildung auf der nächsten Seite ersichtlich) unterstellt.

Im Rahmen eines strategischen Managementsystems wird durch laufendes Monitoring das Erreichen unserer finanziellen und qualitativen Zielsetzungen überwacht. Einen wichtigen Eckpfeiler dieser Ausrichtung bildet ein leistungsorientiertes Incentive-System. Dieses Motivierungsmodell richtet sich an den Vorstand – er definiert seine Finanz- und Qualitätsziele mit dem Aufsichtsrat – und an Führungskräfte der ersten und zweiten Berichtsebene.



Dank einer schlanken und klaren Unternehmensorganisation können die Prozesse des Flughafens Wien effizient gesteuert werden. Die Verantwortungsbereiche sind klar abgesteckt und mit einem Motivierungsmodell für Führungskräfte hinterlegt.

Aufbauorganisation (Organigramm nach Tätigkeitsbereichen)



Gesamtprokuristen

- Direktor Ernest Eisner
- Dr. Johannes Freiler, MBA
- DI Werner Hackenberg
- MMag. Michael Höferer
- Mag. Franz Imlinger
- Mag. Friedrich Lehr, MBA
- Direktor Karl Schleinzer
- Direktor Michael Tmej

Der Vorstand

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

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

Vorstandsmitglied Mag. Christian Domany, geboren 1952, arbeitete nach Abschluss des Studiums der Betriebswirtschaftslehre zuerst bei der Creditanstalt Bankverein. 1984 wechselte er zur Industriellenvereinigung, wo er unter anderem als Leiter des Bereichs „Personal, Finanzen und Organisation“ und als Generalsekretär-Stellvertreter tätig war. Nach der Ernennung zum Generalsekretär des Österreichischen Sparkassenverbands im Jahr 1997 wurde er drei Jahre später Generalsekretär der Wirtschaftskammer Österreich. Am 1. Oktober 2004 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG, wo er für den Geschäftsbereich Immobilien und Center Management, die Fachbereiche Personal und Finanz- und Rechnungswesen sowie den Servicebereich Planung und Bau verantwortlich zeichnet.

Der Aufsichtsrat

Vorsitzender

Johannes Coreth, Generaldirektor-Stv. Niederösterreichische Versicherung (seit 9.5.1997)

Stellvertreter

KR Karl Samstag, Generaldirektor a.D.
Bank Austria Creditanstalt AG (seit 22.4.2004)
Dkfm. Alfred Reiter, Vorstandsvorsitzender
Investkredit Bank AG i.R. (seit 11.5.2001)

Einfache Mitglieder

Mag. Erwin Hameseder, Generaldirektor
Raiffeisen-Holding NÖ-Wien reg. Gen.m.b.H.
(seit 22.4.2004)
Dr. Christoph Herbst, Rechtsanwalt
(seit 25.4.2002)
Dr. Franz Lauer, Generaldirektor Wiener
Städtische Versicherung AG i.R. (seit 7.5.1998)
Hans-Jörgen Manstein, Manstein
Zeitschriftenverlag GesmbH (seit 24.4.2003)
KR Alfons Metzger, Metzger Realitäten Gruppe
(seit 25.4.2002)
KR Dr. Karl Skyba, Generaldirektor a.D.
Wiener Stadtwerke Holding AG (seit 22.4.2004)

Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder

Ing. Manfred Biegler, Vorsitzender des
Angestelltenbetriebsrats
Gerhard Gager, Vorsitzender des
Arbeiterbetriebsrats
Eduard Oettl, Angestelltenbetriebsrat
Dieter Rozboril, Stv. Vorsitzender des
Arbeiterbetriebsrats
Alfred Zimmer, Stv. Vorsitzender des
Angestelltenbetriebsrats (bis 30.6.2006)
Thomas Schäffer, Stv. Vorsitzender des
Angestelltenbetriebsrats (ab 1.7.2006)

Vertreter der Aufsichtsbehörde

Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart

Alle von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder sind bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2007 beschließt, bestellt.

Mitglieder des Präsidial- und Personalausschusses

Johannes Coreth
KR Karl Samstag
Dkfm. Alfred Reiter

Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder

Ing. Manfred Biegler
Gerhard Gager

Mitglieder des Strategieausschusses

Johannes Coreth
KR Karl Samstag
Dkfm. Alfred Reiter
Dr. Christoph Herbst
KR Alfons Metzger

Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder

Ing. Manfred Biegler
Gerhard Gager
Dieter Rozboril

Mitarbeiter des Prüfungsausschusses

Johannes Coreth
KR Karl Samstag
Dkfm. Alfred Reiter
Mag. Erwin Hameseder
Dr. Franz Lauer

Die Mitarbeiter

In diesem Kapitel

- Kapazitätsbedingter Ausbau des Mitarbeiterstandes um 9,5 Prozent auf 3.834
- € 641.000 für Aus- und Weiterbildung investiert
- Motivation durch freiwillige Sozialleistungen und Beteiligung am Unternehmenserfolg

Personal

	2006	Veränderung	2005	2004
Personalstand	3.834	9,5%	3.500	3.232
davon Arbeiter	2.821	12,2%	2.515	2.299
davon Angestellte	1.013	2,8%	985	933
Lehrlinge	28	3,7%	27	25
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter*	6.206	4,5%	5.940	5.923
Durchschnittsalter in Jahren*	38,7	0,8%	38,4	38,2
Betriebszugehörigkeit in Jahren*	9,9	0%	9,9	9,7
Anteil Frauen*	12,5%	-0,3%	12,8%	12,9%
Ausgaben Ausbildung*	€ 641.000	-5,5%	€ 676.000	€ 670.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle*	154	-5,5%	163	173

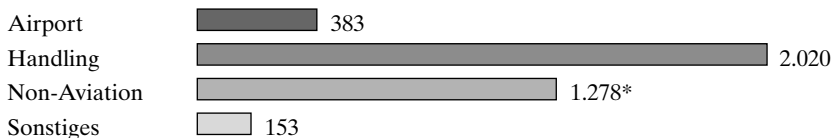
* Bezogen auf die Flughafen Wien AG

Am gesamten Standort des Flughafen Wien arbeiten in Summe mehr als 16.000 Menschen. 3.834 entfallen auf die Flughafen-Wien-Gruppe, davon 3.036 auf die Flughafen Wien AG. Die restlichen Arbeitsplätze verteilen sich auf die rund 230 am Flughafen Wien ansässigen Unternehmen.



Mit 3.834 Mitarbeitern zählt die Flughafen-Wien-Gruppe zu den größten Arbeitgebern der Region.

Mitarbeiter nach Segmenten



* Davon 749 Mitarbeiter in der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.

Im Jahr 2006 wurden von der Flughafen Wien Gruppe 334 neue Mitarbeiter eingestellt, die sowohl ausscheidende ersetzen wie auch den Mehrbedarf abdecken. Die Steigerung des Personalstands ist im Wesentlichen auf Personalaufnahmen im Segment Handling aufgrund des Verkehrswachstums (78 Mitarbeiter) und auf Personalaufnahmen in der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) (250 Mitarbeiter) – dem Segment Non-Aviation zugeordnet – aufgrund der erhöhten Sicherheitsmaßnahmen zurückzuführen.

Leistungsorientierung

Zur Steigerung der Unternehmensidentifikation und Motivation sind mit dem Vorstand und der ersten und zweiten Managementebene neben den fixen auch erfolgsabhängige Gehaltskomponenten vereinbart. Aktienoptionspläne sind hingegen nicht vorgesehen. Im Geschäftsjahr 2006 wurden rund € 2.067.000 (exklusive Vorstand) für außerordentliche Leistungen und das Erreichen der Zielvereinbarungen an Dienstnehmer ausbezahlt. Die variable Vergütung der Bereichsleiter orientiert sich am Erreichungsgrad von monetären wie auch qualitativen Zielen, wie etwa dem Ausgang der Kundenbefragung.



Vergessen Sie nicht, Ihre Mitarbeiter am Unternehmenserfolg teilhaben zu lassen!

Mitarbeiterstiftung

Über eine unabhängige Privatstiftung, die seit dem Jahr 2000 10 Prozent der Aktien der Flughafen Wien AG hält, profitieren unsere Mitarbeiter direkt vom Unternehmenserfolg. Im Berichtsjahr wurde für das Geschäftsjahr 2005 ein Betrag in Höhe von € 4,2 Mio. an die Mitarbeiter ausgeschüttet, was pro Kopf 69,61 Prozent eines durchschnittlichen Monatsbezugs entspricht. Die Verteilung erfolgte entsprechend den jährlichen Bruttobasisbezügen. Der Stiftungsvorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer bilden die in der Satzung definierten und von der Flughafen Wien AG völlig unabhängig agierenden Organe der Mitarbeiterstiftung.

Aus- und Weiterbildung

Nachdem im Vorjahr eine unternehmensweite Bildungsbedarfsanalyse durchgeführt wurde, konnte 2006 das Aus- und Weiterbildungsangebot neu ausgerichtet bzw. optimiert werden. Mehrere Bildungsprogramme stehen den Mitarbeitern offen: So genannte On-the-Job-Ausbildungen werden von den jeweiligen Unternehmensbereichen selbst initiiert. Die Abteilung „Personalplanung und -entwicklung“ erstellt zudem ein allgemeines Aus- und Weiterbildungsprogramm für alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG. Einen Fokus bilden Sprachkurse in Englisch und Slowakisch sowie EDV-Anwendungsschulungen oder auch Angebote zur Verbesserung der Sozialkompetenzen. Verstärkt wurde das Bildungsprogramm zur Verbesserung der Präsentationstechniken, der Kommunikation und des Zeit- und Selbstmanagements. Als Beispiel für zielgruppenspezifische Schulungsmaßnahmen kann der im Vorjahr gestartete Office-Management-Lehrgang für Sekretärinnen genannt werden, der im Berichtsjahr abgeschlossen wurde. Zur Optimierung der Prozesse wurden für Unternehmensbereiche mit hohen Mitarbeiterzahlen maßgeschneiderte Veranstaltungen mit den Schwerpunkten Kommunikation, Kundenorientierung, Schnittstellenmanagement und Teambildung angeboten.

Die in mehreren Modulen organisierte Führungskräfteausbildung ging 2006 in die nächste Runde und widmete sich der praxisorientierten Führungsarbeit. 2006 nahmen insgesamt sechs Mitarbeiter am MBA-Programm teil, wovon zwei ihren Abschluss erreichen konnten.

Im Rahmen des zentral organisierten Weiterbildungsprogramms wurden 2006 55 Kurse zu den oben beschriebenen Themenschwerpunkten angeboten, die in Summe von 396 Mitarbeitern besucht wurden. Die Aufwendungen der Flughafen Wien AG für Aus- und Weiterbildung betragen 2006 rund € 641.000, exklusive der Kosten für intern erbrachte Leistungen.

Lehrlingsausbildung

Mit einer fundierten Lehrlingsausbildung will die Flughafen Wien AG Jugendlichen nicht nur eine hochwertige Ausbildung bieten, sondern in weiterer Folge auch den internen Fachkräftebedarf abdecken. 2006 standen sechs kaufmännische und 22 gewerbliche Lehrlinge in Ausbildung. Neben ihrem Lehrberuf wurden ihnen auch Englisch-Sprachkurse, EDV-Schulungen und fachübergreifende Seminare angeboten. Im Sommer 2006 fand ein einwöchiges Lehrlingsseminar zu den Themen „Suchtprävention und Erlebnispädagogik“ auf der Hohen Wand statt, um die soziale Kompetenz und das Konfliktpotenzial junger Mitarbeiter zu verbessern. Für alle neu eingetretenen Lehrlinge wurde 2006 erstmals ein „Welcome Package“ geschnürt, das einen optimalen Einstieg ins Berufsleben ermöglichen sollte. Dieses „Package“ beinhaltet ein speziell auf Lehrlinge zugeschnittenes Ausbildungsprogramm. An mehreren Tagen der Einführungswoche finden Trainings zu folgenden Themenschwerpunkten statt: EDV-Schulungen, Rhetorik und Kommunikation (z.B. „Überzeugend telefonieren, auch in englischer Sprache“).

Internationale Austauschprogramme

Bereits im Jahr 2005 wurde ein Mitarbeiter-Austauschprogramm mit dem Flughafen Malta gestartet. Dadurch sollen nicht nur Kontakte zwischen den Mitarbeitern geknüpft werden, sondern auch der Austausch von Fachwissen und die Verbesserung der Fremdsprachenkenntnisse forciert werden. 2006 wurden 22 Mitarbeiter aus Malta für eine Woche in das tägliche Geschehen am Flughafen Wien eingebunden. Erstmals wurden 2006 auch sechs Mitarbeiter vom Flughafen Riga eingeladen. Das erfolgreiche Austauschprogramm mit dem Flughafen München wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Im Rahmen des von der EU geförderten Leonardo-Programms konnten vier unserer Lehrlinge drei Wochen lang Praxiserfahrung im täglichen Arbeitsablauf am Flughafen München sammeln. Fünf Kollegen aus München wurden im Gegenzug am Flughafen Wien in den Arbeitsalltag integriert.



Die EU fördert mit dem Leonardo-Programm den internationalen Austausch von Lehrlingen. Der Flughafen Wien nützt diese Chance im Interesse seiner Lehrlinge bereits seit mehreren Jahren.

Freiwillige Sozialleistungen

Die Flughafen Wien AG übernimmt in vielfältiger Weise Verantwortung für ihre Mitarbeiter. So ist beispielsweise ein mehrfach prämiertes Betriebskindergarten mit erweiterten Öffnungszeiten (5.30–20.00 Uhr) eingerichtet, der auch Mitarbeitern im Schichtdienst eine hervorragende Betreuung ihrer Kinder ermöglicht. Als kostenloser Werkverkehr können sowohl der City Airport Train (CAT) sowie zahlreiche Busverbindungen in die Umlandgemeinden genutzt werden – eine freiwillige Leistung für die im Berichtsjahr € 704.000 aufgewendet wurden. Zusätzlich wurden Essenszuschüsse in Form von Gutscheinen in Höhe von € 417.000 finanziert. Zur Unterstützung der individuellen Altersvorsorge werden als Arbeitgeberanteil 2,5 Prozent eines Monatsbezugs an eine betriebliche Pensionskassa bezahlt. Der Arbeitnehmer selbst hat die Möglichkeit, eine freiwillige Einzahlung bis zur gleichen Höhe zu leisten. Mit € 139.000 wurden Zusatzunfallversicherungen und Familien-Zusatzkrankenversicherungen unterstützt.



Der Flughafen Wien übernimmt weitreichende Verantwortung für seine Mitarbeiter und unterstützt sowohl private Altersvorsorge wie auch zahlreiche Maßnahmen der Gesundheitsförderung.

Ein besonderes Engagement der Flughafen Wien AG gilt der beruflichen Integration von Menschen mit Behinderungen, wofür sie 2006 den JobOskar in der Kategorie Großbetriebe erhielt. Ein sehbehinderter Kollege beispielsweise ist mit dem Projekt beauftragt, die Flughafen-Website auch für Menschen mit Sehbehinderung zugänglich zu machen. Der mit einer speziellen Software adaptierte Arbeitsplatz verbalisiert Bildschirminhalte und ermöglicht so die Realisierung dieses Vorhabens.

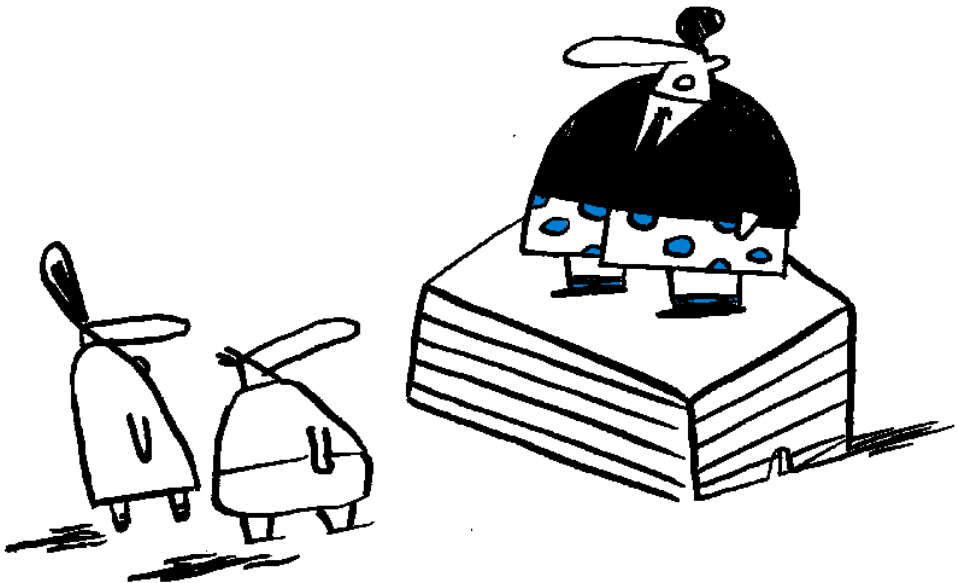
Sicherheit am Arbeitsplatz und Gesundheitsvorsorge

Während regelmäßiger Arbeitsplatzbegehungen wurden auch 2006 Verbesserungspotenziale zur Steigerung der Sicherheit und Gesundheit eruiert und großteils bereits umgesetzt. 530 neu eingetretene Mitarbeiter wurden in einer obligaten Sicherheitsschulung für die Gefahren am Arbeitsplatz sensibilisiert. Mit dieser und einer Vielzahl anderer Maßnahmen konnte 2006 die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter auf den bisherigen Tiefststand von 49,7 gesenkt werden. Die Sachbeschädigungen mit Beteiligung von Luftfahrzeugen sind hingegen angestiegen und fordern die Forcierung der interdisziplinären Aktivitäten im Rahmen der bestehenden Aktion „Sei g’scheit, pass auf“. Die breite Palette des medizinischen Angebots wie Vorsorgeuntersuchungen, Impfkationen oder Gesundheitsberatungen wurde auch 2006 sehr rege angenommen und wird um weitere Projekte ergänzt. Positive Resonanz erfährt auch das Gesundheitsförderungsprogramm „Sicher und X’sund“, das im Oktober 2005 initiiert wurde. Das am Standort abgehaltene Kursangebot wurde im Berichtsjahr massiv ausgebaut und reicht nunmehr von Qigong, Pilates, Yoga, Tae Bo bis hin zu Body Shaping, Fat-Burning und Salsa und darüber hinaus.

③

VERPFLICHTEN SIE SICH FREIWILLIG ZUR TRANS- PARENTEN KOMMUNIKATION!

**Corporate Governance ist kein Fremdwort.
Befolgen Sie die anerkannten Regeln
zur nachhaltigen Unternehmensführung.**



Corporate Governance

In diesem Kapitel

- Flughafen Wien erneuert Verpflichtungserklärung und implementiert 2006 auch alle Neuerungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex
- Vollständige Transparenz bei Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats
- Gleichberechtigung aller Aktionäre

Als börsennotiertes Unternehmen orientiert sich die Flughafen Wien AG in der Ausgestaltung und Kommunikation ihrer Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden. Ziel ist es, das Vertrauen der Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und der breiten Öffentlichkeit zu stärken und den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Der im Oktober 2002 veröffentlichte Österreichische Corporate Governance Kodex bildet eine wichtige Richtschnur dieser Unternehmenspolitik. Dieser Kodex, der als freiwilliger Ordnungsrahmen zur nachhaltigen Unternehmensleitung und -überwachung definiert ist, wurde im Februar 2005 und Jänner 2006 aktualisiert.



Nehmen Sie Fragen
der Corporate
Governance ernst
– Fehler werden
nicht verziehen.

Verpflichtungserklärung

Die Flughafen Wien AG hat sich bereits im März 2003 zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex verpflichtet und erneuert hiermit dieses Bekenntnis. Die im Jänner 2006 veröffentlichten Kodex-Anpassungen wurden bestmöglich umgesetzt. Einige dieser neuen Bestimmungen, wie etwa der Artikel 31 zur Veröffentlichung der einzelnen Vorstandsvergütungen, wurden bereits weit vor deren Aufnahme in den Kodex erfüllt.

Comply-or-Explain-Regelungen

Die sogenannten Comply-or-Explain-Regelungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex stellen Empfehlungen dar – werden sie nicht eingehalten, so ist dieses Abweichen zu begründen. Die Flughafen Wien AG erfüllt alle diese Bestimmungen mit Ausnahme des Artikels 16 und begründet dies wie folgt: Ein Vorstandsvorsitzender wurde nicht bestellt, jedoch fungiert ein Mitglied als Sprecher, womit bei gemeinsamen Vorstandsangelegenheiten die interne wie auch externe Vertretung geregelt ist. Da sich der Vorstand zudem aus drei Mitgliedern zusammensetzt, kann es zu keiner Pattstellung bei Vorstandsbeschlüssen kommen.

Vorstand und Aufsichtsrat

Der Vorstand agiert in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat, wobei sich beide Organe an den Prinzipien guter Corporate Governance mit dem Ziel der nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung orientieren. Im Jahr 2006 wurden zehn Aufsichtsratssitzungen zur Behandlung relevanter Themen und Fragestellungen einberufen. Im eingerichteten Präsidial- und Personalausschuss, Strategieausschuss und Prüfungsausschuss werden die jeweiligen Spezialfragen behandelt, um danach im Gesamtaufsichtsrat effizient diskutiert und gegebenenfalls beschlossen zu werden. Diese Ausschüsse trafen 2006 in Summe zwölfmal zusammen.



Der Flughafen Wien pflegt völlige Transparenz und legt die Vergütung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder offen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind auf Seite 20 aufgelistet; Angaben zu ihrer Vergütung werden im Anhang zum Konzernjahresabschluss auf Seite 157 offengelegt, wobei gestaffelt nach Vorsitzendem, Vorsitzendemstellvertreter und einfachen Mitgliedern jährliche Vergütungen zusätzlich zum einheitlichen Sitzungsentgelt geleistet werden. Um auch den per Jänner 2006 neu aufgenommenen Bestimmungen des Corporate Governance Kodex zu entsprechen, hat der Aufsichtsrat Kriterien zur Feststellung der Unabhängigkeit seiner Mitglieder definiert. Gemäß diesen Kriterien agieren alle Aufsichtsratsmitglieder unabhängig. Die Kriterien entsprechen den Empfehlungen des Corporate Governance Kodex und können auf www.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Investor Relations/Aktionärsservice/Corporate Governance“ eingesehen werden.

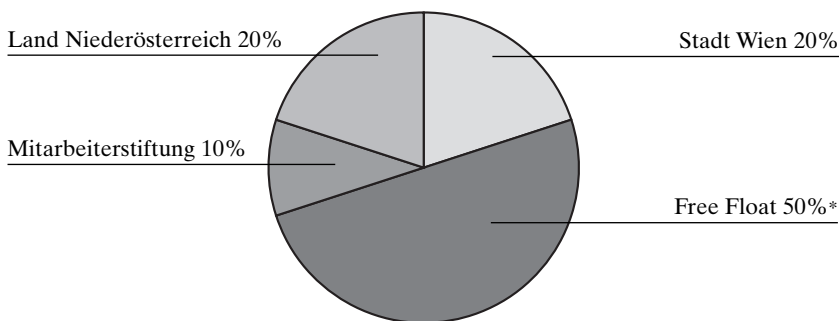
Vorstandsvergütung

Die Vergütung des Vorstands setzt sich aus einem fixen und einem erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezügen zusammen. Die Kriterien für die erfolgsabhängigen Bestandteile werden jährlich mit dem Aufsichtsrat auf Basis der unternehmerischen Ziele vereinbart. Die Vergütung ist auf Seite 156 im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands, die sich auf Basis der fixen Bezüge in Anlehnung an ein sozialversicherungsrechtliches Schema errechnen, besteht eine Rückdeckungsversicherung. Die Vorstandsverträge wurden auf die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen. Liegt kein wichtiger Grund zur Auflösung dieser Verträge vor, sind diese im Fall der Abberufung eines Mitglieds des Vorstands auszubehalten. Daneben bestehen in Anlehnung an arbeitsrechtliche Schemata Abfertigungsansprüche. Besondere Vereinbarungen für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes liegen nicht vor. Aktienoptionen wurden keine erteilt.

Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 13. ordentlichen Hauptversammlung am 24. April 2003 Rechtsanwalt Dr. Christoph Herbst, Generaldirektor i.R. Dr. Franz Lauer, KR Alfons Metzger und, speziell als Vertreter der Kleinaktionäre, Hans-Jürgen Manstein gewählt.

Besitzverhältnisse zum 31.12.2006



* Davon Silchester International Investors Limited, London 9,95%

Aktionärsstruktur und Stimmrechte

Die Aktien der Flughafen Wien AG sind ausschließlich auf Inhaber lautende Stammaktien. Offengelegt wurde lediglich der Syndikatsvertrag zwischen der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich. Veränderungen der Aktionärsstruktur werden – sofern sie die im Börsegesetz normierten Schwellen übersteigen – ordnungsgemäß veröffentlicht. Im § 13 der Satzung der Flughafen Wien AG sind die Ausübung der Stimmrechte sowie Wahlrechte derart geregelt, dass dem Prinzip „One Share – One Vote“ Rechnung getragen wird. Unter der Internetadresse www.viennaairport.com ist die Satzung unter dem Menüpunkt „Investor Relations/Satzung“ abrufbar.



Lassen Sie Ihr Risikomanagement und das Erfüllen von Corporate-Governance-Bestimmungen extern evaluieren.

Interne Revision und Risikomanagement

Die Abteilung Interne Revision untersteht direkt dem Vorstand und erstellt ein jährliches Revisionsprogramm sowie einen Tätigkeitsbericht für das vergangene Geschäftsjahr. Der Vorstand erörtert beide Dokumente jährlich den Aufsichtsratsmitgliedern des Prüfungsausschusses. Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements ist nach Artikel 80 des Kodex vom Wirtschaftsprüfer auf Grundlage der vorgelegten Dokumente und der zur Verfügung gestellten Unterlagen zu beurteilen. Dieser Prüfbericht ergeht an den Vorstand und Aufsichtsratsvorsitzenden und wird anschließend allen Aufsichtsratsmitgliedern präsentiert.

Externe Evaluierung

Eine externe Evaluierung zur Einhaltung der Bestimmungen des Corporate Governance Kodex wurde für das Geschäftsjahr 2006 von der O. Univ.-Prof. DDr. Waldemar Jud Unternehmensforschungs GmbH durchgeführt. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist unter der Internetadresse www.viennaairport.com unter dem Menüpunkt „Investor Relations/Aktionärsservice“ abrufbar.

HGB-Abschluss

Der HGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt am Sitz der Gesellschaft auf und kann unter investor-relations@viennaairport.com oder telefonisch unter 01-7007-22826 angefordert werden.

Compliance-Regeln

Die mit 1. April 2002 in Kraft getretene Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) wurde vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um Ad-hoc-Bereiche ergänzt werden. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. Der Compliance-Verantwortliche der Flughafen Wien AG informiert jährlich den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG und erstellt einen Tätigkeitsbericht.



Werden Sie dem Vertrauen Ihrer Aktionäre gerecht, indem Sie alles unternehmen, um den Missbrauch von Insiderinformationen zu verhindern.

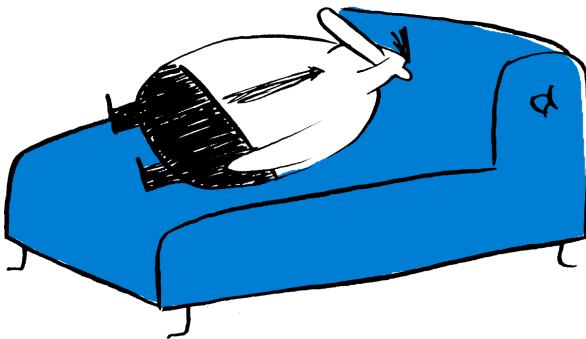
Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings

Insiderinformationen werden gemäß Corporate Governance Kodex und den gesetzlichen Bestimmungen auf unserer Website veröffentlicht. Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch eigene Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach Bestimmungen des Börsengesetzes zu veröffentlichen sind, sind nicht bekannt.

④

NEHMEN SIE DIE ANLIEGEN IHRER AKTIONÄRE ERNST!

Kommunizieren Sie offen. Überzeugen Sie bestehende und auch potenzielle Eigentümer für ein Investment – mit einer soliden Dividendenpolitik und dem richtigen Quantum Wachstumsfantasie.



Die Flughafen-Wien-Aktie

In diesem Kapitel

- Jahresperformance der Flughafen-Wien-Aktie mit 23,0 Prozent stärker als ATX
- Coverage durch renommierte Finanzinstitute
- Marktkapitalisierung der Wiener Börse 2006 auf Höchststand

Entwicklung der Kapitalmärkte

Das Jahr 2006 war für die internationalen Rentenmärkte ein schwieriges Jahr; die Aktienmärkte entwickelten sich hingegen wiederholt überaus positiv. So legte etwa der Dow Jones Industrial Average Index 16,73 Prozent zu, der japanische Nikkei-Index 6,9 Prozent. Der europäische Aktienmarkt verzeichnete ein Plus von 11 Prozent gegenüber 2005.

Der ATX, der Leitindex der Wiener Börse, profitierte auch 2006 von der florierenden Entwicklung des Marktes. Mit einem Plus von 21,7 Prozent konnte er nicht die volle Dynamik der Vorjahre mitnehmen, schnitt aber im internationalen Vergleich überdurchschnittlich gut ab. Die Summe der Marktkapitalisierung aller an der Wiener Börse gelisteten Unternehmen erreichte damit Ende 2006 ihren historischen Höchststand von € 146,2 Mrd.

Performance der Flughafen-Wien-Aktie

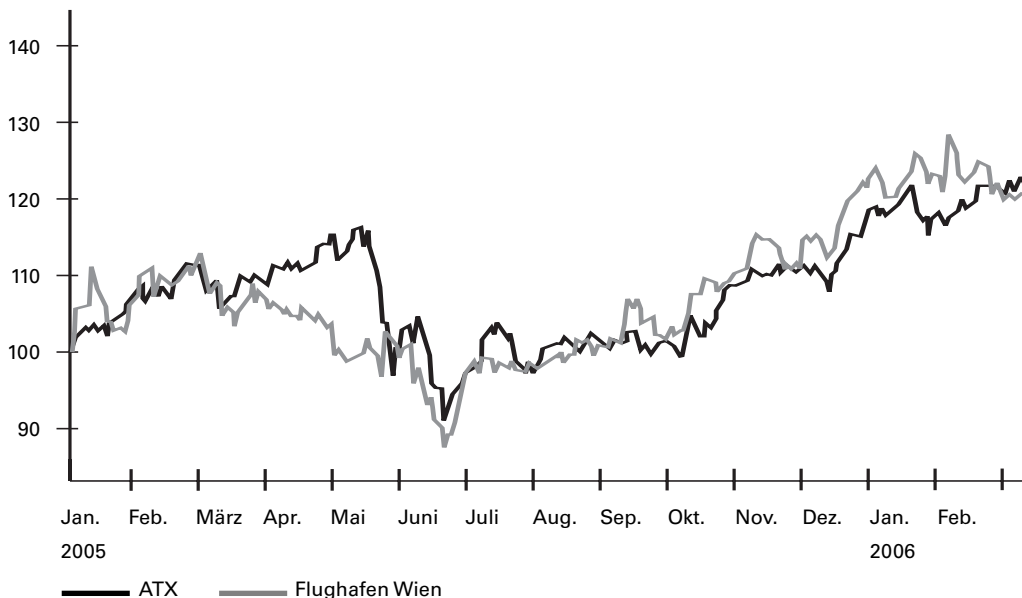
Die Aktie der Flughafen Wien AG konnte 2006 nach einem temporären Einbruch im Juni kräftig zulegen und übertraf mit einer Jahresperformance von 23,0 Prozent sogar den ATX. Mit einem konstant hohen Gewinn von € 3,66 pro Aktie und einer Dividendenrendite von 2,96 Prozent (Kurs per Jahresende) wird gleichzeitig auch die langfristige positive Entwicklung der Flughafen Wien AG bewiesen.



Mit einer Performance von 23,0 Prozent entwickelte sich die Flughafen-Wien-Aktie 2006 besser als der ATX.

Der Börseumsatz der Flughafen-Wien-Aktie belief sich 2006 auf € 1.110 Mio. (2005: € 568 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionbörse (ÖTOB) wurden 23.831 (2005: 17.056) Kontrakte mit einem Volumen von rund € 151,6 Mio. (2005: € 93 Mio.) gehandelt. Gemessen an der Anzahl der gehandelten Kontrakte, lag die Aktie damit an 10. (2005: 12.) Stelle. Die Gewichtung am ATX-Prime betrug per Jahresende 2006 1,47 Prozent.

Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie Indexiert (1.1.2006 = 100)



Börsenotiz

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

Wertpapierkürzel

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

Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2006	2005	2004
Grundkapital	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.
Anzahl der Stückaktien	21 Mio.	21 Mio.	21 Mio.
Kurs per 31.12.	€ 74,40	€ 60,49	€ 55,70
Jahreshöchstkurs	€ 76,35	€ 61,20	€ 57,29
Jahrestiefstkurs	€ 51,94	€ 49,10	€ 37,95
Marktkapitalisierung per 31.12.	€ 1.562,4 Mio.	€ 1.270,3 Mio.	€ 1.169,7 Mio.
Gewinn je Aktie	€ 3,66	€ 3,54	€ 3,41
KGV*	20,4	17,1	16,3
KCFV*	11,1	8,0	6,0
Dividenden-Rendite*	3,0%	3,3%	3,6%
Pay-out-Ratio	60,2%	56,5%	58,6%

*Kurs per Jahresende

Investor Relations

Um allen bestehenden, aber auch potenziellen Aktionären eine korrekte Bewertung der Flughafen-Wien-Aktie zu ermöglichen, führen wir eine aktive und vor allem transparente Informationspolitik durch. Die Unternehmensentwicklung wird detailliert, zeitnah und wahrheitsgetreu kommuniziert. Hierin gilt es die Gleichbehandlung aller Aktionäre und einen kontinuierlichen Informationsfluss sicherzustellen. Die wichtigsten Kommunikationsmittel bilden ausführliche Quartalsberichte und regelmäßige Ergebnispräsentationen vor Analysten und institutionellen Anlegern. Weiters wurde die Financial Community auch 2006 während zahlreicher Investorenkonferenzen in wichtigen Finanzzentren – vor allem in Frankfurt, München, Zürich, Genf, London und den USA – über die Entwicklung des Flughafen Wien informiert.

Das Interesse bedeutender Investmentbanken und Brokerhäuser an der Flughafen Wien AG war 2006 unverändert stark und mündete in Analysen folgender Institutionen: Bank Austria Creditanstalt, Wien; Citigroup Smith Barney, London; Credit Suisse, London; Dresdner Kleinwort Wasserstein, London; Deutsche Bank, London; HSBC, London; ERSTE Bank, Wien; Raiffeisen Centrobank, Wien; Sal. Oppenheim, Frankfurt; WestLB, Düsseldorf.



Aktionäre der Flughafen Wien AG werden jährlich zu einer ausführlichen Besichtigung ihres Investments eingeladen.

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im November die Gelegenheit, den Flughafen Wien in zwei ausführlichen Besichtigungen hautnah zu erleben. Darüber hinaus waren wir auch 2006 auf der „Gewinn“-Messe, der wichtigsten österreichischen Informationsveranstaltung für Privataktionäre, vertreten.

Verkehrsergebnisse 2007

März	12. April 2007
April	10. Mai 2007
Mai	14. Juni 2007
Juni	12. Juli 2007
Juli	9. August 2007
August	13. September 2007
September	11. Oktober 2007
Oktober	14. November 2007
November	13. Dezember 2007

Finanzkalender 2007

Hauptversammlung	25. April 2007
Ex-Dividendentag	2. Mai 2007
Dividenden-Zahltag	9. Mai 2007
1. Quartal 2007	25. Mai 2007
Halbjahresergebnis 2007	23. August 2007
1.-3. Quartal 2007	15. November 2007

Ansprechpartner und Zusatzinformationen

Bei Fragen steht Ihnen unser Investor-Relations-Verantwortlicher zur Verfügung:

Herr Robert Dusek

Tel.: +43-1-7007-23126

e-mail: r.dusek@viennaairport.com oder

investor-relations@viennaairport.com

Für weiterführende Informationen zum Flughafen Wien laden wir Sie herzlich ein, unsere neu gestaltete Homepage unter www.viennaairport.com zu besuchen. Dort finden Sie auch die interaktive Online-Version dieses Geschäftsberichts. Durch Eintragung in unser Aktionärservice (beachten Sie bitte die Antwortkarte am Ende dieses Geschäftsberichts) erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen sowie die Einladungen zur Besichtigung des Flughafen Wien.

Gewinnverteilungsvorschlag

Das Geschäftsjahr 2006 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 46.205.836,41 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2006 eine Dividende von € 2,20 je Aktie – das sind in Summe € 46.200.000,00 ausgeschüttet und der verbleibende Rest in Höhe von € 5.836,41 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Schwechat, am 21. März 2007

Der Vorstand

Mag. Christian Domany

Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann

Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

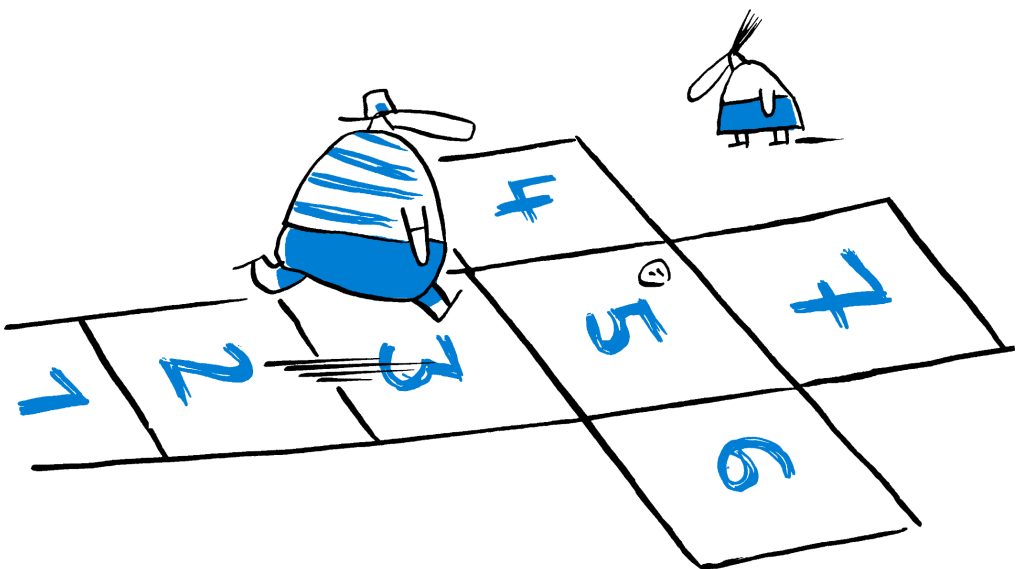
Ing. Gerhard Schmid

Vorstandsmitglied

5

SORGEN SIE FÜR KLARE STRUKTUREN UND EIN FUNDIERTES GESCHÄFTSMODELL!

Nur wenn Sie die Faktoren Ihres Erfolgs kennen,
können Sie diesen auch absichern.



Das Unternehmen Flughafen Wien

In diesem Kapitel

- Die Dimensionen und das Einzugsgebiet
- Struktur der Geschäftssegmente und Beteiligungen
- Das Einmaleins des Flughafen-Geschäfts
- Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien

Die Flughafen Wien AG ist eine der wenigen börsennotierten Flughäfen in Europa. Die Aktionäre Land Niederösterreich und Stadt Wien, die jeweils 20 Prozent des Grundkapitals halten, bilden eine stabile Eigentümerstruktur. Zudem wurden im Jahr 2000 10 Prozent des Aktienkapitals an eine Mitarbeiterstiftung übertragen, über die die Arbeitnehmer der Flughafen Wien AG am Unternehmenserfolg teilhaben. Die restlichen 50 Prozent der Aktien stehen im Streubesitz.

Die Flughafen Wien AG ist Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien und bietet die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Begünstigt durch die geografische Lage im Zentrum Europas, positioniert er sich als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den florierenden Destinationen Mittel- und Osteuropas. Zudem stützt sich unsere Wachstumsstrategie auf die positive Nachfrageentwicklung der Destinationen des Fernen und Mittleren Ostens und die überdurchschnittliche Dynamik der Low-Cost-Carrier.

Eckdaten des Flughafen Wien

Bewohner Einzugsgebiet	rund 14 Mio.	Fracht (inkl. Trucking, in Tonnen)	265.778
Geländefläche (in km ²)	rund 10	Check-in-Schalter	134
Unternehmen am Standort	230	Abstellpositionen in max. Belegung	85
Airlines*	64	davon Andockpositionen	20
Destinationen*	176	Vermietbare Frachtfläche (in m ²)	48.724
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe**	3.834	Vermietbare Bürofläche (in m ²)	74.728
Arbeitnehmer am Standort Flughafen	16.000	Verkaufsfläche Geschäfte (in m ²)	7.218
Passagiere in Mio.	16,9	Verkaufsfläche Gastronomie (in m ²)	3.981
Flugbewegungen	237.490	Parkplätze indoor	8.200
Gepäckstücke-Handling in Mio.	15	Parkplätze outdoor	7.200

* per 31.12.2006

** Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt 2006

Durch die Integration der östlichen Nachbarstaaten Österreichs in die Europäische Union konnte der Flughafen Wien sein Einzugsgebiet neu abstecken und ist nunmehr für rund 14 Millionen Menschen der bevorzugte Ausgangspunkt ihrer Flugreise. Dank der prosperierenden wirtschaftlichen Entwicklung dieser Länder kann auch für die nächsten Jahre mit einem starken Anstieg des Reiseaufkommens gerechnet werden, wovon der Flughafen Wien aufgrund seines dichten Netzes an Osteuropa-Destinationen besonders profitieren wird. Es gilt daher seine Positionierung als Transfer-Drehscheibe zwischen Ost- und Westeuropa abzusichern, aber auch seine Hub-Funktion durch Akquisition von zusätzlichen Langstrecken-Destinationen zu stärken. Zusätzlich wollen wir das gesamte Potenzial dieses Einzugsgebiets mit intensiven Informations- und Marketingaktivitäten noch stärker ausschöpfen.

Die drei Geschäftsfelder des Flughafen Wien

Segment Airport

Das Segment Airport deckt alle für einen Flughafenbetreiber typischen Dienstleistungen ab. Darunter fallen der laufende Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung, aber auch das aktuelle Ausbauprojekt VIE-Skylink. Die Verwaltung des VIP & Business Center und der Lounges, die Vermietung, Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und Winterdienst liegen ebenso in der Verantwortung des Segments wie die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Fluggesellschaften.



Die Geschäftstätigkeit des Flughafen Wien unterteilt sich in die drei Segmente Airport, Handling und Non-Aviation.

Der strategische Schwerpunkt des Segments ruht auf der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität. Der Segmentanteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2006 45,6 Prozent (2005: 46,0%).

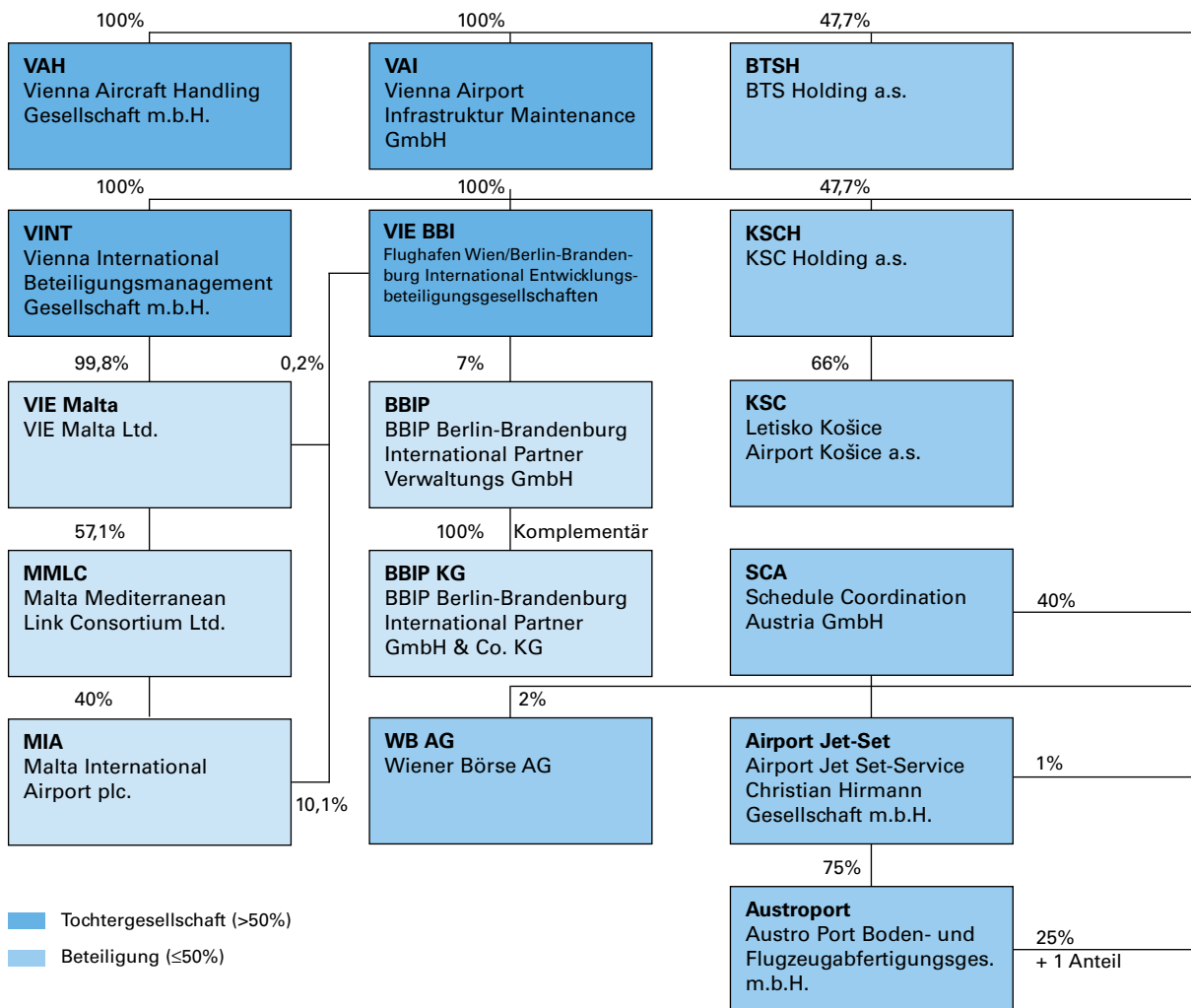
Segment Handling

Das Segment Handling zeichnet für alle im Zusammenhang mit der Abfertigung von Linien-, Charter- und General-Aviation-Flügen erbrachten Dienstleistungen verantwortlich. Dazu zählen beispielsweise das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Transport von Passagieren, Crews und Cateringmaterial, aber auch die Kabinenreinigung sowie das Schleppen und die Enteisung der Luftfahrzeuge. Zudem umfasst das Leistungsportfolio die Erstellung der Flugzeugdokumente inklusive Überwachungs- und

Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking, das Führen des Importlagers sowie die Bereiche Private Aircraft Handling, Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation.

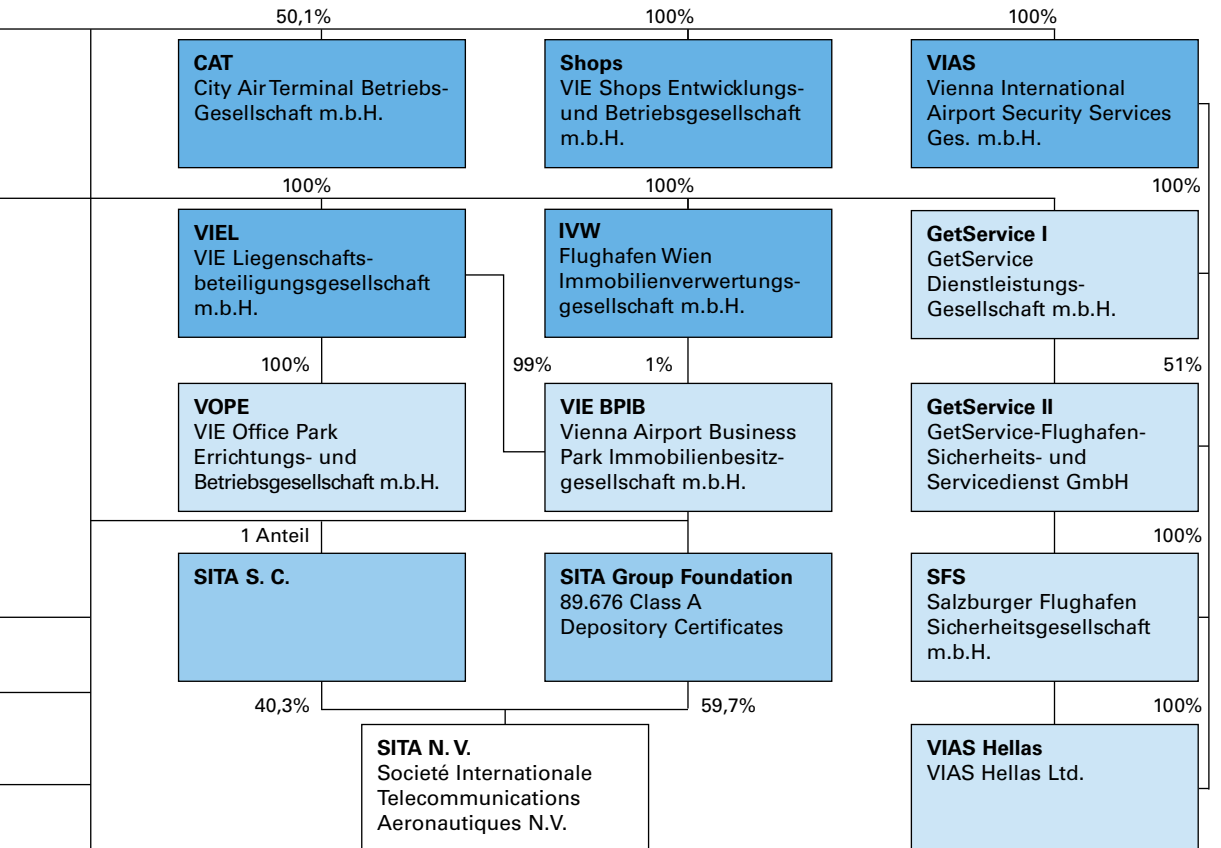
Das Segment Handling positioniert sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter. Es garantiert dank seiner qualifizierten Mitarbeiter, optimalen Arbeitsabläufe, der flexiblen Produkt- und Preispolitik und innovativen technologischen Lösungen ein hohes Qualitätsniveau und unsere im europäischen Vergleich hervorragenden Transferzeiten. Der Segmentanteil am Gesamtumsatz des Konzerns belief sich im Jahr 2006 auf 30,1 Prozent (2005: 32,2%).

Tochterunternehmen und Beteiligungen der Flughafen Wien AG



Segment Non-Aviation

In den Verantwortungsbereich des Segments Non-Aviation fällt die Erbringung verschiedener Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb. Hierzu zählen die Bereiche Shopping, Gastronomie, Parkierung, Werbeflächen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung, Vermarktung und Vermietung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Baumanagement und Beratungsleistungen. Das Segment erbringt zudem Dienstleistungen aus den Sektoren Telekommunikation, EDV sowie Ver- und Entsorgung für die rund 230 am Flughafen Wien ansässigen Unternehmen. Sein Anteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2006 24,3 Prozent (2005: 21,7%).



Die vollständige Liste aller Beteiligungen der Flughafen Wien AG befindet sich, gegliedert nach Art und Umfang der Konsolidierung, im Jahresabschluss auf der Seite 158.

■ indirekte Tochtergesellschaft/Beteiligung (>50%)
□ nur wirtschaftliche Rechte

Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts



Um zu wissen, wie erfolgreich ein Flughafen agiert, analysieren Sie die Steigerungsraten der Passagieranzahl, der Flugbewegungen und des Maximum Take-off Weight.

Die wichtigsten Indikatoren zur Erfolgsmessung des Flughafen-Kerngeschäfts bilden die Entwicklung des Passagieraufkommens, des Maximum Take-off Weight (MTOW) sowie der Anzahl der Flugbewegungen. Für jeden beförderten Passagier wird von der jeweiligen Airline ein vorgegebener Passagiertarif für den Flughafen eingehoben – die Passagieranzahl, aber auch die Höhe des Tarifs beeinflussen den Geschäftsverlauf des Flughafens unmittelbar. Das MTOW wird für jeden Flugzeugtyp vom Hersteller definiert und in der Berechnung des Landetarifs berücksichtigt. Die Anzahl der Flugbewegungen, die Summe aller Starts und Landungen, lässt einen Rückschluss auf die Auslastung der bestehenden Rollbahn- und Abstellkapazitäten am Vorfeld zu. Die für den Flughafen Wien optimale Kombination dieser Faktoren bildet demnach ein hohes Wachstum des MTOW und der Passagieranzahl bei einem unterproportionalen Anstieg der Flugbewegungen und der damit einhergehenden optimalen Auslastung der Pistenkapazität.

Mit dem derzeitigen Pistensystem des Flughafen Wien sind maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde möglich. Bei gleichbleibenden technischen Anforderungen und dem Eintreten der erwarteten Verkehrsentwicklung benötigt der Flughafen Wien zur Fortsetzung seines Wachstumskurses ab der Mitte des nächsten Jahrzehnts eine dritte Piste. Mit dem Ausbauprojekt VIE-Skylink werden die Terminalflächen in mehreren Ausbaustufen und in Abstimmung zur Verkehrsentwicklung bereits jetzt erweitert.

Für die Wettbewerbsfähigkeit eines Flughafens sind kurze Boarding- bzw. Transferzeiten unumgänglich, da die Gesamtreisezeit die Entscheidung der Reiserouten beeinflusst. Diese sogenannte Minimum Connecting Time beträgt für Flüge innerhalb der Star Alliance Group am Flughafen Wien 25 Minuten, womit ein europäischer Spitzenplatz eingenommen wird. Diese Geschwindigkeit ist nur deshalb möglich, weil die Flughafen Wien AG alle mit der Flugzeugabfertigung der Star Alliance Gruppe verbundenen Handling-Leistungen selbst erbringt und dadurch der Koordinationsaufwand mit externen Handling-Anbietern wegfällt.

Die Geschäftsmöglichkeiten eines Flughafens sind jedoch nicht auf die klassischen Airport-Aufgaben beschränkt. Aufgrund der hohen Frequenz von Passagieren, Besuchern, aber auch Mitarbeitern gilt ein Flughafen-Standort auch als attraktiver Anbieter von Geschäfts-, Gastronomie- und Werbeflächen. Die Funktion als begehrter Immobilienstandort wird am Beispiel Flughafen Wien deutlich.

Immobilien

Nach genauer Erhebung der Nachfragesituation realisiert und vermietet der Flughafen Wien Büroflächen, aber auch Fracht- und Logistikobjekte. Dank der Funktion als Verkehrsdrehscheibe zwischen Ost und West erkennen immer mehr internationale Konzerne – vor allem Speditionen und Frächter – die geografisch günstige Lage des Flughafen Wien. Diesen Unternehmen moderne und bedarfsgerechte Immobilienobjekte zur Verfügung zu stellen gehört zu unseren bedeutendsten Geschäftsfeldern und strategischen Vorhaben.

Shopping und Gastronomie

Mit rund 23 Gastronomielokalen und 84 Shops entspricht der Flughafen Wien bereits einem mittelgroßen Einkaufszentrum. Den Passagieren, Besuchern, Anrainern und Mitarbeitern wird somit eine breit gefächerte Palette an Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten geboten, die auch die Gesamtattraktivität des Standortes positiv beeinflussen.

Parkierung

Wie bei allen größeren Bauvorhaben werden auch im Bereich der Parkierung die Kapazitäten nur in enger Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung, und somit bedarfsorientiert, erhöht. Per Jahresende 2006 standen rund 8.200 Parkplätze in Parkhäusern und 7.200 Parkplätze im Freien zur Verfügung.

Werbeflächen

Am Gelände des Flughafen Wien gibt es Werbemöglichkeiten wie Leuchtkästen, „City Light“-Vitrinen, Transparente und andere Werbeobjekte – sei es auf den Ein- und Ausfahrtsstraßen oder den Außen- und Innenflächen der Gebäude. Diese Werbeinstrumente erreichen rund 16,9 Millionen Passagiere und ungefähr 3 Millionen Meeters und Greeters pro Jahr.



Nützen Sie
das gesamte
Geschäftspotenzial
Ihres Standortes!

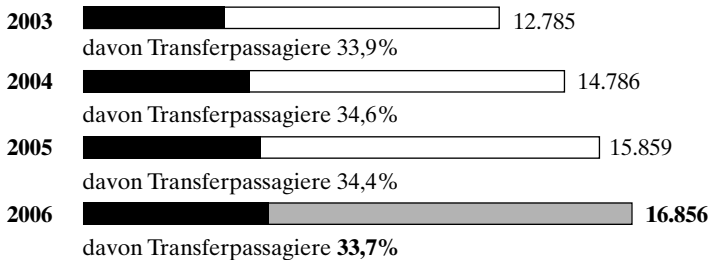
VIP & Business Center und Lounges

Zeitgerecht zum EU-Ratsvorsitz Österreichs im ersten Halbjahr 2006 wurde am Flughafen Wien ein neues, hochmodernes VIP & Business Center eröffnet. Hier können unsere Kunden Veranstaltungen verschiedenster Art organisieren und durchführen lassen. Im Jahr 2006 wurden bei 3.669 Veranstaltungen 23.274 Personen betreut. In fünf vom VIP & Business Center betreuten Lounges können zudem Passagiere ihren Aufenthalt am Flughafen Wien in angenehmer Atmosphäre genießen.

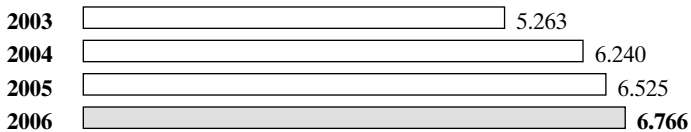
Know-how-Transfer

Im Rahmen von branchenspezifischen Beratungsleistungen bieten wir unser Know-how auch extern an. Über Technical Service Agreements bringt sich der Flughafen Wien beim Flughafen Malta in den Bereichen strategische Planung, Retail-Geschäft, Personalentwicklung, Kapazitätsmanagement sowie Airport- und Aviation-Marketing ein. Der Flughafen Wien ist über das Konsortium Malta Mediterranean Link (MMLC) und ein direkt gehaltenes Aktienpaket am Flughafen Malta beteiligt.

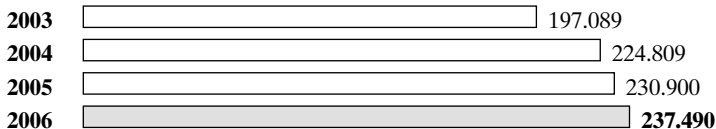
Passagiere in Tausend



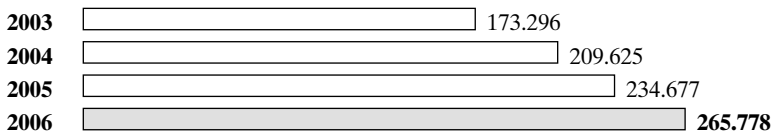
Maximum Take-off Weight in tausend Tonnen



Flugbewegungen



Fracht (Luftfracht, Trucking) in Tonnen



Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien

Ost-West-Hub

Der Flughafen Wien profitiert aufgrund seiner Lage in der Mitte Europas in zweifacher Hinsicht: Zum einen dient er den Passagieren seiner Catchment Area als Ausgangsflughafen zu Destinationen in Westeuropa sowie in den Mittleren und Fernen Osten. Eine reibungslose Anreise aus den östlichen Nachbarstaaten wird durch ein optimales Busnetz von vielen osteuropäischen Städten direkt zum Flughafen und über das Bahnnetz via Wien ermöglicht. Zum anderen ist der Flughafen Wien mit seinen 45 Osteuropa-Destinationen ein idealer internationaler Knotenpunkt, um die aufstrebenden Märkte Osteuropas zu erreichen. Für Geschäftsreisende bildet die wirtschaftliche Dynamik dieser Region das entscheidende Reisemotiv, aber auch der Städtetourismus floriert und zieht Urlaubsgäste an. Das Destinationsangebot nach Osteuropa konnte 2006 um Ekaterinburg, Iași, Niš, und Pécs erweitert werden. Weggefallen sind im Jahr 2006 die Destinationen Poznań und Tuzla.



Mit 45 Osteuropa-Destinationen nimmt der Flughafen Wien eine führende Stellung als Ost-West-Drehscheibe Europas ein.

Anzahl der Destinationen nach Osteuropa*

	2006	2005	2004	2003
Wien (VIE)	45	43	41	40
Frankfurt (FRA)	52	50	43	42
Zürich (ZRH)	23	21	18	20
Budapest (BUD)	29	24	19	18
Prag (PRG)	38	29	25	22
München (MUC)	44	47	29	20

* Laut „OAG Worldwide Flight Guide“ und direkter Anfrage bei Airports

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

	Destination	2006	2005	Veränderung in %
1.	Moskau	113.576	105.785	7,4
2.	Bukarest	93.312	82.824	12,7
3.	Warschau	85.027	80.938	5,1
4.	Sofia	79.657	83.323	-4,4
5.	Prag	76.972	82.814	-7,1
6.	Kiew	69.207	67.642	2,3
7.	Zagreb	59.370	55.443	7,1
8.	Belgrad	55.198	54.227	1,8
9.	Priština	52.004	50.185	3,6
10.	Tirana	48.721	46.807	4,1

Hub-Funktion

Rund jeder dritte Passagier des Flughafen Wien stammt nicht aus der eigenen Catchment Area, sondern ist dem Transferaufkommen zuzuschreiben. Neben dem Ausbau der bestehenden Destinationen und Frequenzen gilt es daher die Hub-Funktion des Flughafen Wien zwischen Ost und West zu stärken. Eine wichtige Voraussetzung dieser Strategie bildet das Halten unserer hervorragenden Mindestumsteigezeit (Minimum Connecting Time).

Transfergeschwindigkeit

Im Jahr 2000 lag der Anteil der Transferpassagiere bei 28,4 Prozent, im Geschäftsjahr 2006 bereits bei 33,7 Prozent. Diese Entwicklung unterstreicht die zunehmende Bedeutung des Flughafen Wien als wichtiger internationaler Hub zwischen Ost und West. Ausschlaggebend für diese Positionierung ist eine im Europavergleich einzigartige Minimum Connecting Time von 25 bis 30 Minuten. Sie ist einer der Entscheidungsfaktoren beim Ticketverkauf in allen internationalen Reservierungssystemen. Nach den Direktflügen weisen diese Systeme weitere Verbindungen gereiht nach ihrer Gesamtflugzeit aus, womit jene mit geringen Umsteigezeiten bevorzugt werden.

Ermöglicht wird diese günstige Transfergeschwindigkeit vor allem durch das übersichtliche One-Roof-Konzept des Flughafen Wien und ein ausgezeichnetes Leitsystem, das den Passagieren ein schnelles Weiterkommen ermöglicht. Selbstverständlich findet dieses Erfolgssystem auch im neuen Terminal VIE-Skylink Berücksichtigung. Im Jahr 2006 zählte der Flughafen Wien 5,7 Millionen Transferpassagiere, um 4,2 Prozent mehr als im Jahr 2005.

Minimum Connecting Time in Europa* in Minuten

Wien (VIE)	25–30
München (MUC)	35
Zürich (ZRH)	40
Kopenhagen (CPH)	45
Frankfurt (FRA)	45
Amsterdam (AMS)	50
Brüssel (BRU)	50
London (LHR)	75
Paris (CDG)	90

* Minimum Connecting Time (MCT) laut „OAG Worldwide Flight Guide“ und direkter Anfrage bei Airports

Entwicklung des Verkehrs in den Nahen und Mittleren Osten

Im Jahr 2006 konnte die Verkehrsentwicklung in den Nahen und Mittleren Osten überdurchschnittlich stark zulegen. Das Passagieraufkommen in diese Region stieg um 14,4 Prozent. Neu ins Streckennetz aufgenommen wurden die Destinationen Abu Dhabi und Erbil.

High-Tech-Handling

Kurze Boarding- bzw. Transferzeiten bilden ein wichtiges Entscheidungskriterium unserer Passagiere. Diesem Anspruch trotz der erfreulichen Verkehrsentwicklung gerecht zu werden verlangt vor allem im Bereich Gepäck-Handling laufende Investitionen und den vollen Einsatz aller Beteiligten. Durch die zusätzlichen Kapazitäten des 2005 in Betrieb genommenen Baggage Logistic Center West konnte die Gepäckabfertigung deutlich verbessert werden.

Die Zufriedenheit unserer Kunden hinsichtlich Pünktlichkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ist uns Ansporn, die dahinterliegenden Prozesse und Schnittstellen laufend zu optimieren. Mit unserem Hub-Carrier Austrian Airlines Group wählten wir zur Optimierung von Schnittstellen der Turnaround-Funktionen einen integrativen Ansatz: Über ein Hub Control Center werden die zeitkritischen Prozesse beobachtet und unternehmensübergreifend kommuniziert, womit eine optimale Steuerung der Transferströme gewährleistet wird. Die so generierten Messdaten dienen der vorausschauenden Steuerung von Anschlussflügen und verbessern die Transferqualität. Dank Bemühungen wie dieser liegt der Flughafen Wien hinsichtlich Pünktlichkeit im europäischen Spitzenfeld. Trotz Arbeitsbedingungen, die durch die Ausbaumaßnahmen erschwert waren, konnte 2006 die Pünktlichkeitsrate im Handling von 99,5 Prozent auf 99,7 Prozent verbessert werden.

Gepäck-Handling

Jahr	Gepäckstücke an/ab	Spitzentag	Gepäckstücke an/ab
1999	10.512.979	4.7.1999	47.500
2000	11.214.616	1.7.2000	50.300
2001	11.180.342	1.7.2001	51.600
2002	11.322.219	7.7.2002	51.940
2003	11.729.126	29.6.2003	51.660
2004	13.471.068	3.7.2004	60.670
2005	14.168.786	3.7.2005	63.792
2006	14.998.492	30.6.2006	69.146

Diversifiziertes Kundenspektrum (Low-Cost-Carrier)

Der Erfolg des Flughafens Wien begründet sich auch darin, dass eine besonders große Vielfalt an Destinationen angeboten wird und dieses Spektrum durch laufende Akquisitionen neuer Fluglinien ausgebaut wird. Mit einem Anteil von 57,0 Prozent des Passagieraufkommens ist die Austrian Airlines Group unser größter Kunde. Während der letzten Jahre bildeten jedoch die Low-Cost-Carrier einen immer stärkeren Motor unseres Verkehrswachstums. Ihr Preis- und Geschäftsmodell erschließt neue Kundenschichten und liefert so einen wichtigen Wachstumsimpuls. Im Geschäftsjahr 2006 entfielen 13,2 Prozent des gesamten Passagieraufkommens des Flughafens Wien auf Low-Cost-Carrier. Nach einem Wachstum von 13,8 Prozent auf rund 1,1 Millionen Passagiere nimmt Air Berlin bereits den zweiten Rang nach Austrian und noch vor der deutschen Lufthansa ein. Auf den Rängen vier und fünf folgen mit NIKI und Germanwings wiederum Low-Cost-Carrier. In Summe werden von den Low-Cost-Carrier am Flughafen Wien 29 Destinationen – vorwiegend westeuropäische Hauptstädte – mit durchschnittlich 179 Frequenzen pro Woche bedient.

Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gelten am Flughafen Wien für Low-Cost-Carrier selbstverständlich die gleichen Tarifmodelle wie für Netzwerk-Carrier.

Passagieraufkommen nach Airlines

	2006	Anteil in %*	2005	Anteil in %*	Veränd. in %
1. Austrian Airlines Group	9.611.224	57,0	8.981.109	56,6	7,0
2. Air Berlin	1.057.422	6,3	929.428	5,9	13,8
3. Lufthansa	949.654	5,6	877.289	5,5	8,2
4. NIKI	753.221	4,5	675.241	4,3	11,5
5. Germanwings	360.352	2,1	334.485	2,1	7,7
6. British Airways	358.358	2,1	344.482	2,2	4,0
7. Air France	304.099	1,8	286.220	1,8	6,2
8. Swiss	296.635	1,8	319.951	2,0	-7,3
9. KLM Royal Dutch Airlines	234.101	1,4	232.687	1,5	0,6
10. THY Turkish Airlines	176.699	1,0	170.523	1,1	3,6
Sonstige	2.753.960	16,3	2.707.635	17,1	1,7
Gesamt	16.855.725	100	15.859.050	100	6,3
davon Low-Cost-Carrier	2.229.780	13,2	1.970.432	12,4	13,2

* Anteil am Gesamtpassagieraufkommen des Flughafens Wien

Wettbewerbsfähige Tarifpolitik

Der Flughafen Wien strebt mit seiner Tarif- und Incentive-Politik eine transparente und faire Preisgestaltung für die Fluglinien an und unterstützt vor allem die strategisch wichtigen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen.

Die am Flughafen Wien eingehobenen Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarife unterliegen einer jährlichen Anpassung an das Verkehrswachstum und die Inflationsrate. Diese seit 2001 geltende Indexformel wurde 2006 von der Obersten Zivilluftfahrtsbehörde um weitere drei Jahre bis 31. Dezember 2009 verlängert.

Zur Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturtarifs wird das MTOW herangezogen; der Fluggasttarif und der landseitige Infrastrukturtarif stellen auf die Anzahl der Passagiere ab. Die höchstzulässige Tarifänderung errechnet sich aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Berechnung des Verkehrswachstums wird der Durchschnittswert aus dem Wachstum des vergangenen und des aktuellen Jahres herangezogen.

Der Flughafen Wien hat sich wiederholt dafür entschieden, die Absenkungen, die sich aus der Indexformel für passagierbezogene Tarife errechnen, zur Gänze erlösneutral auf den Landetarif umzulegen, um verstärkt das Auslastungsrisiko der Airlines zu übernehmen. Im Mediationsverfahren wurde die Implementierung von umweltpolitischen Maßnahmen zugesichert. Zu deren Finanzierung wurde der Fluggasttarif um € 1,12 pro abfliegenden Passagier erhöht.

Tarifänderungen per 1. Jänner 2006:

- **Landetarif, Parktarif** -2,81%
- **Infrastrukturtarif „Rampe“** -1,00%
- **Infrastrukturtarif „Passage“** keine Änderung
- **Fluggasttarif** Anhebung um € 1,12 teilweise aufgrund der Implementierung umweltpolitischer Maßnahmen
- **Infrastrukturtarif „Betankung“** -1,87%

Zur Förderung der Fluglinien und Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Wien ist ein mehrschichtiges Incentive-Programm eingerichtet. Der Transfer-Incentive, der Destinations-Incentive und der Frequenz-Incentive wurden 2006 beibehalten, der Frequenzdichte-Incentive auf reine Frachtflüge der Interkontinentalstrecken ausgeweitet.



Gestalten Sie
Ihre Tarifpolitik
wettbewerbsfähig
und fair.

Sicherheitsstandards

Die neuerliche Verschärfung der EU-Bestimmungen zu Kontrolle und Inhalt des Handgepäcks ab November 2006 wurde durch hohe Einsatzbereitschaft aller Beteiligten und ohne besondere Nachteile für die Passagiere zügig umgesetzt.

Die EU-Präsidentschaft Österreichs im ersten Halbjahr 2006 und der Besuch des US-Präsidenten erforderten im Berichtsjahr außerordentliche Sicherheitsmaßnahmen. Durch eine optimale Koordination und die Nutzung des neuen General Aviation Center konnten jegliche Behinderungen für den Normalbetrieb verhindert werden.



Hinterfragen Sie Ihre Sicherheitsstandards laufend und sorgen Sie für absolute Zuverlässigkeit!

Das für das Airport-Zertifizierungsprogramm erforderliche Safety Management System wurde 2006 erarbeitet und österreichweit abgestimmt. Notwendig wurde dieses System aufgrund neuer Bestimmungen der International Civil Aviation Organization für Flughäfen.

Unsere hohen Sicherheitsstandards und Arbeitsprozesse werden laufend durch verschiedene Kontrollen, Audits und behördliche Inspektionen (EU und Transportation Security Administration) überprüft. Diese Überprüfungen ergaben im Jahr 2006 keine berichtenswerten Mängel. Mit „Security“ werden am Flughafen Wien alle relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen definiert, die durch nationale und internationale Normen vorgegeben werden.

- Die Sicherheitszentrale ist für die Zutrittskontrolle beim Betreten von Sicherheitsbereichen verantwortlich.
- Die vom Bundesministerium für Inneres beauftragte 100-prozentige Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) der Flughafen Wien AG führt die Sicherheitskontrollen durch. Die Umsatzerlöse konnten im Berichtsjahr um 53,0 Prozent auf € 28,4 Mio. gesteigert werden. Durch diese Ausdehnung der Sicherheitsdienstleistungen musste der durchschnittliche Personalstand um 250 Mitarbeiter aufgestockt werden.
- Sämtliche Gepäckstücke und mitgeführte Gegenstände werden überprüft und durchleuchtet, die Verbindung von Person und Gepäckstück wird ununterbrochen verfolgt.
- Mit der zuständigen Behörde Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde hinsichtlich Fracht ein Verfahren entwickelt, das den raschen Umschlag sicherstellt.

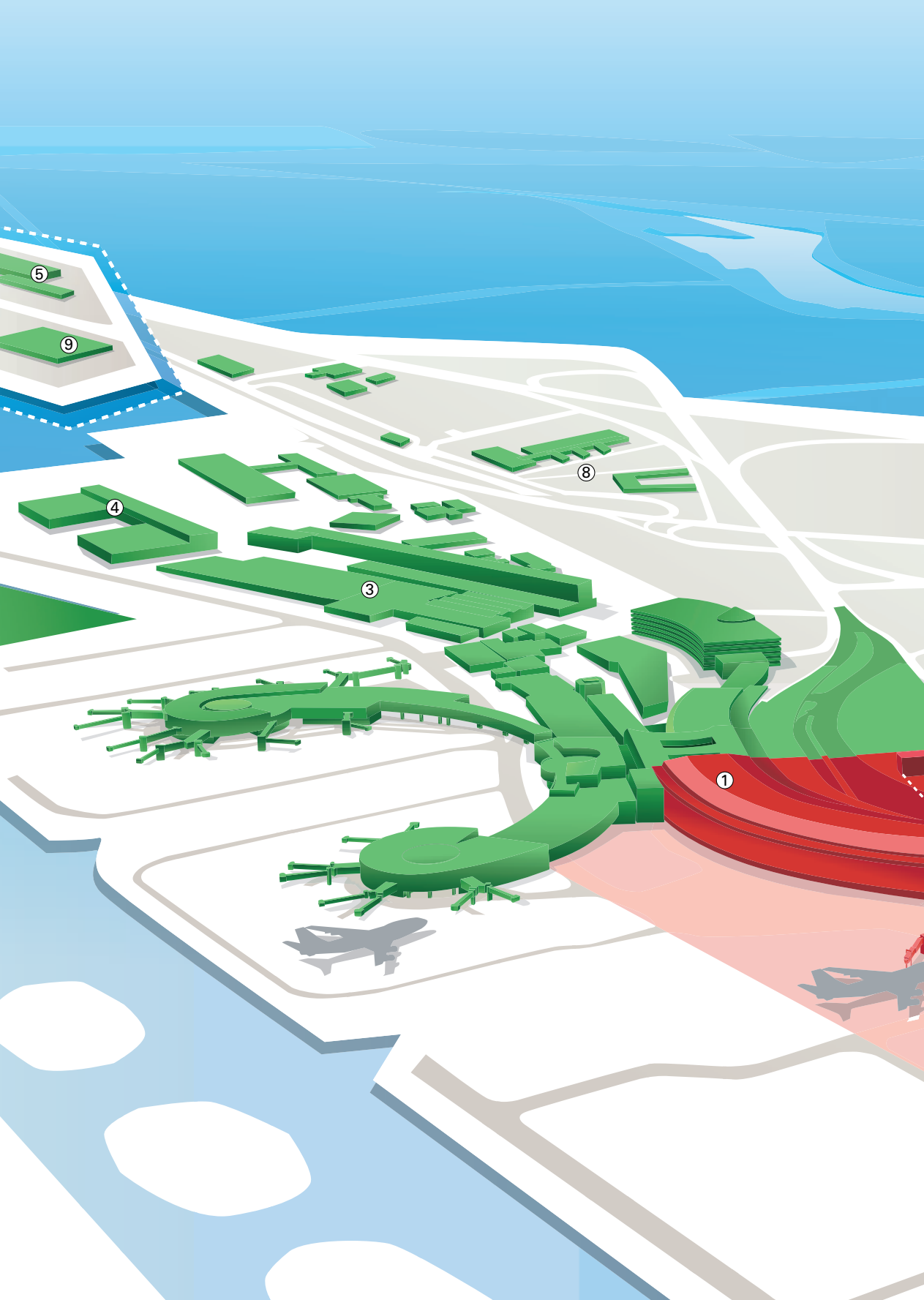












■ Bestand

■ In Umsetzung
bis 2008

■ Ausbauvisionen
für die nächsten Jahrzehnte

① VIE-Skylink

② Flugsicherungsturm

③ Air Cargo Center

④ Handling Center West

⑤ VIP- und General Aviation Center NEU

⑥ Bahnhofserweiterung Flughafen Wien

⑦ Office Park

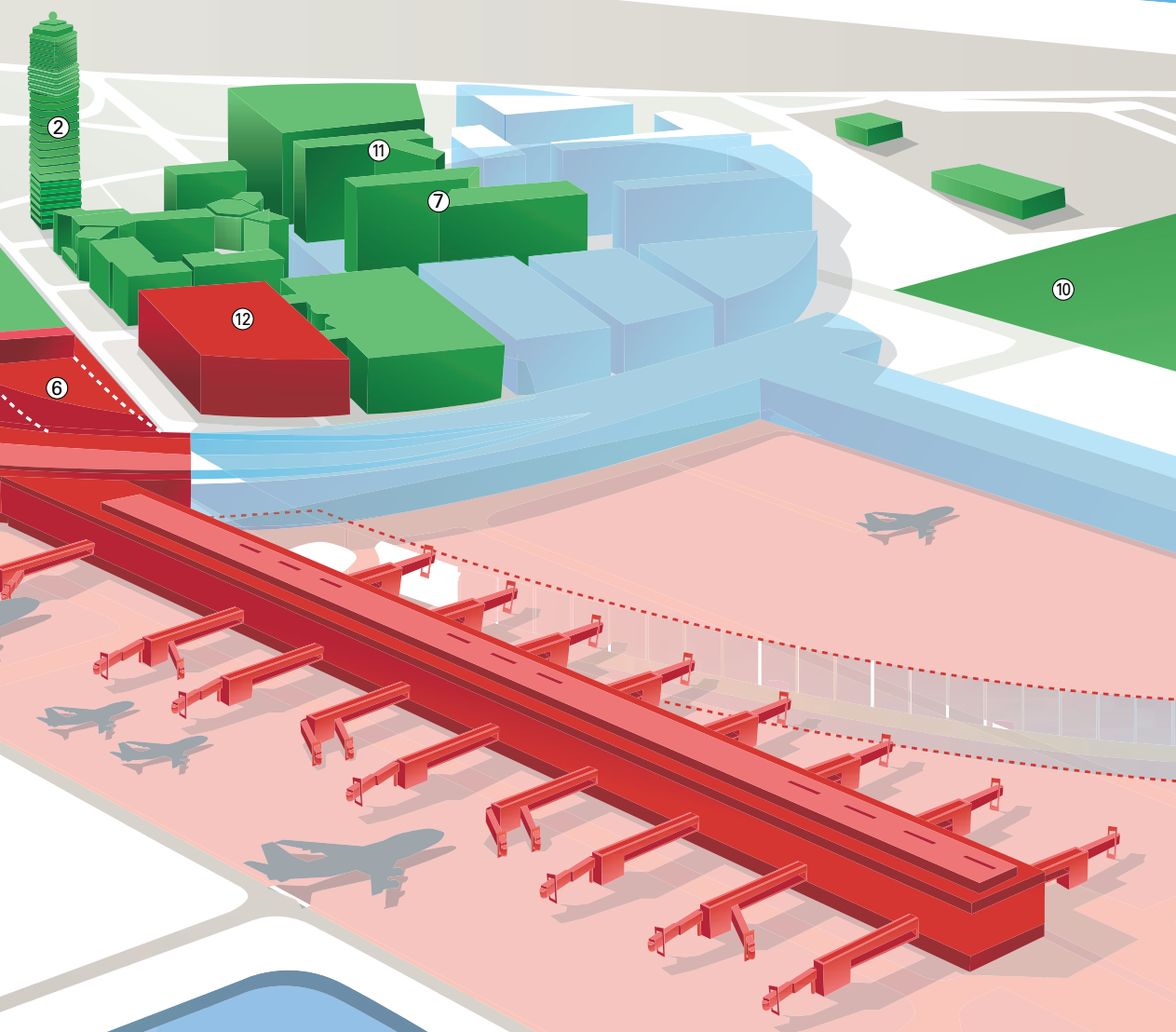
⑧ Cargo Nord

⑨ Cargo West

⑩ Vorfelderweiterung Nordost

⑪ Office Park II

⑫ Parkhaus 4 Erweiterung





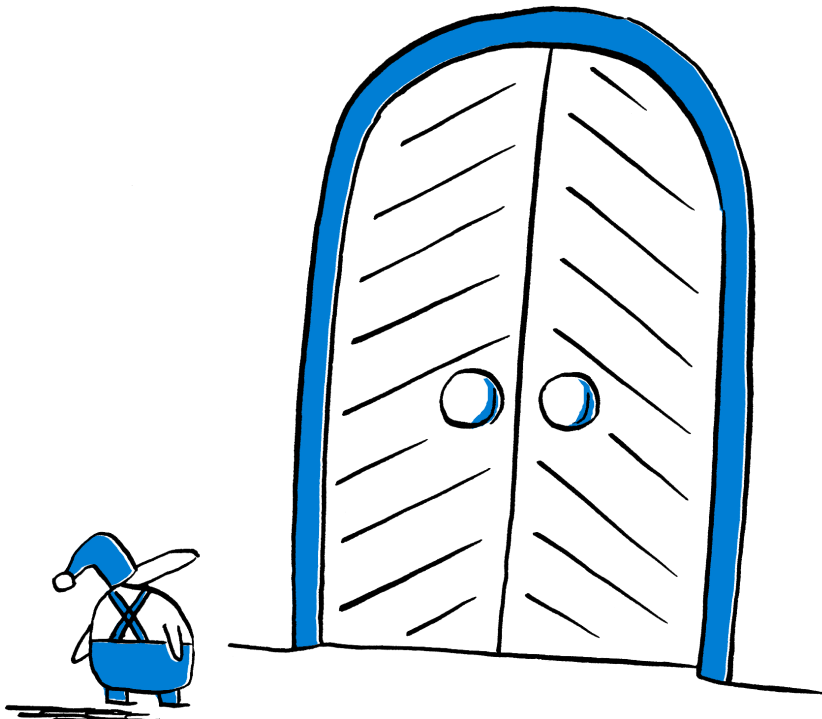
Legende

Abb. 1	Dachgleiche VIE-Skylink
Abb. 2	Gesamtansicht Flughafen Wien, Stand Februar 2007 General Aviation Center und VIP-Terminal (im Vordergrund)
Abb. 3	Gesamtansicht Flughafen Wien, Stand Februar 2007 VIE-Skylink (im Vordergrund), Ende des Rohbaus absehbar
Abb. 4	Der Flughafen Wien im Ausbau
Abb. 5	Fundamente des Bahnhofes unter dem Skylink

⑥

SCHAFFEN SIE RAUM FÜR WACHSTUM!

**Planen Sie Ihre Kapazitäten realistisch und rechtzeitig,
um Engpässe zu vermeiden und auch um
Wachstumschancen wahrnehmen zu können.**



Der Wachstumskurs des Flughafen Wien

In diesem Kapitel

- Flughafen Wien wächst stärker als europäischer Durchschnitt
- Analyse der Wachstumsfaktoren
- Die aktuellen Wachstumsprojekte des Flughafen Wien

Solide Ausgangslage

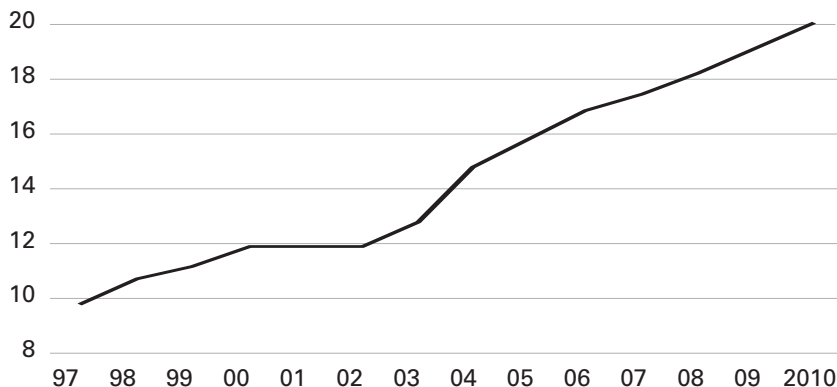
Der Flughafen Wien zeigt über Jahre hinweg eine überaus kontinuierliche Erfolgsentwicklung. Mit Ausnahme der durch 9/11 bedingten Stagnation im Jahr 2001 wurde Jahr für Jahr eine Steigerung der Passagieranzahl ausgewiesen – meist lagen die Zuwachsraten über dem europäischen Durchschnitt. Wurden 1997 noch rund 9,8 Millionen Passagiere gezählt, so waren es zehn Jahre später im Jahr 2006 bereits rund 16,9 Millionen. Anders ausgedrückt: In nur einer Dekade stieg die Passagieranzahl um rund 72,4 Prozent. Die Flugbewegungen stiegen in derselben Zeitspanne um 51,1 Prozent.



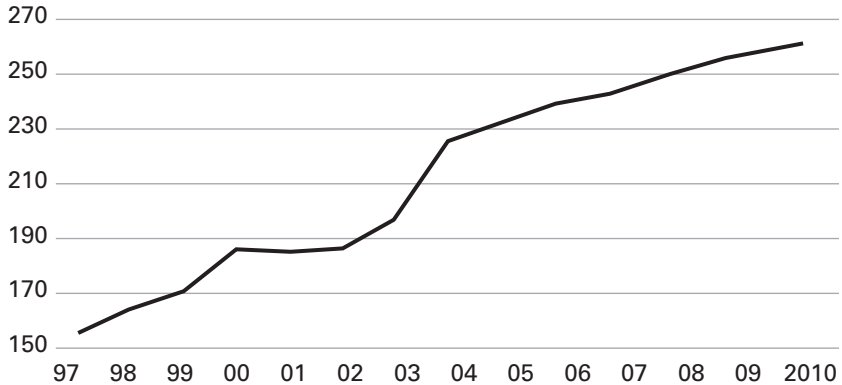
Der Flughafen Wien konnte in nur zehn Jahren die Passagieranzahl um 72,4 Prozent steigern.

Mit einem Passagierwachstum von 6,3 Prozent im Geschäftsjahr 2006 konnte der Flughafen Wien an diese lange Serie anschließen und lag wieder über dem gesamteuropäischen Durchschnitt von 5,7 Prozent. Beim Höchstabfluggewicht (MTOW) konnte ein Plus von 3,7 Prozent erreicht werden. Die Flugbewegungen legten um 2,9 Prozent im Vergleich zur Passagierentwicklung unterproportional zu.


Entwicklung der Passagieranzahl in Millionen (Prognose 2007–2010)



Entwicklung der Flugbewegungen in Tausend (Prognose 2007–2010)



Für das Geschäftsjahr 2007 rechnen wir mit der Fortsetzung der positiven Verkehrsentwicklung. Die Prognosen für den Flughafen Wien sehen ein Plus von 5,0 Prozent bei der Passagieranzahl, 3,0 Prozent beim MTOW und 2,0 Prozent bei den Flugbewegungen. Für die Jahre 2008 bis 2010 gehen unsere Prognosen von einem durchschnittlichen Wachstum bei den Passagieren von 5,4 Prozent und bei den Flugbewegungen von 2,9 Prozent aus. Auch langfristig erwartet der Flughafen Wien, dass aufgrund seiner günstigen geografischen Lage sein Wachstum rund 1 Prozent über dem europäischen Durchschnitt liegen wird. Als Vorbereitung auf die steigenden Passagierzahlen und die Entwicklung der Spitzenstunde wurde ein bedarfsgerechter Ausbauplan entwickelt. Zahlreiche Teilprojekte wurden bereits umgesetzt und führten zu einem massiven Anstieg der Investitionsaufwendungen: In den Jahren 2000 bis inklusive 2006 wurden in den Ausbau bereits € 760,5 Mio. investiert.

 Sorgen Sie für Wachstum, schaffen Sie aber rechtzeitig auch die notwendigen Kapazitäten.

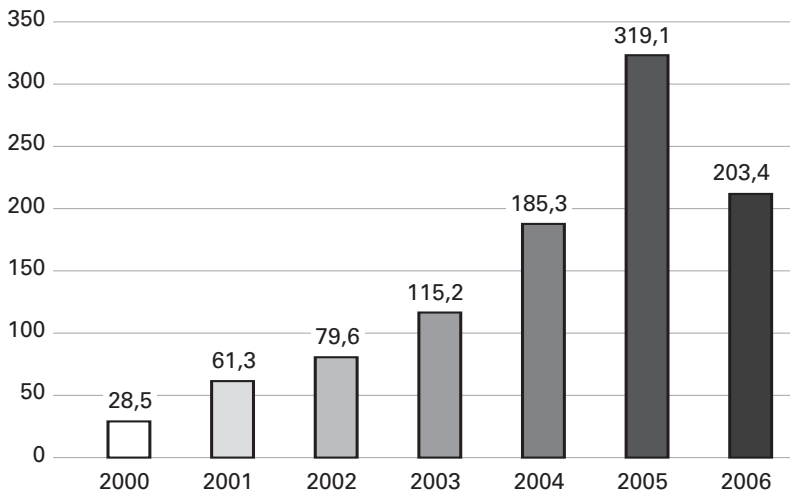
Entwicklung der Spitzenstunde* (Flugbewegungen, 30. (typische) Spitzenstunde)

Spitzenstunde	Flugbewegungen	Passagiere an/ab
2000	51	3.714
2001	52	3.922
2002	54	3.901
2003	54	3.864
2004	60	4.378
2005	61	4.763
Ist 2006	63	5.002

* Stunde mit den meisten Flugbewegungen

Investitionen in Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

in Mio. €



Die Wachstumsfaktoren

Impulsgeber der Verkehrsentwicklung

Der Flughafen Wien profitiert aufgrund seiner geografisch günstigen Lage in zunehmendem Ausmaß von der dynamischen Wirtschaftsentwicklung der zentral- und osteuropäischen Länder. Sein Einzugsgebiet zählt 14 Millionen potenzielle Passagiere aus dem Osten Österreichs sowie Teilen Ungarns, Tschechiens, der Slowakei und Sloweniens. Mit Marketing-Maßnahmen in diesen Regionen wird gezielt auf die Vorteilhaftigkeit und Attraktivität des Flughafen Wien hingewiesen, um das vorhandene Passagierpotenzial bestmöglich auszuschöpfen. Sehr gut entwickelte sich im Geschäftsjahr 2006 auch das Verkehrsaufkommen in diesen Gebieten. Die 45 Osteuropa-Destinationen, die vom Flughafen Wien aus angefliegen werden, weisen ein Passagierplus von 8 Prozent auf, womit die Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr gefestigt werden konnte.

Im Jahr 2006 konnte die Verkehrsentwicklung in den Nahen- und Mittleren Osten überdurchschnittlich stark zulegen. Das Passagieraufkommen in diese Region stieg um 14,4 Prozent.

Ein wichtiger Wachstumsschub geht auch von den Low-Cost-Carrier aus, die mit ihrer Geschäfts- und Preispolitik neue Kundenschichten erschließen. Im Jahr 2006 zählten die Low-Cost-Carrier am Flughafen Wien rund 2,2 Millionen Passagiere, um 13,2 Prozent mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am gesamten Passagieraufkommen stieg damit von 12,4 Prozent auf 13,2 Prozent. Rund ein Viertel des Wachstums 2006 ist diesem Sektor zuzuschreiben.



Die Eröffnung des Terminalausbaus VIE-Skylink ist für Anfang 2009 geplant.

Auch die Entwicklung des Frachtaufkommens zeigt seit mehreren Jahren einen starken Aufwärtstrend. Mit 265.778 Tonnen umgeschlagener Fracht (Luftfracht inklusive Trucking) konnte 2006 ein Plus von 13,3 Prozent eingefahren werden. Ausschlaggebend waren einmal mehr Frequenzerhöhungen von reinen Cargoflügen durch Asiana Airlines und Korean Air.

Breites Leistungsspektrum (Non-Aviation)

Neben dem klassischen Airport-Geschäft reicht das Betätigungsfeld des Flughafen Wien vom Immobiliengeschäft über das Center-Management bis hin zu Parkierung, Ver- und Entsorgungsleistungen sowie der Organisation der Sicherheitsdienstleistungen. Die Forcierung dieser Geschäftsfelder bildet einen wichtigen Teil der Unternehmensstrategie.

Der Spielraum zur Gestaltung neuer Geschäfts- oder Gastronomieeinrichtungen im bestehenden Terminal- und Transitbereich ist derzeit stark limitiert. Mit der Eröffnung des in Bau befindlichen Terminals VIE-Skylink Anfang 2009 werden das Flächenausmaß und damit auch der daraus resultierende Ertrag deutlich steigen. Die Parkraumkapazitäten wurden auch 2006 erweitert – das Parkhaus 7 wurde vergrößert, begonnen wurde mit der Planung zur Erweiterung des Parkhauses 4.

Begünstigt durch den verkehrstechnisch attraktiven Standort entwickelt und vermietet der Flughafen Wien Immobilienobjekte. Ein erfolgreiches Beispiel liefert der Office Park, der nach seiner ersten Ausbaustufe rund 26.000 m² vermietbare Fläche ausweist und bereits zu 83 Prozent vermietet werden konnte. Im Berichtsjahr wurde der Bau des Office Park II in Angriff genommen, dessen 24.300 m² nach seiner Fertigstellung im Jahr 2007 zur Gänze an Austrian Airlines Group vermietet werden.

Wachstumschancen außerhalb des Standorts

Neben der optimalen Nutzung der Wachstumsmöglichkeiten am Flughafen Wien selbst ist es unser strategisches Ziel, neue, standortunabhängige Geschäftsfelder zu erschließen. Hierbei konzentrieren wir uns auf Flughafenprojekte. Eine Ausdehnung unserer operativen Geschäftsfelder erfolgt jedoch nur unter Einhaltung exakt formulierter Vorgaben. Bei etwaigen Unternehmensbeteiligungen streben wir einen strategischen Einfluss an. Bei allen Vorhaben müssen Haftungs- und Finanzierungsrisiken klar abgrenzbar sein: Zum einen darf die für den Ausbau und das Wachstum am Standort Flughafen Wien benötigte Finanzkraft durch zusätzliche Projekte nicht geschwächt werden, zum anderen muss durch derartige Vorhaben der Unternehmenswert vermehrt werden.

Bei Flughafenprojekten kommen nicht nur die Entwicklung und der Betrieb anderer Flughäfen, sondern auch die Erbringung branchenspezifischer Beratungsdienstleistungen in Betracht. Am Beispiel Flughafen Malta, an dem der Flughafen Wien seit Juli 2002 über ein Konsortium mit 40 Prozent beteiligt ist und weitere rund 10 Prozent der Aktien direkt hält, lässt sich dieser Know-how-Export bereits eindrucksvoll dokumentieren. Zur Realisierung von Beteiligungsvorhaben an anderen Flughäfen müssen weitreichende Rahmenbedingungen erfüllt werden. Zudem gilt eine klare Länderpriorisierung mit Schwerpunkt Osteuropa.

Aktuelle Wachstumsprojekte

Terminalausbau VIE-Skylink

Die rasante Entwicklung des Passagieraufkommens, die Absicherung des hohen Qualitätsniveaus, aber auch die behördlichen Auflagen zur Trennung des Schengen- und Non-Schengen-Betriebs machten eine Erweiterung der bestehenden Terminalflächen notwendig. Mit dem Terminalausbau VIE-Skylink wird ein Konzept realisiert, das flexibel auf die Verkehrsentwicklung reagieren kann und in Summe die „Design Capacity“ des Flughafens Wien auf bis zu 24 Millionen Passagiere anhebt, wobei die reale Gesamtkapazität deutlich höher sein wird.

Entwicklung Kapazitäten und Passagieranzahl

	2006	VIE-Skylink 2009
Passagiere (in Mio.)	16,9	18
Check-in Schalter	134	+64
Pier-Positionen	20	+17
Gepäckausgabebänder	7	+10
Shoppingfläche (in m ²)	7.218	+5.000
Gastronomiefläche (in m ²)	3.981	+3.500

Durch den Anschluss an die bestehenden Flughafengebäude wird das bewährte One-Roof-Konzept beibehalten. Die übersichtliche multifunktionale Gebäudekonfiguration unterstützt zudem die komplexen Transferbeziehungen zwischen Schengen- und Non-Schengen-Passagieren. Die Multifunktionalität des Piers und die kurzen Wege für den Passagier gewährleisten auch künftig die im europäischen Vergleich äußerst konkurrenzfähige Minimum Connecting Time von nur 25 bis 30 Minuten. In der ersten Ausbaustufe des VIE-Skylink wird ein neuer Pierfinger (Pier Süd) errichtet, der über 17 gebäudenahe Flugzeugpositionen verfügen wird. Im Terminal selbst werden zusätzliche Check-in-Schalter, eine Gepäckförder- und -sortieranlage sowie Retail- und Gastroeinrichtungen entstehen. Die Inbetriebnahme ist für Anfang 2009 geplant.

Weitere Investitionsprojekte 2006

Neben dem Bau des VIE-Skylink werden auch die Vorfelder laufend ausgebaut. Abgeschlossen und in Betrieb genommen werden konnte 2006 die Vorfelderweiterung Nordost Phase 2B mit rund 200.000 m². Ein Großprojekt des Segments Non-Aviation stellt die Erweiterung des Parkhauses 4 dar. Die vorhandenen Kapazitäten dieses Parkhauses sollen bis 2008 von derzeit 2.600 auf rund 5.000 Stellplätze nahezu verdoppelt werden. 2006 wurden die Planungsarbeiten abgeschlossen. Damit werden am Flughafen Wien künftig etwa 10.500 überdachte Stellplätze zur Verfügung stehen.

Einen Überblick der wichtigsten Investitionsprojekte des Jahres 2006 liefert die nachstehende Aufstellung:

<u>VIE-Skylink</u>	<u>€ 77,0 Mio.</u>
<u>Erweiterung Parkhaus 7</u>	<u>€ 4,4 Mio.</u>
<u>Office Park II</u>	<u>€ 20,8 Mio.</u>
<u>Hangar 6</u>	<u>€ 11,4 Mio.</u>
<u>Erweiterung Vorfeld Nordost</u>	<u>€ 23,4 Mio.</u>

Flughafen-Beteiligungen

Im Berichtsjahr hat die Übertragung von 66 Prozent der Aktien des Flughafen Košice an das Consortium TwoOne, an dem die Flughafen Wien AG 50,1 Prozent der Stimmrechte hält, stattgefunden. Geplant ist, dass der Flughafen Košice seine strategische Bedeutung in seiner Catchment Area die sich über Teile der Slowakei, Ungarns, der Ukraine und Polens erstreckt, im Point-to-Point-Verkehr weiter ausbaut.

Die Flughafen Wien AG beabsichtigt weiters, einen Anteil von 25,15 Prozent an der Flughafen Friedrichshafen GmbH zu erwerben. Auf Basis der vorliegenden Absichtserklärung werden die beiden Unternehmen während des ersten Quartals 2007 die Genehmigungen der zuständigen Gremien (Aufsichtsrat bzw. Gesellschafterversammlung) einholen. Der Abschluss der Transaktion ist – vorbehaltlich der kartellrechtlichen Genehmigung – mit Ende des ersten Quartals 2007 geplant.

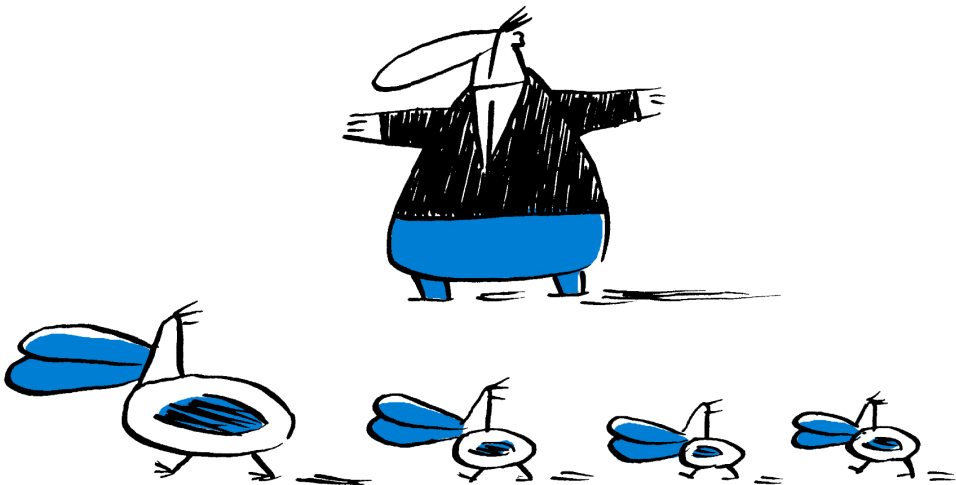


Neben der Beteiligung an den Flughäfen Malta und Košice beabsichtigt der Flughafen Wien, sich am Flughafen Friedrichshafen zu beteiligen.

7

ÜBERNEHMEN SIE VERANTWORT- TUNG FÜR IHR GESAMTES UMFELD!

Vergessen Sie bei Ihren Vorhaben weder die Interessen
der Umwelt noch jene der Anrainer – nur so ist
nachhaltiges Wachstum möglich.



Verantwortung für Menschen, Wirtschaft und Umwelt

In diesem Kapitel

- Arbeitsplatz für 16.000 Menschen
- Investitionen für Umweltschutzmaßnahmen und Lärmschutz
- Dialogforum koordiniert Kommunikation mit Umlandgemeinden

Die Strategie des Flughafen Wien zielt auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ab und berücksichtigt daher nicht nur ökonomische Aspekte, sondern beachtet auch ökologische Auswirkungen der Geschäftstätigkeit. Gleichzeitig gilt es die Interessen aller Beteiligten auch in sozialer Hinsicht zu wahren.

16.000 Arbeitsplätze

Der Standort Flughafen Wien bietet rund 16.000 Menschen einen Arbeitsplatz. Arbeitgeber sind neben der Flughafen-Wien-Gruppe mit ihren 3.834 Mitarbeitern rund 230 ansässige Unternehmen wie Fluglinien, Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe, Speditionen, Betriebe des öffentlichen Dienstes, Dienstleistungsunternehmen, Autovermietungen sowie Transport- und Mineralölfirmer. Eine positive Entwicklung des Verkehrsaufkommens bildet auch den Motor für neue Arbeitsplätze. Auf eine Million Passagiere entfallen derzeit ca. 1.100 Arbeitsplätze; jede weitere Million generiert zusätzliche 1.000 Arbeitsplätze am Standort.



Passagierplus von
1 Million schafft
1.000 neue
Arbeitsplätze.

Wirtschaftsmotor

Mehr als 29.000 Arbeitsplätze der österreichischen Wirtschaft stehen in direkter oder indirekter Beziehung zum Flughafen Wien. Zusätzliche Arbeitsplätze werden durch die Fortsetzung unseres erfolgreichen Wachstumskurses und die Realisierung der Ausbauprojekte entstehen. Über Multiplikatoreneffekte entsteht durch jeden neuen Arbeitsplatz am Standort ein weiterer. Die vom Flughafen Wien ausgehende Wert-

schöpfung beläuft sich auf € 2,8 Mrd., jeder Euro Wertschöpfung, der hier verdient wird, zieht € 0,90 in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich.

Anbieter von Verkehrsinfrastruktur

Als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur unterstützt der Flughafen Wien die wirtschaftliche Dynamik der gesamten Region. Viele Unternehmen benötigen zur Absicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit verlässliche, die Welt umspannende Flugverbindungen. In Österreich bildet die Nähe zu einem Flughafen eine Grundvoraussetzung für rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur.



Bereits jeder
10. Passagier
kommt mit dem
City Airport Train
zum Flughafen
Wien.

Mit der Inbetriebnahme des in Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen realisierten CAT (City Airport Train) im Dezember 2003 wurde eine schnelle und bequeme Verbindung zwischen dem Flughafen Wien und der Wiener Innenstadt geschaffen. Der CAT hat sich als wertvoller Teil der Bodenbindung etabliert. Im Jahr 2006 nützten bereits 10 Prozent aller Passagiere den City Airport Train.

Umsichtige Umweltpolitik

Der Flughafen Wien beobachtet alle umweltrelevanten Daten anhand eines umfassenden Monitoring und leitet aus diesen Erkenntnissen Verbesserungsmaßnahmen ab. Um diesen Optimierungsprozess und die gesteckten Zielsetzungen besser nachvollziehen und dokumentieren zu können, ist für 2007 die Erstellung einer Umwelt-Datenbank geplant. Die Themenbereiche Lärm und Schadstoffemission, Ver- und Entsorgung sowie Optimierung des Energieeinsatzes bilden die größten Herausforderungen im Umweltschutzbereich. Die Umweltdaten des Jahres 2006 werden im Internet unter www.vie-umwelt.at sowie in der Broschüre „Umwelt Aktuell“ publiziert. Allgemeine Informationen liefert auch die Broschüre „Umwelt und Luftfahrt“ – ein gemeinsames Produkt aller österreichischen Luftfahrtunternehmen.

Monitoring und Dialogforum

Die Arbeitsschwerpunkte des Fachbereichs Umwelt bildeten im Geschäftsjahr 2006 die Fragestellungen aus dem Dialogforum und dessen Arbeitskreisen und Bezirkskonferenzen. In seine Verantwortung fällt auch das Monitoring des im Jahr 2003 abgeschlossenen Mediations-Teilvertrags, dessen Ergebnisse auch in den jährlich vom Dialogforum publizierten Evaluierungsbericht einfließen.

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien wurde unmittelbar nach Abschluss des Mediationsverfahrens im Jahr 2005 gegründet. Er soll die Diskussion jener Themen koordinieren, die im Verfahren nicht abgeschlossen werden konnten bzw. die aufgrund aktueller Entwicklungen neu entstehen. Neben dem erweiterten Vorstand mit 28 Mitgliedern sind mehrere Arbeitsgruppen und Bezirkskonferenzen der Bezirke Gänserndorf, Bruck/Leitha, Wien Umgebung Süd sowie der Stadt Wien eingerichtet. In Summe sind Vertreter aus über 100 Gemeinden, der Länder Wien und Niederösterreich, der Umweltschutzverbänden beider Bundesländer sowie zahlreicher örtlicher, regionaler und überregionaler Fluglärm-Bürgerinitiativen in diesen Prozess eingebunden. Im September 2006 wurde DI Wolfgang Hesina zum Geschäftsführer des Dialogforums bestellt. Weitere Informationen zum Mediationsverfahren finden Sie im Internet unter www.viemediation.at und www.vieumwelt.at. Der Verein Dialogforum verfügt über eine eigene Homepage unter www.dialogforum.at.



Nach Abschluss des Mediationsverfahrens koordiniert ein Dialogforum die Kommunikation mit den Umlandgemeinden.

Pistennutzung während der Nachtstunden

Im Jahr 2006 fanden mit 6,9 Prozent geringfügig mehr Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr statt als im Vorjahr. Der durchschnittliche Absolutwert liegt bei 45 Flugbewegungen pro Nacht. Dieser Wert wird in Zukunft nicht mehr überschritten, da gemäß Vereinbarung im Mediationsvertrag die Nachtflüge in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr stufenweise abgebaut werden. Details zur Pistennutzung finden sich im Evaluierungsbericht, den der Verein Dialogforum Flughafen Wien im Juni 2007 veröffentlichen wird.



Maximal 45 Flugbewegungen per Nacht.

Kanalisation der Pisten und Vorfelder

Seit Ende des Jahres 2005 werden alle auf Flugbewegungsflächen anfallenden Abwässer über die Verbandskläranlage Schwechat-Mannswörth entsorgt.

Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung

Die vom Flughafen Wien jahrelang getragene freiwillige Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern an Gebäuden wurde 2006 durch das im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm abgelöst. Im Rahmen dieses Programms wurden im Jahr 2006 € 160.000 aufgewendet. Alle übrigen Ausgaben für Umweltschutz beliefen sich im Jahr 2006 auf € 610.000 (2005: € 690.000).



Flughafen Wien investiert Jahr für Jahr massiv in Umweltschutzmaßnahmen.

FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) misst Fluggeräuschmissionen und zeichnet mittels Radardaten Flugspur, Ge-

schwindigkeit und Flughöhe aller Flugbewegungen auf. Im Jahr 2006 wurden zusätzlich zu den Ergebnissen der fixen Messstellen 35 mobile Messreihen (2005: 31) durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Messungen sowie die Analyse der Abweichungen sind Gegenstand des Evaluierungsberichts. In diese Publikation fließt auch der Tätigkeitsbericht des Info-Telefons „Umwelt und Luftfahrt“ ein, das für die Betreuung von Beschwerden zuständig ist. Die Anzahl der im Jahr 2006 eingegangenen Beschwerdeanrufe und Beschwerde-E-Mails hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 13 Prozent reduziert.

Luftgütemessungen

Die Luftqualität am Flughafen Wien wird laufend kontrolliert. Die vom Flughafen Wien bereitgestellten Geräte sind Teil des Luftgütemessnetzes des Landes Niederösterreich und werden von der Abteilung Umweltschutz, Referat Luftgütemessung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, betreut. Die Daten können unter www.num-bis.at abgerufen werden.



Flughafen Wien
unterstützt Umwelt-
fonds zur nach-
haltigen Entwicklung
der Region.

Umweltfonds

Eine der zentralen Forderungen unserer Nachbargemeinden und der Bürgerinitiativen war die Einrichtung eines Umweltfonds zur Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung der Region. Die Flughafen Wien AG zahlt pro ankommenden und abfliegenden Passagier, einschließlich der Transferpassagiere, € 0,20 in den Fonds ein; für in der Nacht ankommende Passagiere wird dieser Wert auf € 0,60 verdreifacht.

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien

Im Mediationsvertrag ist unter den Vereinbarungen zum technischen Lärmschutz ein System zur Handhabung der in Abhängigkeit von einem Drei-Pisten-System erwarteten Lärmzonen vorgesehen. 2006 wurde unter dem Titel „Lärmschutzprogramm Flughafen Wien“ mit der Umsetzung der Maßnahmen begonnen.

Lärmzonendeckel und Flächenwidmung

Zur angestrebten Abgrenzung von Siedlungsgebieten und Fluglärmszonen wurde in Einzelverträgen mit betroffenen Gemeinden vereinbart, dass innerhalb einer festgelegten Lärmzone (54 Dezibel, in Ausnahmefällen 55 Dezibel) in Zukunft keine Flächenumwidmungen in Bauland erfolgen. Zur Gewährleistung einer beidseitigen Planungssicherheit wird die definierte Lärmzone nach Inbetriebnahme der dritten Piste nicht ausgedehnt.

8

DISKUTIEREN SIE IHREN GESCHÄFTS- VERLAUF AUS- FÜHRLICH!

Nur wenn Sie die Faktoren Ihres Erfolgs kennen,
können Sie diesen auch absichern.



Konzernlagebericht

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

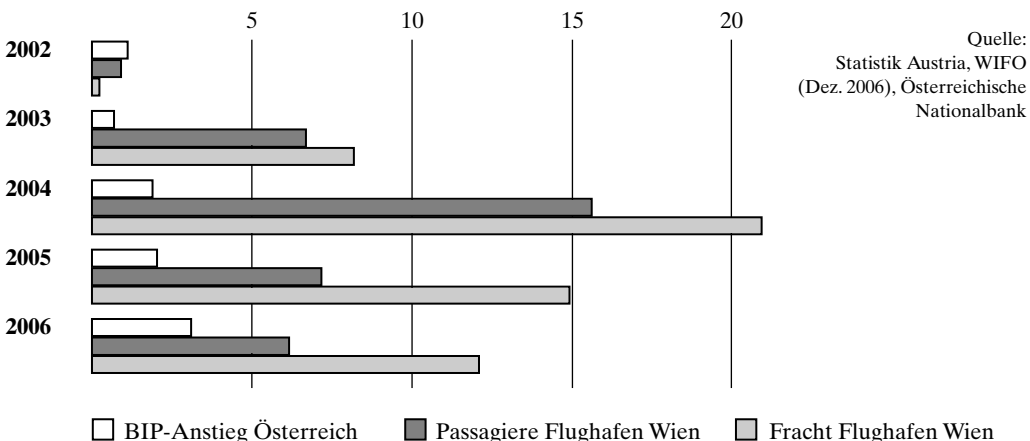
Erholung der Konjunktur in Europa

Der Geschäftsverlauf eines Flughafens korreliert naturgemäß eng mit der Entwicklung der Luftverkehrsbranche, die wiederum in Abhängigkeit zur gesamtwirtschaftlichen Situation sowie zur Kaufkraft und dem damit verbundenen Reiseverhalten steht.

Konjunktorentwicklung

Das Wirtschaftswachstum des Euro-Raums konnte 2006 trotz der massiven Energiepreissteigerungen im Vergleich zum Vorjahr zulegen. Mit einem BIP-Anstieg von rund 3,2 Prozent lag das österreichische Wirtschaftswachstum 2006 über dem EU-Durchschnitt (+2,8%). Treibende Kraft der heimischen Wirtschaft waren gesteigerte Exportleistungen sowie eine robuste Inlandsnachfrage. Bedingt durch diese Wachstumsdynamik war die Investitionstätigkeit von Kapazitätserweiterungen geprägt und wurde von einem nach wie vor günstigen Zinsniveau unterstützt. Die zehn neuen EU-Mitgliedsländer konnten ihre Wachstumsdynamik 2006 fortsetzen und weisen einen durchschnittlichen BIP-Anstieg von 5,2 Prozent auf. Der Durchschnittswert der OECD-Länder beläuft sich auf 3,1 Prozent. Mit 3,3 Prozent war das Wirtschaftswachstum der USA im Vergleich zu den Vorjahren etwas abgeschwächt. Japan verzeichnete einen BIP-Zuwachs von 2,6 Prozent.

Wachstumsraten BIP, Passagierzahl und Fracht in %



Ein Mehrjahresvergleich des österreichischen BIP-Wachstums mit der Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens des Flughafen Wien zeigt eine deutliche Verschiebung der Korrelationen während der letzten Jahre. Die kräftige Entwicklung der österreichischen Exportwirtschaft, die wirtschaftliche Dynamik der angrenzenden Nachbar-

staaten, aber auch die zunehmende Bedeutung der Low-Cost-Carrier verringerten die Abhängigkeit zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wir gehen davon aus, dass von unseren östlichen EU-Nachbarn auch weiterhin kräftige Wachstumsimpulse für unseren Großraum ausgehen werden. Unsere Position als wichtigster Flughafen dieser prosperierenden Region werden wir mit gezielten Aktivitäten verteidigen und weiter ausbauen.

Mit rund 119,3 Millionen Nächtigungen stagnierte die österreichische Tourismuswirtschaft im Jahr 2006. Der Städtetourismus hingegen verzeichnete nicht zuletzt dank der Erschließung neuer Zielgruppen durch die Low-Cost-Carrier eine positive Entwicklung. Wien weist für 2006 ein Nächtigungsplus von 6,9 Prozent aus.

Europäische und österreichische Luftverkehrsentwicklung

Der europäische Luftverkehr verzeichnete seit dem Einbruch im Jahr 2001 einen kontinuierlichen Aufwärtstrend. Wichtige Wachstumsimpulse gehen vor allem von den Low-Cost-Carrier aus, aber auch die Erweiterung der Europäischen Union erhöhte das Reiseaufkommen. Im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen weist der Flughafen Wien auch 2006 eine sehr gute Wachstumsbilanz aus.

Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2006

Flughafen	Passagiere in Tausend	Veränderung zu 2005 in %	Flug- bewegungen	Veränderung zu 2005 in %
London*	125.390	+2,2	915.504	+1,4
Paris**	82.431	+4,8	762.336	+3,5
Frankfurt	52.811	+1,1	474.346	+0,9
Amsterdam	46.088	+4,4	423.125	+4,6
Madrid MAD	45.501	+8,1	433.170	+4,5
München	30.758	+7,5	386.128	+3,1
Rom FCO	30.101	+5,2	310.050	+2,3
Mailand MXP	21.767	+10,9	247.456	+8,7
Zürich	19.194	+7,6	222.851	-3,8
Wien	16.856	+6,3	237.490	+2,9
Prag	11.582	+7,5	163.092	+3,7
Budapest	8.319	+4,5	119.237	+1,6

* London Heathrow, Gatwick, Stansted, ** Paris Charles de Gaulle, Paris Orly

Quelle: ACI Europe Airport Traffic Report December 2006

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien

Der Flughafen Wien profitiert von seiner günstigen geografischen Lage im Zentrum Europas und konnte sich als wichtige Verkehrsdrehscheibe zu den wirtschaftlich florierenden Destinationen Zentral- und Osteuropas positionieren. Weitere Eckpfeiler unserer Wachstumsstrategie bilden die positive Nachfrageentwicklung in den Fernen und Mittleren Osten sowie die erfolgreiche Entwicklung der Low-Cost-Carrier. Im Jahr 2006 wurde von 64 Linienfluggesellschaften ein weltweites Streckennetz von 176 Liniendestinationen angeboten.

Aufbauend auf dieser Wachstumsstrategie konnte die Passagieranzahl am Flughafen Wien 2006 um 6,3 Prozent auf 16.855.725 Passagiere gesteigert werden, womit die Wachstumsrate wiederholt über dem europäischen Durchschnitt lag. Die Flugbewegungen nahmen um 2,9 Prozent auf 237.490 zu, das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 3,7 Prozent, die Fracht um insgesamt 13,3 Prozent.

Die Low-Cost-Carrier verzeichneten 2006 ein Plus von 13,2 Prozent auf 2.229.780 Passagiere; ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen erhöhte sich damit von 12,4 Prozent des Vorjahres auf 13,2 Prozent. Mit 45 Osteuropa-Destinationen im Streckennetz konnte der Flughafen Wien seine Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr weiter ausbauen. Das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten verzeichnete einen Anstieg von 14,4 Prozent. Nach einem kräftigen Anstieg von 12,9 Prozent im Vorjahr konnten die Destinationen im Fernen Osten im Geschäftsjahr 2006 um lediglich 2,2 Prozent zulegen.

Begünstigt durch Frequenzerhöhungen von reinen Cargoflügen der Asiana Airlines und Korean Air verzeichnete der Frachtumschlag am Flughafen Wien einen Gesamtanstieg von 13,3 Prozent auf 265.778 Tonnen. Nach einem Anstieg von 12,2 Prozent entfielen 187.852 Tonnen auf die Luftfracht; das Trucking-Volumen stieg um 16,0 Prozent auf 77.926 Tonnen.

Passagierentwicklung im Detail

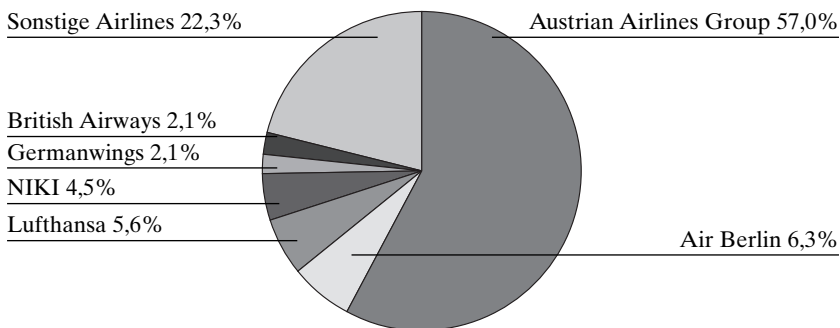
Auf den Linienverkehr entfallen 94,1 Prozent des gesamten Passagieraufkommens des Flughafen Wien. Die stärkste Destination bildet London mit 390.041 Passagieren, gefolgt von Frankfurt (363.221 Passagiere), Zürich (312.527 Passagiere) und Paris (309.695 Passagiere). Das Ranking der Osteuropa-Destinationen führt Moskau mit 113.576 Passagieren an, gefolgt von Bukarest (93.312 Passagiere) und Warschau (85.027 Passagiere). Auf der Langstrecke hat Bangkok mit 100.333 Fluggästen New York mit 91.735 Passagieren auf den zweiten Platz verwiesen. Washington, Tokio, Delhi und Peking reihen sich danach ein.

Im Charterverkehr führt wiederholt trotz eines Rückgangs von 25,4 Prozent auf 86.096 Passagiere die türkische Destination Antalya. Weit abgeschlagen folgen Heraklion, Monastir und Hurghada.

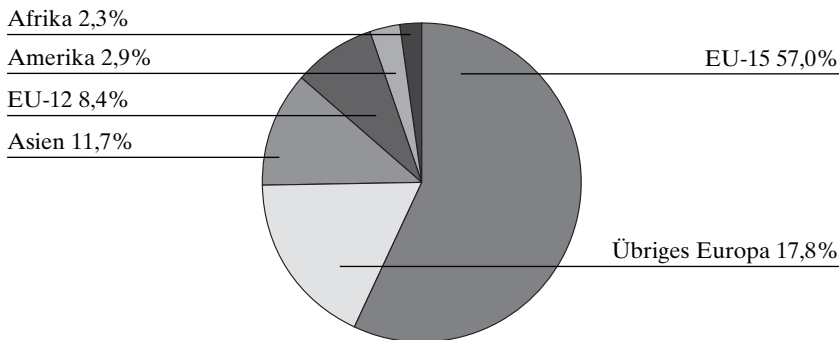
Entwicklung der Airlines am Flughafen Wien

Die Austrian Airlines Group profitierte 2006 vom strategischen Fokus auf die Destinationen Zentral- und Osteuropas, Asiens und des Nahen und Mittleren Ostens und konnte 2006 auch aufgrund der redticket-Aktionen eine positive Verkehrsentwicklung verzeichnen. Mit 57,0 Prozent (2005: 56,6%) führt sie das Ranking nach Passagieranteil an, gefolgt von Air Berlin mit 6,3 Prozent (2005: 5,9%), Lufthansa mit 5,6 Prozent (2005: 5,5%), NIKI mit 4,5 Prozent (2005: 4,3%) und Germanwings mit 2,1 Prozent (2005: 2,1%). Die durchschnittliche Auslastung der Flüge verbesserte sich 2006 im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Prozentpunkte auf 68,5 Prozent. Im Zuge der Restrukturierung der Austrian Airlines Group werden im Jahr 2007 einige Langstreckendestinationen eingestellt. Erweitert wird das Linienflug-Programm hingegen um Chicago durch die Austrian Airlines Group und Moskau durch NIKI. Gleichzeitig werden Delta Air Lines, Korean Air, SkyEurope, KrasAir und Air Transat den Flughafen Wien in ihr Destinationsprogramm aufnehmen.

Passagieraufkommen 2006 nach Airlines



Ankommende Passagiere nach Herkunft



Tarif- und Incentive-Politik

Der Flughafen Wien strebt mit seiner Tarif- und Incentive-Politik eine transparente und faire Preisgestaltung für die Fluglinien an und unterstützt vor allem die strategisch wichtigen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen.

Der Flughafen Wien hat sich wiederholt dafür entschieden, die Absenkungen, die sich aus der Indexformel für passagierbezogene Tarife errechnen, zur Gänze erlösneutral auf den Landetarif umzulegen, um verstärkt das Auslastungsrisiko der Airlines zu übernehmen. Im Mediationsverfahren wurde die Implementierung von umweltpolitischen Maßnahmen zugesichert. Zu deren Finanzierung wurde primär der Fluggasttarif um € 1,12 pro abfliegenden Passagier erhöht. Zur Förderung der Fluglinien und Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Wien ist ein mehrschichtiges Incentive-Programm eingerichtet. Der Transfer-Incentive, der Destinations-Incentive und der Frequenz-Incentive wurden 2006 beibehalten, der Frequenzdichte-Incentive auf reine Frachtflüge der Interkontinentalstrecken ausgeweitet.

Tarifänderungen per 1.1.2006

Landetarif, Parktarif	-2,81%
Infrastrukturtarif „Rampe“	-1,00%
Infrastrukturtarif „Passage“	keine Änderung
Fluggasttarif	Anhebung um € 1,12 aufgrund der Implementierung umweltpolitischer Maßnahmen
Infrastrukturtarif „Betankung“	-1,87%

Umwelt- und Sozialaspekte 2006

Der Flughafen Wien hat 2006 rund € 610.000 für Umweltschutzmaßnahmen verwendet. Neben unternehmensinternen Anstrengungen zur Optimierung der Ver- und Entsorgung von Ressourcen werden vor allem die Themenbereiche Lärm- und Schadstoffemission fokussiert, um die Beeinflussung des angrenzenden Umfelds möglichst gering zu halten. Die vom Flughafen Wien jahrelang getragene freiwillige Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern an Gebäuden wurde 2006 durch das im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm abgelöst. Im Rahmen dieses Programms wurden im Jahr 2006 € 160.000 investiert. Luftgütemessungen werden regelmäßig durchgeführt, um etwaigen Handlungsbedarf frühzeitig zu erkennen.

Mit 3.834 Mitarbeitern im Jahresdurchschnitt 2006 ist die Flughafen-Wien-Gruppe einer der größten Arbeitgeber der Region. Die Unternehmensführung ist sich der damit verbundenen sozialen Verantwortung bewusst, investiert kontinuierlich in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter, fokussiert aber auch Aspekte der Arbeitsplatzsicherheit und Gesundheitsförderung. Im Geschäftsjahr 2006 erreichte beispielsweise die Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter den bisherigen Tiefststand von 49,7. Das Spektrum der freiwilligen Sozialleistungen reicht vom betriebseigenen Kindergarten, kostenlosen Werkverkehr bis hin zu Unterstützungsleistungen für Zusatzunfall- und -krankenversicherungen.

Umsatzentwicklung

Umsatzzuwächse in allen Segmenten

Die Flughafen-Wien-Gruppe konnte im Geschäftsjahr 2006 die Umsatzerlöse um 13,1 Prozent auf € 463,9 Mio. steigern. Der im Vergleich zur Verkehrsentwicklung überproportionale Anstieg erklärt sich durch die ausgezeichnete Entwicklung im Non-Aviation-Bereich. Wachstumsraten konnten jedoch alle drei Segmente verzeichnen. Mit einem Umsatzanteil von 45,6 Prozent bildet das Segment Airport unverändert das stärkste Geschäftsfeld, wenngleich sich der Anteil um 0,4 Prozentpunkte verringerte. Das Segment Handling folgt mit einem Umsatzanteil von 30,1 Prozent, um 2,1 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Dank nachhaltiger Umsatzzuwächse konnte das Segment Non-Aviation seinen Anteil am Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe um 2,6 Prozentpunkte auf 24,3 Prozent steigern.

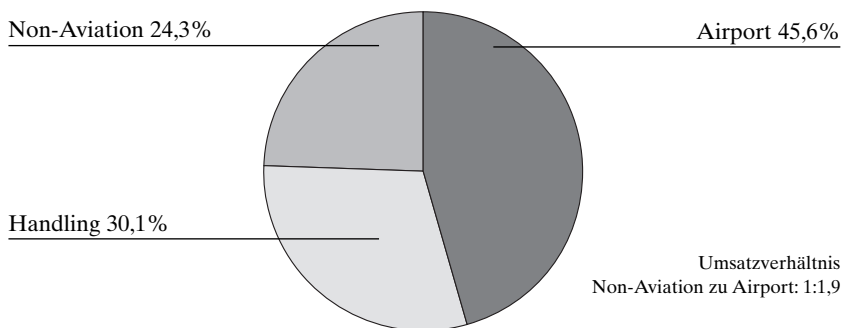
Das Segment Airport verzeichnete 2006 einen Umsatzanstieg um 12,0 Prozent auf € 211,3 Mio. Die Umsatzgenerierung erfolgt im Wesentlichen durch die Flughafentarife (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) und ist somit von der Verkehrsentwicklung abhängig. Für das Geschäftsjahr 2006 lässt sich diese wie folgt zusammenfassen: ein Plus von 6,3 Prozent bei den Passagieren, ein Anstieg von 2,9 Prozent bei den Flugbewegungen und von 3,7 Prozent beim für die Berechnung des Landetarifs maßgeblichen Höchstabfluggewicht. Die Auslastung der Flugzeuge stieg um 2,1 Prozentpunkte auf 68,5 Prozent an. Bei den Passagieren erzielte die Austrian Airlines Group einen Zuwachs von 0,6 Millionen, die Low-Cost-Carrier einen von 0,3 Millionen und alle übrigen Airlines einen von 0,1 Millionen Fluggästen. Die Low-Cost-Carrier verzeichneten in Summe ein Passagierplus von 13,2 Prozent, womit ihr Anteil am Gesamtaufkommen um 0,8 Prozentpunkte auf 13,2 Prozent anstieg. Zur Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen Wien wurden per 1. Jänner 2006 der Lande- und Parktarif um 2,81 Prozent, der Infrastrukturtarif „Rampe“ um 1,0 Prozent und der Infrastrukturtarif „Betankung“ um 1,87 Prozent abgesenkt. Die Anhebung des Fluggasttarifs um € 1,12 auf € 14,62 dient teilweise der Finanzierung von Umweltschutzmaßnahmen, die im Mediationsvertrag zugesichert wurden. Incentives wurden wie in den Vorjahren für die Steigerung der Frequenzen und für die Aufnahme neuer Langstrecken- und Osteuropa-Destinationen gewährt. Zur Stärkung der Ost-West-Hub-Funktion wird zusätzlich allen Airlines ein Frequenzdichte-Incentive für Osteuropa und Interkontinental-Destinationen mit Kostenvorteilen von bis zu 40 Prozent angeboten.

Das Segment Handling erzielte im Jahr 2006 eine Umsatzsteigerung um 5,6 Prozent auf € 139,6 Mio. Hauptverantwortlich für diese positive Entwicklung waren der Anstieg der abfertigten Fracht um 13,3 Prozent, das Plus an Abfertigungsvorgängen von 1,7 Prozent (Linien- und Charter-Verkehr) sowie das verstärkte Abfertigungsvolumen im Bereich des General Aviation Center im Rahmen der österreichischen EU-Präsidentschaft. Der Bereich Vorfeldabfertigung erwirtschaftete einen Umsatzanstieg von 0,5 Prozent, die Frachtabfertigung einen von 21,8 Prozent und die General Aviation von 36,3 Prozent. Auf der Kundenseite wurden die größten Zuwächse mit der Austrian Air-

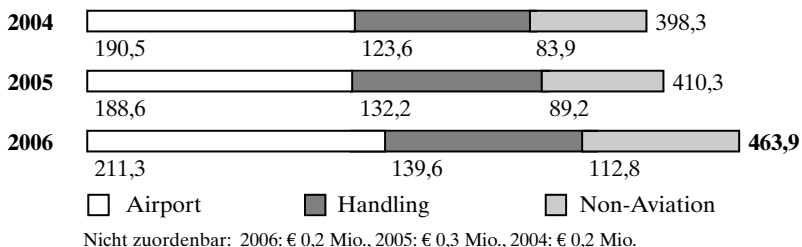
lines Group und Korean Air erzielt. Der durchschnittliche Marktanteil verringerte sich um 1,0 Prozentpunkte auf 89,6 Prozent.

Das Segment Non-Aviation konnte 2006 einen überdurchschnittlichen Anstieg der Umsatzerlöse um 26,4 Prozent auf € 112,8 Mio. erzielen. Die wichtigsten Umsatztreiber bildeten die Geschäftsfelder Sicherheit, Parkierung und Vermietung. Die Ausweitung der Sicherheitskontrolle ab 1. Jänner 2006 auf die im Sicherheitsbereich tätigen Personen sowie die Inbetriebnahme zusätzlicher Kontrollstraßen im Pier Ost führten zu einem Plus der Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen um 53,0 Prozent. Unterstützt wurde der Anstieg im Sicherheitsbereich auch durch die per 6. November 2006 gültige EU-Verordnung betreffend die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck. Die Umsatzerlöse aus Parkierung konnten dank höherer Kapazitäten und Preisanpassungen um 13,3 Prozent verbessert werden. Die Vermietung der Technischen Basis an die Austrian Airlines Group trug wesentlich zur Steigerung der Mieterlöse (inklusive Ver- und Entsorgungsleistungen) um 40,9 Prozent bei. Die originären Umsätze der Shop- und Gastronomiebetreiber stiegen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 11,6 Prozent an. Die Segmente Airport und Handling unterliegen saisonalen Schwankungen, die von der Tourismusbranche ausgehen. Aufgrund des hohen Umsatzbeitrags beider Segmente ist das dritte Quartal, in dem 2006 26,2 Prozent des Jahresumsatzes erzielt wurden, traditionell das umsatzstärkste des Berichtsjahres, gefolgt vom zweiten Quartal mit 25,6 Prozent, dem vierten Quartal mit 25,2 Prozent und dem ersten mit 23,0 Prozent.

Konzernumsatz 2006 nach Segmenten



Entwicklung Konzernumsatz in € Mio.



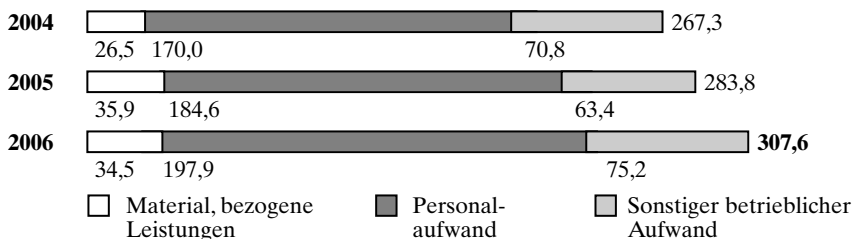
Ertragslage

Ein Überblick der Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe zeigt für das Geschäftsjahr 2006 folgende Eckdaten:

- Betriebsleistung plus 10,1 Prozent auf € 477,3 Mio.
- Betriebliche Aufwendungen ohne Abschreibungen plus 8,4 Prozent auf € 307,6 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 13,3 Prozent auf € 169,6 Mio.
- Abschreibungen plus 15,0 Prozent auf € 66,0 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) plus 12,3 Prozent auf € 103,7 Mio.
- Finanzergebnis minus € 9,5 Mio. auf minus € 1,8 Mio.
- Ergebnis vor Steuern (EBT) plus 1,9 Prozent auf € 101,9 Mio.
- Jahresgewinn plus 3,9 Prozent auf € 77,6 Mio.
- Anteil der Flughafen Wien AG am Jahresgewinn plus € 2,5 Mio. auf € 76,8 Mio.

Ausgelöst durch den Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge um 42,3 Prozent auf € 13,4 Mio. stieg die Betriebsleistung mit 10,1 Prozent auf € 477,3 Mio. im Vergleich zum Umsatzplus von 13,1 Prozent nur unterproportional an. Die Verringerung der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert zum Großteil aus geringeren aktivierten Eigenleistungen und rückläufigen Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Entwicklung Betriebsaufwendungen (ohne Abschreibungen) in € Mio.



Die Reduktion der Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen um 3,9 Prozent auf € 34,5 Mio. begründet sich durch einen geringeren Materialeinsatz für selbst erstellte Anlagengüter und den geringeren Einsatz von Enteisungsmitteln. Gestiegen sind hingegen die Aufwendungen für Strom und Fernwärme sowie die an Kunden weiterverrechneten bezogenen Leistungen.

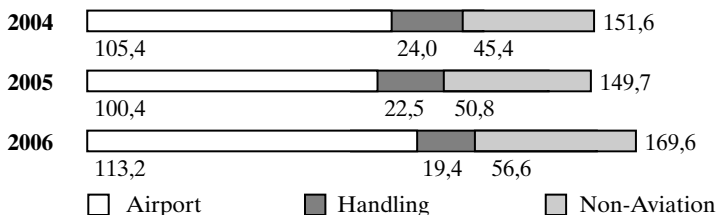
Der Personalaufwand stieg 2006 um 7,2 Prozent auf € 197,9 Mio. Neben kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen war primär die Erhöhung der Mitarbeiteranzahl für diese Entwicklung verantwortlich. Bedingt durch die positive Verkehrsentwicklung und die Ausweitung der Sicherheitskontrollen nahm der durchschnittliche Personalstand um 9,5 Prozent auf 3.834 Mitarbeiter zu. 74,8 Prozent des Personalzuwachses fanden im

Bereich Sicherheit des Segments Non-Aviation, 23,3 Prozent im Segment Handling und 1,3 Prozent im Segment Airport statt. In den Verwaltungsbereichen ging die Mitarbeiteranzahl um 5,4 Prozent zurück. Gemessen an den Verkehrseinheiten je Mitarbeiter konnte die bereits ausgezeichnete Produktivität der Flughafen Wien AG im Vergleich zum Vorjahr um 4,5 Prozent erhöht werden.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 18,7 Prozent auf € 75,2 Mio. ist auf gestiegene Aufwendungen für Instandhaltungen, Marketing und Leasing zurückzuführen. Rückläufig entwickelten sich die Aufwendungen für Fremdpersonal, da unsere 100-prozentige Tochtergesellschaft Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH ein geringeres Auftragsvolumen abzuwickeln hatte. Die im Jahr 2004 eingeleiteten Kostensenkungsprogramme wurden im Berichtsjahr fortgesetzt.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte 2006 um 13,3 Prozent auf € 169,6 Mio. verbessert werden. Das Segment Airport lieferte mit € 113,2 Mio. (+12,8%) den größten EBITDA-Beitrag, gefolgt vom Segment Non-Aviation mit € 56,6 Mio. (+11,5%). Bedingt durch den Anstieg der Personalaufwendungen musste das Segment Handling einen Rückgang des EBITDA um 13,5 Prozent auf € 19,4 Mio. verzeichnen.

Entwicklung EBITDA nach Segmenten in € Mio.



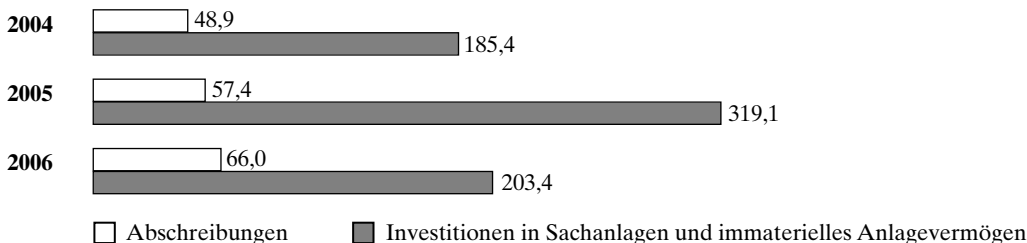
Nicht zuordenbar: 2006: € -19,6 Mio., 2005: € -24,0 Mio., 2004: € -23,2 Mio.

Anteile der Segmente am Konzern-EBITDA	2006	2005	2004
Airport	66,7%	67,1%	69,6%
Handling	11,5%	15,0%	15,8%
Non-Aviation	33,4%	33,9%	30,0%
Konzern-EBITDA	100,0%	100,0%	100,0%
Nicht zuordenbar	-11,6%	-16,0%	-15,4%

Das nicht zuordenbare Ergebnis entfällt hauptsächlich auf Verwaltungsaufwendungen.

Die Abschreibungsaufwendungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen stiegen bedingt durch die hohen Investitionen und durch die Inbetriebnahme von größeren Bauobjekten wie des Flugsicherungsturms, des General Aviation Center, des Air Cargo Center, von Vorfelderweiterungen und zusätzlichen Parkraumkapazitäten um

Entwicklung der Abschreibungen und Investitionen in € Mio.



15,0 Prozent auf € 66,0 Mio. an. Im Geschäftsjahr wurden € 203,4 Mio. in immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagen investiert. Die Investitionen liegen damit um 308,3 Prozent über dem Wert der korrespondierenden Abschreibungsaufwendungen, was die hohe Investitionsbereitschaft und -kraft der Flughafen-Wien-Gruppe beweist.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) konnte 2006 um 12,3 Prozent auf € 103,7 Mio. angehoben werden. Das Segment Airport lieferte mit € 75,7 Mio. (+13,4%) den größten EBIT-Beitrag, gefolgt vom Segment Non-Aviation mit € 35,2 Mio. (+2,2%). Das Segment Handling musste hingegen einen Rückgang des EBIT um 17,6 Prozent auf € 12,8 Mio. verzeichnen.

Anteile der Segmente am Konzern-EBIT in € Mio.

	2006	Veränderung in %	2005	2004
Airport	75,7	13,4	66,7	77,8
Handling	12,8	-17,6	15,5	18,0
Non-Aviation	35,2	2,2	34,5	30,3
Konzern-EBIT	103,7	12,3	92,3	102,5
Nicht zuordenbar	-20,0	-18,0	-24,4	-23,6

Das Finanzergebnis drehte von einem Plus in Höhe von € 7,7 Mio. im Vorjahr auf ein Minus von € 1,8 Mio. im Berichtsjahr. Ausgelöst wurde diese Entwicklung vorwiegend durch die teilweise Fremdfinanzierung der umfangreichen Investitionen und einen positiven Einmaleffekt im Vorjahr, der die Zuschreibung einer wertberichtigten Ausleihung in Höhe von € 5,7 Mio. ermöglicht hatte. Mit der Verwendung von Barvorlagen und der Aufnahme von Darlehen stiegen die Fremdkapitalzinsen 2006 um € 9,9 Mio. auf € 11,5 Mio. Verwendet wurden diese Finanzmittel für die Finanzierung des Investitionsprogramms, den Erwerb weiterer Anteile am Flughafen Malta, die Akquisition des Flughafens Košice sowie die inzwischen rückerstattete Anzahlung im Zuge des beabsichtigten Erwerbs des Flughafens Bratislava. Direkt auf Investitionen zuordenbare Zinsen in Höhe von € 1,5 Mio. kürzten den ergebniswirksamen Zinsaufwand des Berichtsjahres aufgrund deren Aktivierbarkeit nach IFRS. Dank einer höheren Ausschüttung des GF7-Fonds und der Veranlagung der noch nicht benötigten Fremdmittel konnten die Zinserträge um € 7,1 Mio. auf € 10,1 Mio. gesteigert werden. Per 31.12.2006 wurden liquide

Mittel in Höhe von € 183,0 Mio. ausgewiesen. Das Zinsergebnis beläuft sich für 2006 somit auf € -1,4 Mio., nach € +1,4 Mio. im Vorjahr.

Das Ergebnis der at-equity konsolidierten Unternehmen beläuft sich auf € +1,8 Mio., wovon € -0,4 Mio. auf die Beteiligung am City Airport Train, € +2,2 Mio. auf die Beteiligung am Flughafen Malta, € +0,1 Mio. auf die Beteiligung an der SCA und € -0,1 Mio. auf den Flughafen Košice entfallen. In Summe verzeichneten diese vier Beteiligungen im Vergleich zum Vorjahr eine Ergebnisverbesserung um € 0,8 Mio.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) stieg um 1,9 Prozent auf € 101,9 Mio. Die Einkommen der Gesellschaften werden nahezu ausschließlich in Österreich besteuert. Die Steuerquote 2006 ging im Vergleich zum Vorjahr von 25,3 Prozent auf 23,9 Prozent zurück.

Der Jahresgewinn erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Prozent auf € 77,6 Mio., wovon € 0,8 Mio. den Minderheitenanteilen und € 76,8 Mio. der Flughafen Wien AG als Muttergesellschaft zuzuordnen sind. Der Gewinn pro Aktie erhöhte sich auf € 3,66 (2005: € 3,54).

Die Ertragskennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe werden in starkem Umfang von der Entwicklung der Abschreibungsaufwendungen beeinflusst. Bedingt durch das massive Investitionsprogramm werden die Abschreibungen auch in den Folgejahren ansteigen. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung des operativen Geschäftsverlaufs zu ermöglichen, wurde die EBITDA-Margin als maßgebende Steuerungskennzahl definiert. Für 2006 wird eine EBITDA-Margin von 35,6 Prozent ausgewiesen. Die Verteidigung dieser hohen Profitabilität ist das erklärte Ziel der Unternehmensführung. Ergänzend zur EBITDA-Margin werden auch die Kennzahlen EBIT-Margin, Return on Equity, Eigenkapitalquote sowie die Nettoverschuldung und das Gearing in die Unternehmenssteuerung einbezogen.

Rentabilitätskennzahlen in %

	2006	2005	2004
EBITDA-Margin	35,6	34,5	36,2
EBIT-Margin	21,7	21,3	24,5
ROE	11,1	11,6	11,7
ROCE	8,9	10,2	13,1
ROS	36,6	36,5	25,7

Wertschöpfungsrechnung in € Mio.

	2006	Veränderung in %	2005	2004
Herkunft				
Betriebsleistung	477,3	10,1	433,5	418,8
minus Vorleistung	-165,7	12,7	-147,1	-142,8
Wertschöpfung	311,5	8,8	286,4	276,0

Verwendung

Mitarbeiter	193,7	7,3	180,6	166,3
Aktionäre	46,2	10,0	42,0	42,0
Unternehmen	30,6	-5,3	32,3	29,7
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	11,5	611,0	1,6	0,4
Öffentliche Hand (Steuern)	28,8	-2,7	29,6	37,6
Minderheitenanteile	0,8	113,4	0,4	0,0
Wertschöpfung	311,5	8,8	286,4	276,0

Gewinn- und Verlustrechnung Kurzfassung in € Mio.

	2006	Veränderung in %	2005	2004
Umsatzerlöse	463,9	13,1	410,3	398,3
Sonstige betriebliche Erträge	13,4	-42,3	23,2	20,5
Betriebsleistung	477,3	10,1	433,5	418,8
Betriebsaufwand ohne				
Abschreibungen	307,6	8,4	283,8	267,3
EBITDA	169,6	13,3	149,7	151,4
Abschreibungen	66,0	15,0	57,4	48,9
EBIT	103,7	12,3	92,3	102,5
Finanzergebnis	-1,8	-123,7	7,7	2,9
EBT	101,9	1,9	100,0	105,4
Steuern	24,3	-4,0	25,3	33,8
Jahresgewinn	77,6	3,9	74,7	71,6
davon Ergebnis Minderheiten	0,8	113,4	0,4	0,0
davon Ergebnis Muttergesellschaft	76,8	3,3	74,3	71,7
Gewinn je Aktie in €	3,66	3,4	3,54	3,41

Segmentergebnisse 2006 Kurzfassung in € Mio.

	Airport	Handling	Non-Aviation
Betriebsleistung	241,4	162,2	179,7
Betriebsaufwand	165,7	149,4	144,4
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern	75,7	12,8	35,2

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Steigerung der Bilanzsumme um 24,5 Prozent auf € 1,5 Mrd.

Bilanzaktiva

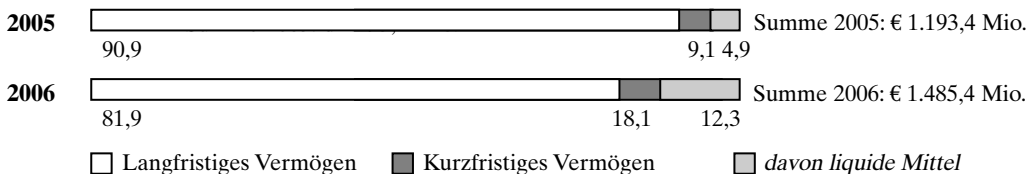
Das langfristige Vermögen erhöhte sich im Berichtsjahr um 12,1 Prozent auf € 1.215,9 Mio. (2005: € 1.084,5 Mio.), womit sein Anteil am Gesamtvermögen von 90,9 Prozent des Vorjahres auf 81,9 Prozent zurückging. Investitionen in immaterielle Anlagegüter und Sachanlagen in Höhe von € 203,4 Mio. standen korrespondierende Abschreibungen von € 66,0 Mio. gegenüber. Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich mit dem Erwerb von 66 Prozent der Anteile am Flughafen Košice, die at-equity bilanziert werden, und einem weiteren Ankauf von rund 2 Prozent der Aktien an der Malta International Airport plc. im Gegenwert von € 7,0 Mio. Mit der Reduktion durch eine Umgliederung eines Wertpapierfonds in das Umlaufvermögen in Höhe von € 34,2 Mio. wird in Summe ein Anstieg des Finanzanlagevermögens um 0,6 Prozent auf € 92,7 Mio. ausgewiesen.

Der Rückgang der aktiven latenten Steuern um 53,0 Prozent auf € 5,5 Mio. ist vorwiegend auf den Abbau der versicherungsmathematischen Differenzen der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen sowie auf die Realisierung der Steuerbegünstigung aus der Mitarbeiter-Beteiligungs-Privatstiftung zurückzuführen. Die erfolgsneutrale Behandlung der versicherungsmathematischen Differenzen der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen erforderte gemäß IAS 19.93A eine Anpassung der Bilanzwerte des Vorjahres, die sich insbesondere bei den langfristigen Rückstellungen, den aktiven latenten Steuern und im Eigenkapital auswirkte. Dadurch ergeben sich gegenüber dem vorjährigen Konzernabschluss andere Vergleichswerte.

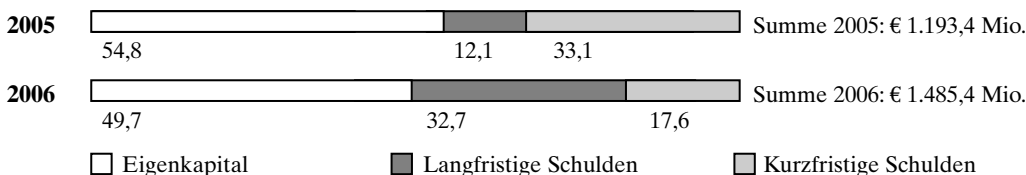
Das kurzfristige Vermögen stieg um 147,4 Prozent auf € 269,5 Mio. an, womit sein Anteil am Gesamtvermögen um 9,0 Prozentpunkte auf 18,1 Prozent zulegte. Diese Entwicklung erklärt sich durch die Erhöhung der liquiden Mittel durch langfristige Kredite – sie sind zum Teil kurzfristig veranlagt und dienen als Liquiditätsreserve – sowie durch die Übertragung eines Wertpapierfonds in das Umlaufvermögen, um insgesamt € 124,8 Mio. auf € 183,0 Mio. Auch die Rückführung der Anzahlung für den beabsichtigten Kauf von Anteilen des Flughafens Bratislava sowie der umsatzbedingte Anstieg der Forderungen aus Lieferungen trugen zu einem Anstieg des kurzfristigen Vermögens bei. Die Bilanzsumme weist einen Anstieg von 24,5 Prozent auf € 1.485,4 Mio. aus.

Bilanzstruktur in %

Aktiva



Passiva



Bilanzpassiva

Das Eigenkapital weist im Vorjahresvergleich einen Anstieg um 13,1 Prozent auf € 739,2 Mio. aus. Der Konzerngewinn des Geschäftsjahres 2006 in Höhe von € 76,8 Mio. abzüglich der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2005 im Ausmaß von € 42,0 Mio. war ebenso dafür verantwortlich wie die Erhöhung der Minderheitenanteile anderer Gesellschaften im Wert von € 38,7 Mio. Erhöht wurde das Eigenkapital auch durch den Abbau der versicherungsmathematischen Differenzen aus den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen und Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen. Der Anstieg der Minderheitenanteile anderer Gesellschaften ist auf die Konsolidierung der beiden slowakischen Holdinggesellschaften BTS Holding a.s. und KSC Holding a.s., die gemeinsam mit RZB und Penta Investments Ltd. gegründet wurden, zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote ging durch den investitionsbedingten Aufbau von Finanzverbindlichkeiten von 54,8 Prozent auf 49,8 Prozent zurück.

Durch die Aufnahme von Krediten nahmen die langfristigen Schulden um € 340,4 Mio. auf € 485,3 Mio. zu. Im Vorjahr bestanden noch keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die Darlehen in Höhe von € 364,5 Mio. wurden großteils mit einer fixen Verzinsung abgeschlossen und dienen der Finanzierung des umfangreichen Investitionsprogramms, dem Erwerb weiterer Anteile am Flughafen Malta, der Akquisition von 66 Prozent am Flughafen Košice sowie der inzwischen rückerstatteten Anzahlung für den Erwerb des Flughafen Bratislava. Der mit einem Volumen von € 300,0 Mio. größte Kredit wurde von der Europäischen Investitionsbank gewährt. Verringert wurden hingegen die Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Jubiläumsgelder und für Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiterstiftung. Die in Vorjahren erhaltenen Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln reduzieren sich jährlich durch Auflösungen in Höhe der anteilmäßigen Abschreibungen.

Die kurzfristigen Schulden wurden um 33,9 Prozent auf € 260,9 Mio. reduziert, was auf den Ersatz der zum 31.12.2005 bestehenden Barvorlagen in Höhe von € 170,7 Mio. mit langfristigen Darlehen zurückzuführen ist. Die kurzfristigen Rückstellungen verzeichneten einen Anstieg um € 19,0 Mio., die kurzfristigen Steuerrückstellungen einen Rückgang um € 0,7 Mio. Die Lieferantenverbindlichkeiten erhöhten sich um € 7,1 Mio. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten beinhalten einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Steuern um € 4,6 Mio.

Die Finanzierungsstruktur der Flughafen-Wien-Gruppe änderte sich mit der im Geschäftsjahr 2005 begonnenen Fremdfinanzierung des massiven Investitionsvolumens. Damit einhergehend stieg das Gearing im Geschäftsjahr 2006 von 17,2 Prozent des Vorjahres auf 24,5 Prozent. Die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital – WACC) des Berichtsjahres verringerten sich durch den Leverage-Effekt der Fremdfinanzierung um 0,3 Prozentpunkte auf 5,5 Prozent.

Bilanzstruktur in € Mio.

Aktiva	2006	2005	2004
Langfristiges Vermögen	1.215,9	1.084,5	795,6
Kurzfristiges Vermögen	269,5	109,0	156,7
davon liquide Mittel	183,0	58,2	108,0
Bilanzsumme in € Mio.	1.485,4	1.193,4	952,3

Passiva	2006	2005	2004
Eigenkapital	739,2	653,8	631,0
Langfristige Schulden	485,3	144,9	100,8
Kurzfristige Schulden	260,9	394,7	220,5
Bilanzsumme in € Mio.	1.485,4	1.193,4	952,3

Finanzkennzahlen in %	2006	2005	2004
Nettoverschuldung in € Mio.	181,4	112,5	-108,0
Anlagenintensität	81,4	89,8	82,5
Anlagendeckungsgrad 2	101,2	74,5	93,1
Eigenkapitalquote	49,8	54,8	66,3
Gearing	24,5	17,2	-17,1
Working Capital in € Mio.	-169,8	-173,3	-171,8
WACC	5,5	5,9	7,2

Cashflow

Der Rückgang des Nettogeldflusses aus laufender Geschäftstätigkeit um € 16,5 Mio. auf € +141,6 Mio. resultiert im Wesentlichen aus dem geringeren Anstieg der Rückstellungen und einem höheren Anstieg der Forderungen. Positiv wirkten sich das verbesserte Ergebnis vor Ertragsteuern und der Anstieg der Abschreibungen sowie die geringeren Zahlungen für Ertragsteuern aus.

Einem Rückgang der Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle und das Sachanlagevermögen um € 115,7 Mio. steht ein Anstieg der Investitionen in das Finanzanlagevermögen und in Wertpapiere des Umlaufvermögens um insgesamt € 41,1 Mio. gegenüber. In Summe reduzierte sich der Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit um € 79,1 Mio. auf € -257,8 Mio.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit des Jahres 2006 ergibt sich aus der Aufstockung der Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 193,8 Mio., der Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2005 in Höhe von € 42,0 Mio. und den Einzahlungen der Minderheitengeschafter der beiden slowakischen Holding-Gesellschaften BTS Holding a.s. und KSC Holding a.s. in Höhe von € 38,0 Mio.

Inklusive der Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere und der Währungsumrechnung wurde der Finanzmittelbestand gegenüber dem 31.12.2005 um € 70,7 Mio. auf € 128,9 Mio. ausgebaut.

Cashflow Kurzfassung in € Mio.

	2006	Veränderung in %	2005	2004
Flüssige Mittel per 1.1.	58,2	-46,1	108,0	131,1
CF aus dem operativen Bereich	141,6	-10,4	158,0	194,4
CF aus Investitionsaktivitäten	-257,8	-23,5	-336,9	-179,9
CF aus Finanzierungsaktivitäten	189,7	48,0	128,2	-42,1
Sonstige Veränderungen*	-2,8	-426,1	0,9	0,0
Endbestand der flüssigen Mittel	128,9	121,4	58,2	103,4

*Währungsdifferenzen, Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere

Investitionen

Errichtung des neuen Terminal VIE-Skylink schreitet rasch voran.

Im Vergleich zum Vorjahr gingen die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen im Jahr 2006 um 27,6 Prozent auf € 248,6 Mio. zurück. Hiervon entfielen € 203,4 Mio. auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen, um 36,3 Prozent weniger als im Vorjahr, aber noch immer deutlich mehr als die korrespondierenden Abschreibungen in Höhe von € 66,0 Mio. Die Investitionen in das Finanzanlagevermögen beliefen sich auf € 45,2 Mio. Das Kernstück der Investitionstätigkeit bildete 2006 die Errichtung des neuen Terminal VIE-Skylink. Die Grundsteinlegung fand im Jänner 2006 statt, die Inbetriebnahme ist für 2009 geplant. Der Flughafen Wien wird damit eine jährliche Abfertigungskapazität von 24 Millionen Passagieren erreichen.

Die wichtigste Finanzinvestition galt dem Erwerb von 66 Prozent der Anteile am Flughafen Košice, gemeinsam mit RZB und Penta Investments Ltd. Anfang 2006 wurden weitere 2 Prozent der Aktien der Malta International Airport plc. durch das Tochterunternehmen VIE Malta Ltd. erworben, womit in Summe rund 50 Prozent der Anteile am Flughafen Malta im Einflussbereich des Flughafen Wien und seiner Konsortialmitglieder sind.

Die größten Zugänge 2006 in € Mio. (inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen)

Sachanlagen

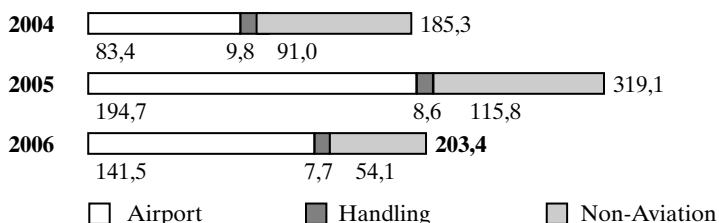
Terminal VIE-Skylink	77,0
Erweiterung Vorfeld Nordost	23,4
Office Park II – AUA Head Office	20,8
Gepäcksortieranlage VIE-Skylink	11,9
Hangar 6	11,4
Ausbau Bahnhof	7,8
Grundstücke	5,5
Parkhaus 7 (Ost) Erweiterung	4,4

Finanzanlagen

Beteiligung am Flughafen Košice	37,0
Erweiterung der Beteiligung am Flughafen Malta	7,0

Verteilung der Investitionen in Immaterielles Anlage- und Sachanlagevermögen

nach Segmenten in € Mio.



Nicht zuordenbar: 2006: € 0,2 Mio., 2005: € 0,3 Mio., 2004: € 1,1 Mio.

Investitionen und Finanzierung in € Mio.

Investitionen	2006	Veränderung in %	2005	2004
Immaterielles Anlagevermögen	2,0	8,4	1,9	2,1
Sachanlagevermögen	201,3	-36,5	317,2	183,3
Finanzanlagevermögen	45,2	88,0	24,0	0,9
Investitionen gesamt	248,6	-27,6	343,1	186,3

Finanzierung	2006	Veränderung in %	2005	2004
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	141,1	-10,4	158,0	194,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen	66,9	14,5	58,4	49,9

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikomanagement

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

Verteidigung der starken Position als Ost-West-Hub

Die Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien wird in erster Linie von unserem Haupt-Airlinekunden, der Austrian Airlines Group, genutzt. Diese konnte im Jahr 2006 durch ihre engagierte „Focus East-Expansion“ nach Zentral- und Osteuropa, aber auch nach Asien und in den pazifischen Raum Passagierzuwächse verzeichnen. Mit gezielten Marketingmaßnahmen werden wir den Flughafen Wien noch stärker als führender Ost-West-Hub im aufstrebenden mitteleuropäischen Wirtschaftsraum positionieren. Die Sicherung der Kernkompetenzen der Austrian Airlines Group steht somit auch in unserem eigenen Interesse.

Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standortes Flughafen Wien

Wir überprüfen laufend Möglichkeiten, neue Geschäftsfelder außerhalb des Standortes zu erschließen. Derartige Vorhaben müssen den Unternehmenswert der Flughafen-Wien-

Gruppe steigern und unsere Dividendenpolitik begünstigen. Die bestehende Beteiligung am Flughafen Malta entspricht diesen Vorgaben gänzlich. Mit der Übernahme des Flughafen Košice durch das Consortium TwoOne, an dem die Flughafen Wien AG beteiligt ist, konnte diese Strategie im Berichtsjahr fortgesetzt werden. Wichtige Vorarbeit wurde im Geschäftsjahr 2006 auch für die Beteiligung an der Flughafen Friedrichshafen GmbH geleistet.

Investitionstätigkeit in Abhängigkeit zur Verkehrsentwicklung

Unsere Ausbaumaßnahmen werden in enger Abstimmung mit den Airlines vorgenommen. Durch einen stufenweisen Ausbau des neuen VIE-Skylink, der sich an der Passagierentwicklung orientiert, wird das wirtschaftliche Risiko dieses umfangreichen Investments minimiert, aber dennoch eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazität gewährleistet.

Finanzielle Risiken

Die Finanzierung des umfangreichen Ausbauprogramms erforderte die Aufnahme langfristiger Fremdmittel, die überwiegend fix verzinst werden. Die Eigenkapitalquote von 49,8 Prozent, die hohe Ertragskraft sowie die daraus resultierende gute Bonität der Flughafen-Wien-Gruppe gewährleisten auch zukünftig die Finanzierung der Ausbauprojekte sowie allfälliger weiterer Airport-Akquisitionen. Die Kredit-, Zinsänderungs- und Währungsrisiken sind unverändert als sehr gering einzustufen.

Prognosebericht

Die Prognosen des österreichischen Wirtschaftsforschungsinstituts (WIFO) rechnen für 2007 mit einem Wirtschaftswachstum von real 2,7 Prozent und 2,3 Prozent für 2008. Unterstützt von der wirtschaftlichen Dynamik unserer Catchment Area und dem weltweiten Wachstum der Luftfahrtbranche gehen wir von einer weiterhin positiven Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien aus.

Im Jänner 2007 konnte ein Plus von 6,0 Prozent auf 1.148.082 Gesamtpassagiere verzeichnet werden (Transferpassagiere +7,9 Prozent), die Flugbewegungen nahmen um 4,6 Prozent und das Höchstabfluggewicht um 4,4 Prozent zu. Besonders stark entwickelte sich das Passagieraufkommen nach Osteuropa (+16,9 Prozent) sowie in den Nahen und Mittleren Osten (+16,5 Prozent). Für das Gesamtjahr 2007 rechnen wir – sofern keine wesentlichen Störfaktoren auftreten – mit einem Passagierwachstum von rund 5 Prozent, einem Anstieg von 2 Prozent bei den Flugbewegungen und 3 Prozent beim Maximum Take-off Weight. Zum einen generiert sich diese Zunahme durch das erwartete Wachstum der Austrian Airlines Group vor allem im osteuropäischen Raum; die Einstellung einzelner Langstrecken-Destinationen wird teilweise durch die Aufnahme anderer Zielorte kompensiert werden. Aber auch andere Airlines nehmen 2007 neue Langstreckenverbindungen auf, wie etwa Delta Air Lines nach Atlanta oder Korean Air nach Seoul. Zum anderen sollten auch die Low-Cost-Carrier überproportionales Wachstum verzeichnen – durch die Aufnahme neuer Strecken bzw. Frequenzerhöhungen bestehen-

der, aber auch neu akquirierter Anbieter dieses Segments. Für das Jahr 2007 sind Gesamtinvestitionen in Höhe von € 250 Mio. vorgesehen. Beim größten Projekt, dem VIE-Skylink, werden die Rohbauarbeiten sowie der Dachaufbau im ersten Quartal abgeschlossen; es folgen die Montage der Gepäcksortieranlage und der Start des Innenausbaus. Die Montage der Gebäudetechnik wird fortgesetzt, die Anbringung der Fassade erfolgt im Sommer 2007. Zahlreiche andere Teilprojekte dieses Ausbauprojekts werden parallel dazu in Angriff genommen.

Der Office Park II wird mit Ende des zweiten Quartals 2007 dem Mieter Austrian Airlines übergeben, eine zweigeschossige Tiefgarage dient auch dem Flughafen Wien zur Ausweitung der Parkraumkapazitäten. Im Mittelpunkt des Retailgeschäftes steht die optimale Ausschöpfung der bestehenden Geschäftsflächen, gleichzeitig laufen jedoch die Vorbereitungen für eine möglichst optimale Vermarktung der künftigen Verkaufsflächen im VIE-Skylink.

Nachtragsbericht

Die Geschäftsentwicklung des Jahres 2007 zeigt bisher in allen Segmenten und auf allen Standorten weiteres stetiges Wachstum.

Die umfangreichen Ausbaumaßnahmen am Standort Wien-Schwechat befinden sich in der planmäßigen Umsetzung.

Die seit Jahren angewandte Internationalisierungsstrategie wird weiterhin verfolgt. So steht der Erwerb von 25,15 Prozent am Flughafen Friedrichshafen vor dem Abschluss.

Schwechat, am 20. Februar 2007

Der Vorstand

Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

9

LIEFERN SIE AUSFÜHRLICHE HINTERGRUND- INFORMATIONEN!

**Beleuchten Sie alle Geschäftssegmente,
damit ihr Stellenwert für das Gesamtunternehmen
ersichtlich wird.**



Segmentberichterstattung

Segment Airport

Das Segment Airport erfasst den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung, aber auch das Ausbauprojekt VIE-Skylink. Der strategische Schwerpunkt liegt in der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität.

Segment Airport im Überblick, Finanzwerte in € Mio.

	2006	Veränderung in %	2005	2004
Umsatz	211,3	12,0	188,6	190,5
EBITDA	113,2	12,8	100,4	105,4
EBITDA-Margin	46,9%	-	46,4%	47,8%
Abschreibungen	37,5	11,5	33,6	27,6
EBIT	75,7	13,4	66,7	77,8
EBIT-Margin	31,4%	-	30,8%	35,3%
Zuordenbare Aktiva	755,8	17,5	643,2	478,2
Investitionen	141,4	-27,3	194,5	83,3
Durchschnittl. Mitarbeiteranzahl	382	1,1	378	356

Entwicklung im Geschäftsjahr

Mit einem Anteil von 45,6 Prozent am Gesamtumsatz ist das Segment Airport das umsatzstärkste Segment der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umsatz, der sich im Wesentlichen aus den Flughafentarif (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif) zusammensetzt, konnte 2006 im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund der sehr guten Verkehrsentwicklung um 12,0 Prozent auf € 211,3 Mio. gesteigert werden.

Die am Flughafen Wien eingehobenen Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarife unterliegen einer jährlichen Anpassung an das Verkehrswachstum und die Inflationsrate. Diese seit 2001 geltende Indexformel wurde 2006 von der Obersten Zivilluftfahrtsbehörde um weitere drei Jahre bis 31.12.2009 verlängert. Der Lande- und Parktarif wurde um 2,81 Prozent, der Infrastrukturtarif „Rampe“ um 1,0 Prozent und der Infrastrukturtarif „Betankung“ um 1,87 Prozent gesenkt. Im Mediationsverfahren wurde die Implementierung von umweltpolitischen Maßnahmen zugesichert, deren Finanzierung über die Anhebung des Fluggasttarifs um € 1,12 pro abfliegenden Gast erfolgt.

Das Segment Airport erzielte mit € 75,7 Mio. auch weiterhin den größten Beitrag zum Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT). Die externen Betriebsaufwendungen stiegen aufgrund höherer Abschreibungen, Instandhaltungen und Marketingaktivitäten

um 8,8 Prozent auf € 102,4 Mio. Bei einer Erhöhung der Umsätze um 12,0 Prozent und der betrieblichen Aufwendungen um 10,7 Prozent, errechnet sich ein Anstieg des Segment-EBIT um 13,4 Prozent auf € 75,7 Mio. Das EBITDA des Segments Airport konnte um 12,8 Prozent auf € 113,2 Mio. verbessert werden.

Die EBITDA-Margin des Segments Airport konnte im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte erhöht werden. Das bereits sehr hohe Niveau des Vorjahres konnte sogar noch übertroffen werden.

Verkehrsentwicklung im Detail

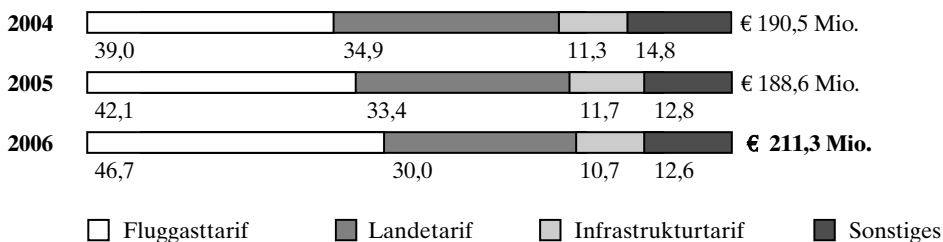
Die positive Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien im Jahr 2006 ist vorwiegend auf die Dynamik der Low-Cost-Carrier sowie auf die Entwicklung des Verkehrs nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten zurückzuführen. Mit einem Anstieg von 6,3 Prozent auf 16.855.725 Passagiere lag das Wachstum erneut über dem europäischen Durchschnitt. 237.490 Starts und Landungen (+2,9%) wurden abgefertigt, das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 3,7 Prozent, die Fracht um insgesamt 13,3 Prozent.

Nach einem Plus von 13,2 Prozent beförderten die Low-Cost-Carrier 2.229.780 Passagiere; ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen steigt damit von 12,4 Prozent auf 13,2 Prozent. Mit 45 Osteuropa-Destinationen im Streckennetz konnte der Flughafen Wien seine Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr weiter ausbauen. Auch der Verkehr in den Nahen und Mittleren Osten konnte mit einem Plus von 14,4 Prozent stark zulegen. Nach dem starken Wachstum des Verkehrs in den Fernen Osten im Jahr 2005 (+12,9%) entwickelte sich der Verkehr in diese Region im Berichtsjahr mit einem Plus von 2,2 Prozent lediglich verhalten.

Investitionen

Die Gesamtinvestitionen im Segment Airport beliefen sich 2006 auf € 141,5 Mio. Die größten Investitionsprojekte bildeten die Arbeiten an der Terminalerweiterung VIE-Skylink (€ 77,0 Mio.), die Gepäcksortieranlage (€ 11,9 Mio.) und die Vorfelderweiterung Nordost (Investitionsvolumen 2006: € 23,4 Mio.).

Umsatzstruktur des Segments Airport in %



Marketingaktivitäten im Jahr 2006

Ziel des Airline-Marketings ist die Positionierung des Flughafens Wien als der Flughafen im Herzen Europas. Die Vermarktung des Flughafens Wien als ausgezeichnete Tourismusdestination sowie als effizientester Transferhub in Europa wurde 2006 konsequent fortgesetzt. Mit der Teilnahme an fünf Airline-Konferenzen und zahlreichen Gesprächen wurde eine überaus aktive Akquisitionsstrategie praktiziert.

Verstärkt wurden auch die Marketingaktivitäten in der Catchment Area des Flughafens Wien. Im Herbst 2006 startete eine breit angelegte Werbekampagne in dieser Region, zudem waren wir auch auf drei Tourismussmessen präsent.

Ausblick

Für das Geschäftsjahr 2007 erwarten wir – ein unveränderter Wachstumskurs der Luftfahrtbranche vorausgesetzt – einen Zuwachs der Passagierzahlen für den Flughafen Wien von etwa 5 Prozent, einen Anstieg der Flugbewegungen um 2 Prozent und des Höchstabfluggewichts um 3 Prozent. Wir gehen davon aus, dass weiterhin sowohl die Austrian Airlines Group mit ihrer Osteuropa-Kompetenz wie auch die Low-Cost-Carrier zu dieser positiven Entwicklung beitragen werden. Unsere Ausbauvorhaben zur Kapazitätserweiterung werden wir 2007 planmäßig fortführen. Die Hauptinvestitionen werden auf die Errichtung des VIE-Skylink entfallen, der Anfang 2009 in Betrieb gehen wird.

Segment Handling

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

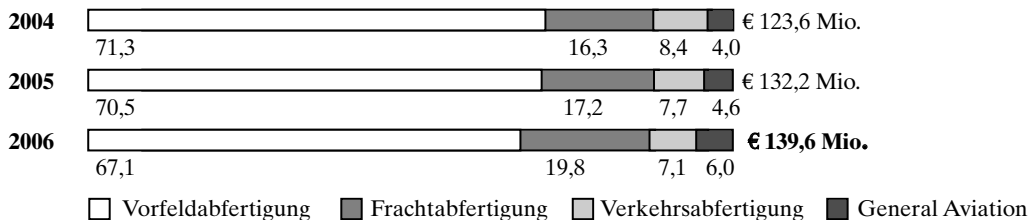
Segment Handling im Überblick, Finanzwerte in € Mio.

	2006	Veränderung in %	2005	2004
Umsatz	139,6	5,6	132,2	123,6
EBITDA	19,4	-13,5	22,5	24,0
EBITDA-Margin	12,0%	-	14,8%	16,9%
Abschreibungen	6,7	-4,3	7,0	6,0
EBIT	12,8	-17,6	15,5	18,0
EBIT-Margin	7,9%	-	10,2%	12,7%
Zuordenbare Aktiva	40,0	6,7	37,5	32,0
Investitionen	7,7	-9,3	8,5	9,9
Durchschnittl. Mitarbeiteranzahl	2.020	4,0	1.943	1.788

Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Handling konnte die Umsatzerlöse 2006 um 5,6 Prozent auf € 139,6 Mio. erhöhen, womit es für 30,1 Prozent des Gesamtumsatzes der Flughafen-Wien-Gruppe verantwortlich zeichnet. Der durchschnittliche Marktanteil wurde mit 89,6 Prozent nach 90,6 Prozent im Vorjahr nahezu konstant gehalten. In Summe wurden im Berichtsjahr 212.824 Flugbewegungen (+1,7%) im Linien- und Charterverkehr, 23.355 Bewegungen der General Aviation, 492.560 Tonnen (Gepäck in & out inkl. Transfer, Post, Cargo inkl. Trucking) und rund 15,0 Mio. Gepäckstücke (+5,9%) gezählt. Bei den Abfertigungsvorgängen lag der Anstieg der Austrian Airlines Group mit 4,6 Prozent über dem Durchschnitt, die Low-Cost-Carrier verzeichneten eine stabile Entwicklung.

Umsatzstruktur des Segments Handling in %



Frequenzerhöhungen bei reinen Cargoflügen wie Asiana und Korean Air ermöglichten einen Anstieg des Frachtvolumens um 13,3 Prozent auf 265.778 Tonnen, wovon auf die Luftfracht 187.852 Tonnen (+12,2%) entfielen. Das Trucking verzeichnete ein Plus von 16,0 Prozent. Auf der Importseite stieg der Anteil der Far-East-Carrier auf 45 Prozent, wobei Korean Air mit 85 Prozent den bedeutendsten Zuwachs verzeichnen konnte. Das Frachtaufkommen nach Osteuropa legte um 30 Prozent zu. Exportseitig hat sich das Luftfrachtaufkommen 2006 stabilisiert (+2,8% zu 2005). Im Jänner 2006 wurde die Übersiedelung des Frachtbereichs in das neue Air Cargo Center erfolgreich und ohne Unterbrechungen des operativen Betriebs durchgeführt. Die logistischen Abläufe konnten aufgrund der neuen Gegebenheiten von Gebäude und Technologie optimiert werden. Die Abfertigungsqualität und -pünktlichkeit wurden trotz der laufenden Ausbaumaßnahmen durch ein effizientes Schnittstellenmanagement deutlich verbessert.

Unterstützt wurde die positive Umsatzentwicklung auch von den Einzelleistungen im Bereich des Private Aircraft Handling aus dem Chartergeschäft und dem Mehrbedarf im Rahmen der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft. Die Vienna Aircraft Handling GmbH (VAH), ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Flughafen Wien AG, die ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der Allgemeinen Luftfahrt anbietet, kann somit auf ein erfolgreiches Jahr 2006 zurückblicken: Die Zahl der Flugbewegungen im Bereich General Aviation stieg um 5,7 Prozent auf 23.355. Im Bereich Private Aircraft Handling konnte dank intensiver Bemühungen zum Ausbau der Abfertigung von Flügen der Business Aviation und des Angebots von Brokerage-Dienstleistungen eine Umsatzsteigerung von fast 40 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erzielt werden. Bei der Betan-

kung von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt stieg 2006 das Treibstoffvolumen um rund 21,0 Prozent auf rund 15,6 Millionen Liter an. Seit Oktober 2006 werden im Rahmen einer Kooperation die Vermarktung und der Betrieb der landseitigen Aktivitäten im Bereich des VIP-Centers am Steinriegelweg durchgeführt. Vernissagen, Vorträge, Präsentationen und Konferenzveranstaltungen bilden damit ein neues Geschäftsfeld der VAH.

Der durchschnittliche Personalstand des Segments Handling stieg im Berichtsjahr um 4 Prozent auf 2.020 Mitarbeiter an. Notwendig wurde diese Aufstockung durch die positive Entwicklung des Frachtaufkommens sowie zur Bedienung zusätzlicher Push-back-Positionen, des Vorfeldes Nordost und der nunmehr zwei General-Aviation-Vorfelder. Die Personalaufwendungen stiegen damit einhergehend um € 6,7 Mio.

Bei einem EBIT von € 12,8 Mio. reduzierte sich die EBIT-Margin von 10,2 Prozent des Vorjahres auf 7,9 Prozent. Zurückzuführen ist diese Entwicklung einerseits auf witterungsbedingt geringere Einnahmen aus der Enteisung und andererseits auf den erhöhten Personal- und Gerätebedarf aufgrund des schwierigen Umfelds im Zuge der Ausbaumaßnahmen. Bei der EBITDA-Margin des Segments Handling musste im Jahr 2006 ein Rückgang in Höhe von 2,8 Prozentpunkten in Kauf genommen werden. Dies ist eine Folge des aufgrund der EU-Liberalisierung in diesem Segment herrschenden Marktdrucks. Der hohe durchschnittliche Marktanteil des Vorjahres in Höhe von 90,6 Prozent (2006: 89,6 Prozent) konnte dadurch beinahe gehalten werden.

Investitionen

Im Jahr 2006 wurden im Segment Handling Investitionen in Höhe von € 7,7 Mio. getätigt, unter anderem wurden Passagierbusse, Flugzeugschlepper und Passagiertreppen angeschafft.

Ausblick

Die weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste wurde seitens der EU-Kommission verschoben, womit sich in den nächsten zwei Jahren das Umfeld im Bereich der Bodenabfertigung nicht verändern wird und mit keinem zusätzlichen Konkurrenten zu rechnen ist. Derzeit läuft das Ausschreibungsverfahren für die Neulizenzierung des Mitbewerbers; der aktuelle Mitbewerber Fraport hat sich, neben anderen Handlinganbietern, wieder beworben.

Für 2007 rechnen wir bei einem Gesamtbewegungsplus von 2 Prozent im Bereich der Vorfeldabfertigung mit einem stabilen Marktanteil. Aufgrund der Kürzung von Langstrecken-Destinationen wird die Austrian Airlines Group die überdurchschnittlichen Wachstumsraten des Jahres 2006 nicht wiederholen können. Mit starken Impulsen rechnen wir allerdings aus dem Segment der Low-Cost-Carrier: NIKI und Air Berlin erhöhen die Flugfrequenz, SkyEurope nimmt Wien neu ins Streckennetz auf. Für die Cargo Airlines wird eine Stabilisierung auf hohem Niveau prognostiziert. Korean Air nimmt ab Mai 2007 auch den Passagierverkehr nach Wien auf, Delta startet mit dem Sommerflugplan, mit Saudi Arab werden Vertragsverhandlungen geführt.

Im Frachtbereich erwarten wir 2007 trotz eines unveränderten Marktanteils von 100 Prozent zwar eine positive Entwicklung, sehen uns aber gleichzeitig mit höheren Security-Kosten konfrontiert. Der bereits 2006 einsetzende Trend von Direktflügen aus den Main Hubs der Integrator wird sich fortsetzen. Dadurch verlagern sich Anteile z.B. nach Slowenien, das von UPS und DHL als Hub für Südösterreich und Südosteuropa ausgebaut wurde. Auch die Bundesländer werden verstärkt direkt von den lokalen Flughäfen beliefert werden. Den stärksten Wachstumstreiber auf der Importseite wird auch 2007 die Automobilindustrie in der Slowakei bilden.

Dank der Effizienzsteigerung der Prozesse werden wir 2007 im Rahmen des Star Connection Center bevorzugte Gepäcktransfers für zeitkritische Anschlüsse innerhalb der Star Alliance durchführen können. Mit dieser neuerlichen Verbesserung der Abfertigungsqualität im Gepäckhandling wird ein wertvoller Beitrag zur Sicherstellung der überaus kurzen Transferzeiten geleistet. Die Fortsetzung der Ausbaumaßnahmen wird weitere operative Herausforderungen auslösen. Zudem rechnen wir mit unvermindertem Wettbewerbsdruck und weiteren Ansprüchen der Fluglinien nach Reduktion von Leistungspaketen und -preisen. Diesen Herausforderungen werden wir mit einer flexiblen Produkt- und Preisgestaltung, bereichs- und firmenübergreifenden Prozessoptimierungen sowie straffem Kostenmanagement begegnen.

Segment Non-Aviation

In den Verantwortungsbereich des Segments Non-Aviation fällt die Erbringung verschiedener Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, Werbeflächen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Baumanagement und Beratungsleistungen.

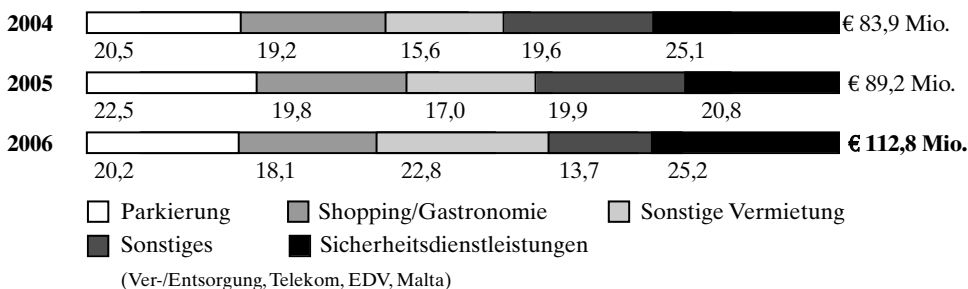
Segment Non-Aviation im Überblick, Finanzzahlen in € Mio.

	2006	Veränderung in %	2005	2004
Umsatz	112,8	26,4	89,2	83,9
EBITDA	56,6	11,5	50,8	45,4
EBITDA-Margin	31,5%	-	32,3%	31,8%
Abschreibungen	21,4	30,9	16,4	15,0
EBIT	35,2	2,2	34,5	30,3
EBIT-Margin	19,6%	-	21,9%	21,3%
Zuordenbare Aktiva	373,0	8,7	343,2	240,5
Investitionen	54,1	-53,3	115,8	91,0
Durchschnittl. Mitarbeiteranzahl	1.278	25,6	1.018	943

Entwicklung im Geschäftsjahr

Trotz der um- und ausbaubedingten Einschränkungen konnte das Segment Non-Aviation 2006 die externen Umsätze um 26,4 Prozent auf € 112,8 Mio. steigern. Sein Anteil am Gesamtumsatz der Flughafen Wien Gruppe legte damit von 21,7 Prozent des Vorjahres auf 24,3 Prozent zu. Das Segment-EBIT stieg um 2,2 Prozent auf € 35,2 Mio., womit die EBIT-Margin von 21,9 Prozent auf 19,6 Prozent zurückging. Die EBITDA-Margin wies im Vergleich zum Vorjahr trotz starken Anstiegs des EBITDA um 11,5 Prozent einen leichten Rückgang in Höhe von 0,8 Prozentpunkten auf. Verursacht wurde dieser Rückgang vor allem durch einen überproportionalen Anstieg der Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen auf 25,2 Prozent der Non-Aviation-Erlöse. Die EBITDA-Margin der Sicherheitsdienstleistungen ist branchenüblich niedriger als jene der anderen Erlöse des Segments Non-Aviation.

Umsatzstruktur des Segments Non-Aviation in %



Die größte Umsatzsteigerung war mit 69,4 Prozent im Bereich Sonstige Vermietungen zu verzeichnen, was auf die Vermietung der Technischen Basis an die Austrian Airlines Group zurückzuführen ist. Die Umsatzerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen konnten um 53,0 Prozent auf € 28,4 Mio. gesteigert werden. Verantwortlich für diese Entwicklung war die Geschäftsausweitung unserer 100-prozentigen Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. Durch die Ausdehnung der Sicherheitsdienstleistungen musste der durchschnittliche Personalstand um 250 Mitarbeiter aufgestockt werden. Die Umsatzerlöse aus dem Bereich Shopping und Gastronomie konnten 2006 stärker wachsen als das Passagieraufkommen. Die originären Umsätze der Shops und Gastronomiebetriebe erhöhten sich um 11,6 Prozent auf € 131,1 Mio. Die Umsatzerlöse aus Parkierung verzeichneten einen Anstieg um 13,3 Prozent auf € 22,8 Mio.

Shopping	2006	Veränderung in %	2005	2004
Verkaufsfläche in m ²	7.218	20,8	5.977	6.189
Umsatz der Geschäfte in € Mio.	106,7	12,1	95,0	87,0
Erlöse in € Mio.	16,5	14,1	14,4	13,3

Gastronomie	2006	Veränderung in %	2005	2004
Verkaufsfläche in m ²	3.981	15,4	3.451	3.402
Umsatz der Lokale in € Mio.	24,5	9,2	22,4	20,8
Erlöse in € Mio.	4,0	26,8	3,1	2,8

Investitionen

Neben der Inbetriebnahme des neu errichteten Air Cargo Center und der Aufstockung der Parkierungskapazitäten (€ 4,4 Mio.) bildete die Errichtung des Office Park II mit einem Investitionsvolumen von € 20,8 Mio. den Investitionsschwerpunkt des Segments Non-Aviation. Der Office Park II mit rund 24.300 m² vermietbarer Nutzfläche wird nach Fertigstellung ab Mitte 2007 an die Austrian Airlines Group als neues Head Office vermietet.

Ausblick

Den operativen Schwerpunkt des Jahres 2007 werden – ergänzend zur Erweiterung des Parkhauses 4 und der Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr – die durch den Terminalausbau VIE-Skylink ausgelösten Herausforderungen bilden. Der Terminalvorplatz wird nach Abschluss der Rohbauarbeiten neu gestaltet; zudem gilt es nach bereits erfolgter Definition des Outlet-Mix für die neuen Shopping- und Retailflächen im Skylink die Tender-Verfahren in der ersten Jahreshälfte abzuwickeln. Insgesamt werden circa 65 neue Geschäfts- und Gastronomie-Outlets im Skylink entstehen, und die Detailplanungen für diese Flächen werden nach Abschluss des Tender-Verfahrens gemeinsam mit den neuen Betreibern ab Herbst 2007 erfolgen. Einen weiteren Schwerpunkt wird die Erweiterung von Logistikflächen in Cargo Nord und Cargo West darstellen.





Terminal 1A

CHECKIN
111-132





3



4











Legende

Abb. 1	Der Office Park – in Betrieb seit Oktober 2004
Abb. 2	Funktionell und attraktiv – Terminal 1A
Abb. 3	(oben links): CAT-Station Wien-Mitte
Abb. 4	(unten links): Shopping in einem der 80 Geschäfte
Abb. 5	(oben rechts): Positive Entwicklung – Air Cargo
Abb. 6	(unten rechts): Das neue Handling Center West
Abb. 7	Parkhaus 3 mit künstlerischer Aufwertung der Fassade
Abb. 8	Innenansicht VIE-Skylink

10

TRANS- PARENZ HAT VORRANG!

**Zeichnen Sie ein getreues Bild der Finanz-
und Vermögenslage. Das ermöglicht den Eigentümern
und Analysten ein faires Urteil.**



Konzernabschluss 2006 der Flughafen Wien AG

Konzernabschluss 2006

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung	112
Konzern-Bilanz	113
Konzern-Geldflussrechnung	114
Veränderungen des Konzern-Eigenkapitals	115
Anhang zum Konzernabschluss der Flughafen Wien AG	116
Darstellung des Konzernabschlusses	116
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	117
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung	125
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	128
Sonstige Angaben	146
Konzernunternehmen	158
Bericht des Abschlussprüfers	159
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	160
Bericht des Aufsichtsrates	166

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2006

in T€	Erläuterung	2006	2005
Umsatzerlöse	(30)	463.888,5	410.338,7
Sonstige betriebliche Erträge	(1)	13.369,7	23.167,1
Betriebsleistung		477.258,1	433.505,8
Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen		-34.474,2	-35.866,0
Personalaufwand	(2)	-197.927,0	-184.585,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(3)	-75.208,3	-63.374,1
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		169.648,6	149.679,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	(10-11)	-65.964,5	-57.385,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		103.684,1	92.294,6
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(5)	-2.208,5	-438,5
Zinsergebnis	(6)	-1.413,8	1.379,5
Sonstiges Finanzergebnis	(7)	26,4	5.793,5
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		-3.595,8	6.734,6
Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen	(4)	1.771,4	956,9
Finanzergebnis		-1.824,4	7.691,4
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		101.859,7	99.986,0
Ertragsteuern	(8)	-24.308,3	-25.323,3
Periodengewinn		77.551,4	74.662,7
Davon entfallen auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		76.785,4	74.303,8
Minderheitsgesellschafter		766,0	358,9
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(9)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €)		3,66	3,54
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,20	2,00
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		46.200,0	42.000,0

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2006

Aktiva

in T€	Erläuterung	31.12.2006	31.12.2005
Immaterielle Vermögensgegenstände	(10)	7.055,3	6.970,5
Sachanlagen	(11)	1.109.800,1	973.062,1
Finanzanlagen at equity Unternehmen	(12)	87.586,9	51.689,2
Sonstige Finanzanlagen	(13)	5.101,7	40.461,4
Langfristige Forderungen	(14)	852,4	551,5
Latente Steuerabgrenzung	(15)	5.512,2	11.716,5
Langfristiges Vermögen		1.215.908,8	1.084.451,1
Vorräte	(16)	2.931,3	2.815,8
Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände	(17)	83.521,6	47.904,9
Zahlungsmittel und -äquivalente	(18)	183.042,5	58.231,5
Kurzfristiges Vermögen		269.495,4	108.952,2
Aktiva		1.485.404,2	1.193.403,3

Passiva

in T€	Erläuterung	31.12.2006	31.12.2005
Grundkapital	(19)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(20)	117.657,3	117.657,3
Gewinnrücklagen	(21)	430.120,4	383.503,9
Minderheitenanteile	(22)	38.748,7	0,0
Eigenkapital		739.196,4	653.831,2
Langfristige Rückstellungen	(23)	117.547,8	136.665,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(26)	359.809,8	0,0
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	7.519,4	8.218,7
Latente Steuerabgrenzung	(15)	391,0	0,0
Langfristige Schulden		485.267,9	144.884,1
Kurzfristige Steuerrückstellungen	(25)	5.522,4	6.251,4
Übrige kurzfristige Rückstellungen	(25)	131.897,0	112.930,2
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(26)	4.652,9	170.700,0
Lieferantenverbindlichkeiten	(27)	60.242,7	53.154,6
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(28)	58.624,9	51.651,8
Kurzfristige Schulden		260.939,8	394.687,9
Passiva		1.485.404,2	1.193.403,3

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2006

in T€	2006	2005
Ergebnis vor Ertragsteuern	101.859,7	99.986,0
+ Abschreibungen / – Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	66.864,3	52.164,1
+ Verluste / – Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	2.286,3	96,2
– Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.447,1	-1.647,0
– Erhöhung / + Senkung Vorräte	-115,6	-223,6
– Erhöhung / + Senkung Forderungen	-35.917,6	-2.304,8
+ Erhöhung / – Senkung Rückstellungen	10.290,4	58.303,1
+ Erhöhung / – Senkung Verbindlichkeiten	14.809,0	-9.462,7
Veränderung aus Konsolidierungskreisänderungen	0,0	57,8
Veränderung aus Währungsumrechnung	3.941,4	0,0
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	162.570,9	196.969,2
– Zahlungen für Ertragsteuern	-21.008,7	-38.952,8
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	141.562,2	158.016,4
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	223,0	337,9
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	34,7	5.771,8
+ Einzahlungen aus Kapitalherabsetzung bestehender Beteiligungen	7.924,6	0,0
– Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-203.357,7	-319.096,2
– Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	-45.201,8	-24.038,3
Veränderung aus Konsolidierungskreisänderungen	28,4	61,7
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	0,0	84,3
Veränderung aus Währungsumrechnung	2.493,0	0,0
– Auszahlungen für Wertpapiere des Umlaufvermögens	-19.966,4	0,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-257.822,2	-336.878,8
– Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-42.000,0	-42.000,0
+ Einzahlungen / – Auszahlungen Minderheitsgesellschafter	37.982,7	0,0
Veränderung aus Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-470,5
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	193.762,7	170.696,1
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	189.745,4	128.225,6
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	73.485,4	-50.636,8
Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere	-2.802,9	892,4
Veränderung aus Währungsumrechnung	0,0	-32,9
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	58.231,5	108.008,8
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	128.914,0	58.231,5
davon Wertpapiere des Umlaufvermögens	36.622,3	35.047,6
davon unrealisierte Gewinne (+) / Verluste (–)	-2.127,8	675,1
Gezahlte Zinsen für die laufende Geschäftstätigkeit	12.028,0	1.222,8
Erhaltene Zinsen aus der laufenden Geschäftstätigkeit	7.672,3	2.585,5
Erhaltene Dividendenzahlungen	2.244,8	1.019,7

Erläuterungen siehe Punkt (29)

Veränderungen des Konzern-Eigenkapitals

zum 31. Dezember 2006

in T€	2006	2005
Veränderung Zeitwert von zur		
Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	-2.474,1	2.214,8
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	6.148,2	221,5
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Plänen	9.061,3	-11.563,9
Mitarbeiterstiftung	1.380,0	1.356,0
Latente Steuern auf direkt mit dem Eigenkapital verrechneten Transaktionen	-2.284,3	1.600,2
In der Gewinn- und Verlustrechnung nicht erfasste Wertänderungen	11.831,1	-6.171,4
Umbuchungen in die Gewinn- und Verlustrechnung aus dem Verkauf von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	0,0	81,5
Konsolidierungskreisänderungen	37.982,7	-470,5
Periodenergebnis	77.551,4	74.662,7
Summe aller erfassten Aufwendungen, Erträge und erfolgsneutralen Wertänderungen der Periode	127.365,2	68.102,4
Davon entfallen auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	88.616,5	68.213,9
Minderheitsgesellschafter	38.748,7	-111,5
Auswirkungen der Änderungen von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden		
Gesellschafter der Muttergesellschaft		-8.672,9
Minderheitsgesellschafter		0,0
		-8.672,9

Erläuterungen siehe Punkte (19) bis (22)

Anhang

zum Konzernabschluss 2006 der Flughafen Wien AG

Darstellung des Konzernabschlusses

Berichterstattung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Der Konzernabschluss der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2006 wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt und steht in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen und von der Europäischen Union übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS).

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

Berichterstattung in Euro

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

Angaben zum Unternehmen

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

Konsolidierungskreis

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt. Die Gesellschaften City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Letisko Košice – Airport Košice, a.s. werden gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit dem Mitgesellschafter zu treffen sind. Sechs verbundene Unternehmen wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und aus wirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der Umsatz dieser Gesellschaften belief sich 2006 auf 1,0 Prozent des Konzernumsatzes.

Änderungen des Konsolidierungskreises im Jahr 2006

Erstkonsolidierungen	per	Konsolidierungsart	Bemerkung
BTS Holding a.s.	7.11.2005	Vollkonsolidierung	Gründung
KSC Holding a.s.	7.11.2005	Vollkonsolidierung	Gründung
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	25.10.2006	At-Equity	Erwerb
Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H.	1.1.2006	At-Equity	Erwerb

Die Gesellschaften KSC Holding a.s. und BTS Holding a.s. wurden zwecks Erwerb des Flughafens Košice bzw. des Flughafens Bratislava am 7. November 2005 errichtet und im Jahr 2006 rückwirkend per 7.11.2005 erstmalig konsolidiert. Die Flughafen Wien AG hält 50,1 Prozent der Stimmrechte und 47,7 Prozent des Kapitals. KSC Holding a.s. erwarb am 25. Oktober 2006 66 Prozent der Anteile an der Flughafengesellschaft Letisko Košice – Airport Košice, a.s., die gemäß dem Shareholder-Agreement mit der Republik Slowakei gemeinschaftlich geführt und nach der At-Equity-Methode bilanziert wird.

Der geplante Erwerb der Flughafengesellschaft Letisko M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS) konnte nach Einspruch der slowakischen Wettbewerbsbehörde nicht vollzogen werden.

Rückwirkend per 1.1.2006 erwarb die Flughafen Wien AG 25 Prozent und einen Anteil an der Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H., die diverse Flughafen-dienstleistungen am Flughafen Wien erbringt.

Im Jahr 2006 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

Auswirkungen der Änderungen des Konsolidierungskreises

Bei den im Jahr 2006 erstmalig vollkonsolidierten Gesellschaften handelt es sich um Firmen-Neugründungen, die insofern Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben, dass durch die von den Minderheitsgesellschaftern eingezahlten Finanzmittel einerseits die liquiden Mittel erhöht wurden, andererseits diese Zahlungen als Minderheitenanteil im Eigenkapital aufscheinen.

Von den Finanzmitteln der KSC Holding a.s. wurden im Jahr 2006 für den Erwerb von 66 Prozent der Anteile an der Flughafengesellschaft Letisko Košice – Airport Košice, a.s. € 36,9 Mio., inklusive einer zugleich stattgefundenen Kapitalaufstockung, verwendet. Der vorläufig ermittelte Firmenwert ist im Beteiligungsansatz in Höhe von € 36,9 Mio. per 31.12.2006 beinhaltet und beläuft sich auf € 1,5 Mio.

Der Jahresumsatz 2006 der neu einbezogenen Gesellschaften inklusive der Gesellschaften, die at-equity bewertet werden, belief sich auf rund € 8,8 Mio.

Die Änderungen des Konsolidierungskreises 2006 haben nachfolgende Auswirkungen auf den Konzernabschluss 2006:

in T€	2006
Langfristiges Vermögen	36.947,3
Kurzfristiges Vermögen	10.619,2
Eigenkapital	45.484,3
Langfristige Schulden	2.056,2
Kurzfristige Schulden	26,0
Betriebsleistung	0,4
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.829,2

Konsolidierungsmethoden

Sämtliche Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die maltesischen Tochtergesellschaften (Teilkonzern der VIE Malta Ltd.) hatten bis inklusive dem Wirtschaftsjahr 2005/2006 den 31. März als Bilanzstichtag. Die Jahresabschlüsse der wesentlichen Gesellschaften werden von Wirtschaftsprüfern geprüft und bestätigt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte bis 2004 nach der Buchwertmethode. Dabei wurden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem auf sie entfallenden Eigenkapitalanteil zum Gründungs- oder Erwerbszeitpunkt verrechnet. Aktive Unterschiedsbeträge wurden als Firmenwert erfasst. Ab 2005 werden gemäß IFRS 3 § 14 die Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode bilanziert. Bei dieser Methode werden bei der Erstkonsolidierung einer Tochtergesellschaft die Anschaffungskosten auf die Vermögenswerte und Schulden, angesetzt zum Zeitwert, zugeordnet. Aktive Unterschiedsbeträge werden als Firmenwert, negative erfolgswirksam erfasst.

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

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

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

Währungsumrechnung

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

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

Die für die Währungsumrechnung der ausländischen Beteiligungen angewandten Wechselkurse haben sich folgendermaßen entwickelt:

	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	1 EUR =		1 EUR =	
	31.12.2006	31.12.2005	2006	2005
MTL	0,428	0,428	0,428	0,429
SKK	34,60	37,90	37,14	38,58

Schätzungen

Im Konzernabschluss werden zum Teil auf Basis von Schätzungen Bilanz- und Ertragswerte ermittelt, die von den in Zukunft tatsächlich eintretenden Werten abweichen können.

Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände

Die Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bilanziert. Die Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten gemäß IAS 23 § 11 aktiviert. Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

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

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

Geschäfts- oder Firmenwert

Als Geschäfts- oder Firmenwert wird der Überschuss der Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbes über den vom Erwerber zum Tage des Tauschvorganges erworbenen Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Der Geschäfts- oder Firmenwert wurde bis 2004 über die voraussichtliche Nutzungsdauer, aber maximal über 20 Jahre linear abgeschrieben. Aufgrund einer Änderung der IFRS-Regelungen entfällt ab 2005 die planmäßige Abschreibung und wird durch den Impairment-Test ersetzt. Der noch nicht abgeschriebene, verbleibende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu jedem Bilanzstichtag in Hinblick auf seinen künftigen wirtschaftlichen Nutzen überprüft. In Höhe des Betrages, der nicht mehr durch erwarteten künftigen Nutzen gedeckt ist, wird der Geschäfts- oder Firmenwert sofort erfolgswirksam abgeschrieben.

Finanzanlagen

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

Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden nach IAS 39 bewertet. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 9 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwertes werden nach IAS 39 § 55 (b) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

Vorräte

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

Forderungen

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

Wertpapiere

Wertpapiere, die nicht dauernd dem Geschäftsbetrieb dienen sollen, werden in Übereinstimmung mit IAS 39 zu Börsenkursen zum Bilanzstichtag bilanziert. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 9 entweder in die Kategorie „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ oder „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet.

Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwertes der „zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte“ werden erfolgswirksam erfasst.

Die Bewertungsänderungen der „zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte“ werden nach IAS 39 § 55 (b) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf dieser Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

Latente Steuerabgrenzung

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

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

Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

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

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

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder

Flughafen Wien AG

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

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

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

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

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

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

Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen werden erstmalig ab 2006 unter Anwendung des IAS 19.93A erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet. Die Abänderung der Bilanzierungsmethode erfolgte, um die volle Verpflichtung in der Konzernbilanz darstellen zu können und um die Auswirkungen der Volatilität der versicherungsmathematischen Differenzen auf das Ergebnis zu vermeiden. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste der Rückstellungen für Jubiläumsgelder werden gemäß IAS 19 § 127 sofort erfolgswirksam erfasst.

Tochtergesellschaften

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

Sonstige Rückstellungen

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

Verbindlichkeiten

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

Gewinnrealisierung

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

Derivative Finanzinstrumente

Zins- und Fremdwährungssicherungsgeschäfte werden grundsätzlich bei der Bewertung der originären Finanzinstrumente berücksichtigt.

Die Änderungen der beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die sich nicht für die Bilanzierung von Sicherungszusammenhängen qualifizieren, werden erfolgswirksam erfasst.

Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie der Flughafen-Wien-Gruppe wird durch Division des Periodengewinns nach Abzug der Minderheitenanteile durch die gewichtete Anzahl der ausgegebenen Aktien errechnet. Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Aktionäre auf der Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst.

Erläuterungen zur Konzern- Gewinn- und-Verlustrechnung

(1) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2006	2005
Aktiviert Eigenleistungen	6.764,1	14.298,9
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	75,1	164,8
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.002,6	5.187,9
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.447,1	1.647,0
Erträge aus der Gewährung von Rechten	777,1	570,4
Erträge aus Versicherungsleistungen	154,1	344,8
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	44,3	42,3
Kursdifferenzen	1.687,6	0,0
Übrige	417,7	911,0
	13.369,7	23.167,1

(2) Personalaufwand

in T€	2006	2005
Löhne	92.185,6	80.891,8
Gehälter	53.746,1	54.927,9
Aufwendungen für Abfertigungen	6.931,4	6.962,9
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	732,4	544,9
Aufwendungen für Altersversorgung	2.611,5	2.753,5
davon Beiträge an Pensionskassen	1.345,1	1.428,9
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	40.810,2	37.492,2
Sonstige Sozialaufwendungen	1.642,2	1.557,5
	197.927,0	184.585,8

Der Anstieg der Personalaufwendungen um 7,2 Prozent resultiert aus der Anhebung des Beschäftigtenstandes und aus kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen. Der Anstieg des durchschnittlichen Personalstandes um 9,5 Prozent auf 3.834 Mitarbeiter begründet sich vor allem in der Ausweitung der Sicherheitsdienstleistungen, die von unserer 100-prozentigen Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. durchgeführt werden, sowie durch die Personalzugänge im Bereich Handling aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung. Die Produktivität je Mitarbeiter konnte in der Flughafen Wien AG um 4,5 Prozent gesteigert werden.

(3) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2006	2005
Sonstige Steuern	233,3	250,2
Instandhaltungen	17.645,3	14.218,7
Fremdleistungen	10.466,9	12.178,0
Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand	6.457,2	5.757,0
Marktkommunikation	15.220,5	12.745,9
Post- und Telekommunikation	1.700,9	1.882,9
Miet- und Pachtaufwendungen	8.109,0	1.619,1
Versicherungen	4.397,0	4.697,3
Reisen und Ausbildung	1.459,7	1.183,8
Schadensfälle	1.552,2	1.446,7
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	398,2	924,8
Verluste aus Anlagenabgängen	422,5	279,7
Übrige betriebliche Aufwendungen	7.145,6	6.190,0
	75.208,3	63.374,1

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

Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus der Abgeltung von Leistungen im Rahmen des „Baggage Reconciliation Systems“, aus der Manipulation der Kofferkulis, aus den Kosten der Abwasser- und Müllentsorgung, aus Reinigungsleistungen sowie aus zugekauften Personalkapazitäten für die Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH zusammen.

Die Position „Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatsgebühren und Kosten für Steuerberater und Wirtschaftsprüfer überwiegend Beratungsleistungen.

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

(4) Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen

in T€	2006	2005
Erträge aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	2.244,0	1.526,8
Aufwendungen aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	-472,6	-569,9
Beteiligungsergebnis at equity	1.771,4	956,9

(5) Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen

in T€	2006	2005
Erträge aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	233,2	49,2
Aufwendungen aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	-2.441,7	-487,7
Sonstiges Beteiligungsergebnis	-2.208,5	-438,5

(6) Zinsergebnis

in T€	2006	2005
Zinserträge und ähnliche Erträge	10.104,4	2.999,5
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	-11.518,2	-1.620,0
	-1.413,8	1.379,5

(7) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2006	2005
Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen	0,0	5.741,2
Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Wertpapieren des Umlaufvermögens	26,4	52,4
	26,4	5.793,5

(8) Ertragsteuern

in T€	2006	2005
Laufender Steueraufwand	20.279,6	24.963,5
Latente Steuern	4.028,7	359,9
	24.308,3	25.323,3

Die Ursachen für den Unterschied zwischen der theoretischen Steuerquote (zum österreichischen Körperschaftsteuersatz von 25 Prozent) und dem ausgewiesenen Effektivsteuersatz stellen sich wie folgt dar:

in T€	2006	2005
Gewinn vor Ertragsteuern	101.859,7	99.986,0
Rechnerische Ertragsteuer	25.464,9	24.996,5
Differenz durch andere ausländische Steuersätze	-780,6	-296,3
Permanente Differenzen und aperiodische Steuern	-376,0	623,1
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	24.308,3	25.323,3
Effektivsteuersatz	23,9%	25,3%

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

(9) Im Umlauf befindliche Aktien

Es waren 21.000.000 Aktien im Umlauf.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Anlagevermögen

(10) Immaterielle Vermögensgegenstände

2006 in T€	Konzessionen und Rechte	Goodwill	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2006			
Nettobuchwert zum 1.1.2006	6.056,4	914,1	6.970,5
Zugänge	2.041,1	0,0	2.041,1
Umbuchungen	884,2	0,0	884,2
Abschreibungen	-2.840,5	0,0	-2.840,5
Nettobuchwert zum 31.12.2006	6.141,2	914,1	7.055,3
Stand zum 31.12.2006			
Anschaffungskosten	20.970,5	914,1	21.884,6
Kumulierte Abschreibungen	-14.829,3	0,0	-14.829,3
Nettobuchwert	6.141,2	914,1	7.055,3

Die Zugänge und Umbuchungen der Konzessionen und Rechte betreffen vor allem den Erwerb und die Erstellung von Software in Höhe von T€ 1.960,1.

2005 in T€	Konzessionen und Rechte	Goodwill	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005			
Nettobuchwert zum 1.1.2005	5.751,0	904,6	6.655,6
Währungsumrechnung	0,0	9,5	9,5
Konsolidierungskreisänderungen	-3,7	0,0	-3,7
Zugänge	1.883,4	0,0	1.883,4
Umbuchungen	275,7	0,0	275,7
Abschreibungen	-1.849,9	0,0	-1.849,9
Nettobuchwert zum 31.12.2005	6.056,4	914,1	6.970,5
Stand zum 31.12.2005			
Anschaffungskosten	18.612,4	914,1	19.653,8
Kumulierte Abschreibungen	-12.556,0	0,0	-12.683,3
Nettobuchwert	6.056,4	914,1	6.970,5

Der Goodwill stammt aus dem Erwerb der Beteiligung an Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. durch die VIE Malta Ltd. im Jahr 2002. Es wurde ein Impairment-Test durchgeführt. Eine außerplanmäßige Abschreibung gemäß IAS 36 ist nicht erforderlich.

(11) Sachanlagen

2006 in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2006					
Nettobuchwert					
zum 1.1.2006	488.368,3	211.339,6	47.963,3	225.390,9	973.062,1
Zugänge	29.420,6	41.549,9	12.533,4	117.812,8	201.316,7
Umbuchungen	66.127,9	46.112,8	240,8	-113.365,8	-884,2
Abgänge/Restbuchwerte	-219,2	-167,8	-183,3	0,0	-570,4
Abschreibungen	-23.806,5	-24.343,7	-14.973,7	0,0	-63.124,0
Nettobuchwert zum 31.12.2006	559.891,1	274.490,7	45.580,4	229.837,9	1.109.800,1
Stand zum 31.12.2006					
Anschaffungskosten	794.718,9	604.106,7	153.988,8	230.352,8	1.783.167,2
Kumulierte					
Abschreibungen	-234.827,8	-329.616,0	-108.408,4	-514,9	-673.367,1
Nettobuchwert	559.891,1	274.490,7	45.580,4	229.837,9	1.109.800,1
2005 in T€					
2005 in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005					
Nettobuchwert					
zum 1.1.2005	384.340,9	150.808,4	39.180,0	137.841,9	712.171,1
Konsolidierungskreis- änderungen	0,0	-0,9	-57,0	0,0	-57,9
Zugänge	82.960,9	53.409,0	22.822,4	158.020,5	317.212,8
Umbuchungen	40.628,8	28.719,1	847,9	-70.471,5	-275,7
Abgänge/Restbuchwerte	-310,5	-22,6	-119,7	0,0	-452,8
Abschreibungen	-19.251,8	-21.573,5	-14.710,2	0,0	-55.535,4
Nettobuchwert zum 31.12.2005	488.368,3	211.339,6	47.963,3	225.390,9	973.062,1
Stand zum 31.12.2005					
Anschaffungskosten	708.049,0	528.113,4	147.945,7	225.905,8	1.610.013,9
Kumulierte					
Abschreibungen	-219.680,7	-316.773,9	-99.982,4	-514,9	-636.951,8
Nettobuchwert	488.368,3	211.339,6	47.963,3	225.390,9	973.062,1

2006 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 1.470,9 aktiviert (2005: T€ 0,0). Es wurden Finanzierungskostensätze zwischen 2,48 Prozent und 4,64 Prozent zugrunde gelegt.

Die größten Zugänge im Jahr 2006 werden nachstehend, inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen, angeführt:

Im Segment Airport in T€

Terminal VIE-Skylink	77.045,1
Gepäcksortieranlage Skylink	11.935,8
Erweiterung Vorfeld Nordost	23.436,2
Ausbau Bahnhof	7.843,2
Grundstücke	5.471,9

Im Segment Handling in T€

Passagierbusse, Flugzeugschlepper, Diesel- und Elektroschlepper, Passagiertreppen etc.	7.676,8
--	---------

Im Segment Non-Aviation in T€

Office Park II – AUA Head Office	20.752,0
Hangar 6	11.423,7
Infrastrukturgebäude Nordost	2.891,9
Air Cargo Center	2.698,7
Parkhaus 7 (Ost) Erweiterung	4.422,5

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

2006 in T€	Unternehmen at equity	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2006		
Nettobuchwert zum 1.1.2006	51.689,2	51.689,2
Währungsumrechnung	-4,0	-4,0
Konsolidierungskreisänderungen	121,7	121,7
Zugänge	44.007,5	44.007,5
Umbuchungen	96,9	96,9
Zuschreibungen	72,7	72,7
Abgänge/Restbuchwerte	-7.924,6	-7.924,6
Abschreibungen	-472,6	-472,6
Nettobuchwert zum 31.12.2006	87.586,9	87.586,9
Stand zum 31.12.2006		
Anschaffungskosten	89.951,8	89.951,8
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	-2.364,9	-2.364,9
Nettobuchwert	87.586,9	87.586,9

2005 in T€	Unternehmen at equity	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005		
Nettobuchwert zum 1.1.2005	30.882,6	30.882,6
Währungsumrechnung	245,0	245,0
Zugänge	20.593,9	20.593,9
Zuschreibungen	537,6	537,6
Abschreibungen	-569,9	-569,9
Nettobuchwert zum 31.12.2005	51.689,2	51.689,2
Stand zum 31.12.2005		
Anschaffungskosten	53.654,3	53.654,3
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	-1.965,1	-1.965,1
Nettobuchwert	51.689,2	51.689,2

Die Ab- und Zuschreibungen beinhalten die Veränderung des Wertansatzes der at equity einbezogenen Unternehmen. Die Abgänge im Jahr 2006 resultieren aus der Kapitalherabsetzung der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.

Nachfolgend werden die Werte an den gemeinschaftlich geführten Unternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (ab 2006) und Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (Teilkonzernwert), das einen beherrschenden Einfluss auf Malta International Airport plc. ausübt, dargestellt:

in T€	2006	2005
Langfristiges Vermögen	199.158,0	142.397,7
Kurzfristiges Vermögen	20.420,3	20.650,8
Langfristige Schulden	82.334,8	65.769,0
Kurzfristige Schulden	14.781,3	10.717,4
Betriebsleistung	46.996,3	45.112,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	9.671,4	29.933,7

Der Börsenwert der Flughafengesellschaft Malta International Airport plc. beläuft sich per 31.12.2006 auf T€ 216.543,2.

(13) Sonstige Finanzanlagen

Sonstige Beteiligungen

2006 in T€	Anteile an assoziierten Unternehmen*	Anteile an verbundenen Unternehmen*	Übrige Beteiligungen	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2006				
Nettobuchwert zum 1.1.2006	16,3	3.890,8	0,0	3.907,1
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-150,1	0,0	-150,1
Zugänge	0,0	96,9	0,4	97,3
Umbuchungen	0,0	-96,9	0,0	-96,9
Abgänge/Restbuchwerte	-16,3	-1.941,7	0,0	-1.958,0
Abschreibungen	0,0	-500,0	0,0	-500,0
Nettobuchwert zum 31.12.2006	0,0	1.298,9	0,4	1.299,3

Stand zum 31.12.2006

Anschaffungskosten	0,0	2.286,6	0,4	2.287,0
Kumulierte Abschreibungen	0,0	-987,7	0,0	-987,7
Nettobuchwert	0,0	1.298,9	0,4	1.299,3

*nicht konsolidiert

2005 in T€	Anteile an assoziierten Unternehmen*	Anteile an verbundenen Unternehmen*	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005			
Nettobuchwert zum 1.1.2005	16,3	1.781,6	1.797,9
Zugänge	0,0	2.596,8	2.596,8
Abschreibungen	0,0	-487,7	-487,7
Nettobuchwert zum 31.12.2005	16,3	3.890,8	3.907,1

Stand zum 31.12.2005

Anschaffungskosten	49,0	4.378,4	4.427,4
Kumulierte Abschreibungen	-32,7	-487,7	-520,4
Nettobuchwert	16,3	3.890,8	3.907,1

*nicht konsolidiert

Diese Position beinhaltet die folgenden Anteile an Gesellschaften, die wegen ihrer derzeitigen Unwesentlichkeit nicht konsolidiert werden:

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2006):

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

Wertpapiere, Wertrechte und sonstige Ausleihungen

2006 in T€	Wertpapiere/-rechte des Anlagevermögens	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2006			
Nettobuchwert zum 1.1.2006	36.396,7	157,7	36.554,4
Zugänge	1.097,0	0,0	1.097,0
Zuschreibungen	341,8	0,0	341,8
Abgänge/Restbuchwerte	-34.162,1	-15,7	-34.177,8
Abschreibungen	-12,9	0,0	-12,9
Nettobuchwert zum 31.12.2006	3.660,4	142,0	3.802,4

Stand zum 31.12.2006

Anschaffungskosten	3.651,7	142,0	3.793,7
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	8,8	0,0	8,8
Nettobuchwert	3.660,4	142,0	3.802,4

2005 in T€	Wertpapiere/-rechte des Anlagevermögens	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2005			
Nettobuchwert zum 1.1.2005	34.245,1	69,7	34.314,8
Zugänge	747,6	100,0	847,6
Zuschreibungen	1.403,9	5.741,2	7.145,1
Abgänge/Restbuchwerte	0,0	-5.753,1	-5.753,1
Nettobuchwert zum 31.12.2005	36.396,7	157,7	36.554,4

Stand zum 31.12.2005

Anschaffungskosten	38.262,5	157,7	38.420,2
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	-1.865,9	0,0	-1.865,9
Nettobuchwert	36.396,7	157,7	36.554,4

Die Wertpapiere des Anlagevermögens dienten bis 2005 vor allem der nach österreichischem Steuerrecht vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen. Die Position Wertpapiere/Wertrechte betrifft per 31.12.2006 im Wesentlichen Wertrechte aus der Rückdeckungsversicherung zu direkten Pensionszusagen. Die sonstigen Ausleihungen des Jahres 2005 betrafen ein der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestelltes Genussrechtskapital. Dieses Genussrechtskapital wurde Ende des Jahres 2005 abgeschichtet. Weiters beinhalten die sonstigen Ausleihungen per 31.12.2006 ein Darlehen an die Societe Internationale Telecommunications Aeronautiques SC (T€ 46,4) sowie eine langfristige Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses, aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes, über T€ 95,7.

(14) Langfristige Forderungen

Die langfristigen Forderungen in Höhe von T€ 852,4 betreffen verzinste Bezugsvorschüsse, die Mitarbeitern gewährt wurden sowie den Gewinnanteil aus dem Rückkaufswert von Rückdeckungsversicherungen.

(15) Latente Steuerabgrenzung

Entwicklung der aktiven latenten Steuerabgrenzung in T€	2006	2005
Stand zum 1.1.	11.716,5	9.388,1
Erfolgswirksame Veränderung	-3.664,4	-359,9
Erfolgsneutrale Veränderung	-2.539,9	-1.290,8
Retrospektive Anpassung der versicherungsmathematischen Differenzen nach IAS 19.93A	0,0	3.979,1
Stand zum 31.12.	5.512,2	11.716,5

Bei der Berechnung der aktiven latenten Steuern wurde gemäß IAS 12 der in Österreich ab 1.1.2005 geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 Prozent angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen berechnet.

Entwicklung der passiven latenten Steuerabgrenzung in T€	2006	2005
Stand zum 1.1.	0,0	0,0
Erfolgswirksame Veränderung	364,3	0,0
Erfolgsneutrale Veränderung	26,7	0,0
Stand zum 31.12.	391,0	0,0

Die passive latente Steuerabgrenzung beinhaltet die aktiven und passiven latenten Steuern der slowakischen Tochtergesellschaften, die saldiert wurden. Es wurde der slowakische Körperschaftsteuersatz von 19 Prozent verwendet.

Aktive und passive latente Steuerabgrenzungen wurden für folgende Posten vorgenommen:

Aktive latente Steuerabgrenzung in T€	2006	2005
Anlagevermögen	338,7	752,7
Umlaufvermögen	918,6	1.108,9
Rückstellungen für Abfertigungen	4.006,4	5.320,1
Rückstellungen für Pensionen	1.700,0	2.359,4
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	879,4	1.045,5
Aktienübertragung in Stiftung	6.393,8	8.492,4
Sonstige Rückstellungen	2.845,9	3.637,1
Steuerliche Verlustvorträge	688,7	615,7
	17.771,6	23.331,9

Passive latente Steuerabgrenzung in T€	2006	2005
Anlagevermögen	9.722,4	9.452,7
Wertpapiere des Umlaufvermögens	969,6	202,7
Sonstiges Umlaufvermögen	441,0	0,0
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	1.517,3	1.960,0
	12.650,3	11.615,4
Saldierte aktive und passive Steuerabgrenzung	5.121,2	11.716,5

(16) Vorräte

in T€	2006	2005
Hilfs- und Betriebsstoffe	2.931,3	2.815,8
	2.931,3	2.815,8

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

(17) Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände

in T€	2006	2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	53.118,5	45.385,0
Wertberichtigungen	-2.704,5	-2.814,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	50.414,0	42.570,3
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	209,9	33,9
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	23.044,8	186,1
Forderungen an Finanzamt	2.426,2	411,1
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	5.638,5	1.503,9
Rechnungsabgrenzungsposten	1.788,2	3.199,5
	83.521,6	47.904,9

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen. Es wurden Einzelwertberichtigungen für eventuelle Forderungsausfälle vorgenommen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen entspricht annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert.

(18) Zahlungsmittel und -äquivalente

in T€	2006	2005
Kassenbestand	184,3	177,2
Schecks	0,0	294,1
Guthaben bei Kreditinstituten	91.684,6	22.712,5
Wertpapiere des Finanzmittelfonds	37.045,1	35.047,6
Summe Finanzmittelfonds	128.914,0	58.231,5
Sonstige Wertpapiere	54.128,5	0,0
	183.042,5	58.231,5

Die Buchwerte der Zahlungsmittel und -äquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert. Ein Wertpapierfonds in Höhe von T€ 34.162,1, der in den Vorjahren zur Deckung der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen erforderlich war und deshalb in den Wertpapieren des Anlagevermögens ausgewiesen wurde, ist ab 2006 unter der Position „Sonstige Wertpapiere“ ausgewiesen. Dieser Fonds sowie Griechische Anleihen sind nicht Bestandteil des Finanzmittelfonds in der Geldflussrechnung.

Detaillierte Informationen zu den Wertpapieren siehe Punkt (31) Finanzinstrumente.

(19) Grundkapital

in T€	31.12.2006	31.12.2005
Genehmigtes Kapital	152.670,0	152.670,0
Ausgegebenes und voll eingezahltes Kapital	152.670,0	152.670,0

Das Grundkapital ist zerlegt in 21,000.000 Stück auf Inhaber lautende Stammaktien.

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

(20) Kapitalrücklagen

in T€	2006	2005
Stand zum 31.12.	117.657,3	117.657,3

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

(21) Gewinnrücklagen

Übersicht der Entwicklung der Gewinnrücklagen

in T€	2006	2005
Stand zum 1.1.	383.503,9	357.290,0
Neubewertungsrücklage für Wertpapiere	-1.855,6	1.722,3
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	6.148,2	138,8
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Plänen	6.795,9	-8.672,9
Mitarbeiterstiftung	742,5	722,0
Gezahlte Dividenden	-42.000,0	-42.000,0
Periodenergebnis	76.785,4	74.303,8
Stand zum 31.12.	430.120,4	383.503,9

Neubewertungsrücklage für Wertpapiere

in T€	2006	2005
Stand zum 1.1.	-49,8	-1.772,1
Erhöhung/Verminderung des beizulegenden Zeitwerts bei zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	-2.474,1	2.214,8
Umbuchungen in die Gewinn- und Verlustrechnung aus dem Verkauf von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	0,0	81,5
Latente Steuern	618,5	-574,1
Stand zum 31.12.	-1.905,4	-49,8

Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung

in T€	2006	2005
Stand zum 1.1.	-526,5	-665,3
Differenzen aus der Währungsumrechnung ausländischer Tochtergesellschaften	6.148,2	138,8
Stand zum 31.12.	5.621,7	-526,5

Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Plänen

in T€	2006	2005
Stand zum 1.1.	-11.937,2	-3.264,3
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Plänen	9.061,3	-11.563,9
Latente Steuern	-2.265,3	2.891,0
Stand zum 31.12.	-5.141,3	-11.937,2

Mitarbeiterstiftung

in T€	2006	2005
Stand zum 1.1.	11.313,7	10.591,7
Teilauflösung Rückstellung für Stiftungsaufwand	1.380,0	1.356,0
Latente Steuern	-637,5	-634,0
Stand zum 31.12.	12.056,2	11.313,7

In der Position „Mitarbeiterstiftung“ werden die steuerlichen Auswirkungen, resultierend aus den in den Jahren 2000 und 2001 vorgenommenen Übertragungen eigener Aktien in die Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung, dargestellt.

(22) Minderheitenanteile

in T€	2006	2005
Stand zum 1.1.	0,0	111,5
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-470,5
Von Minderheiten eingezahltes Kapital	37.982,7	0,0
Periodenergebnis	766,0	358,9
Stand zum 31.12.	38.748,7	0,0

Die Minderheitenanteile betreffen die Kapital- und Ergebnisanteile der beiden Minderheitsgesellschafter RZB Holding GmbH und Penta Investments Limited an den erstmalig einbezogenen slowakischen Tochtergesellschaften KSC Holding a.s. und BTS Holding a.s.

(23) Langfristige Rückstellungen

in T€	2006	2005
Abfertigungen	53.372,9	59.366,2
Pensionen	21.891,3	24.803,1
Jubiläumsgelder	10.285,4	10.876,3
Altersteilzeit	9.056,9	7.813,1
Stiftungsaufwendungen (langfristiger Anteil)	4.521,0	7.071,0
Mediationsverfahren (langfristiger Anteil)	18.420,3	26.735,7
	117.547,8	136.665,4

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder

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

Faktoren

	2006	2005
Zinssatz	4,25%	3,5%
Lohn- und Gehaltstrend	3,5%	3,5%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,5%	1,5%

Umstellung nach IAS 19.93A – Auswirkungen der retrospektiven Anwendung IAS 19.93A

Auswirkung auf die Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen

in T€	Abfertigungs- rückstellung	Pensions- rückstellung
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.2005	42.567,1	23.090,8
Erfolgsneutrale versicherungsmathematische Differenzen per 1.1.2005	5.745,5	-1.393,1
Rückstellung zum 1.1.2005 nach rückwirkender Anwendung IAS 19.93A	48.312,6	21.697,7
Aufwand aus Verpflichtungen	5.686,7	1.324,6
Zahlungen	-3.849,0	-1.298,6
Erfolgsneutrale versicherungsmathematische Differenzen 2005	9.215,8	3.079,4
Rückstellung zum 31.12.2005 nach rückwirkender Anwendung IAS 19.93A	59.366,2	24.803,1

Auswirkung auf das Eigenkapital zum 1.1.2005

in T€	Abfertigungs- rückstellung	Pensions- rückstellung	Auswirkung auf Eigen- kapital gesamt
Rückstellung zum 1.1.2005			
vor rückwirkender Anwendung IAS 19.93A	42.567,1	23.090,8	-
Rückstellung zum 1.1.2005			
nach rückwirkender Anwendung IAS 19.93A	48.312,6	21.697,7	-
Eigenkapitalanpassung aus rückwirkender			
Anpassung der Rückstellungen nach IAS 19.93A	-5.745,5	1.393,1	-4.352,4
Latente Steuern aus rückwirkender Anwendung IAS 19.93A	1.436,4	-348,3	1.088,1
Auswirkung auf das Eigenkapital zum 1.1.2005	-4.309,1	1.044,8	-3.264,3

Auswirkung auf das Eigenkapital zum 31.12.2005 inklusive Auswirkungen zum 1.1.2005

in T€	Abfertigungs- rückstellung	Pensions- rückstellung	Auswirkung auf Eigen- kapital gesamt
Rückstellung zum 31.12.2005			
vor rückwirkender Anwendung IAS 19.93A	45.136,2	23.116,8	-
Rückstellung zum 31.12.2005			
nach rückwirkender Anwendung IAS 19.93A	59.366,2	24.803,1	-
Eigenkapitalanpassung aus rückwirkender			
Anpassung der Rückstellungen nach IAS 19.93A	-14.229,9	-1.686,4	-15.916,3
Latente Steuern aus rückwirkender Anwendung IAS 19.93A	3.557,5	421,6	3.979,1
Auswirkung auf das Eigenkapital zum 31.12.2005	-10.672,5	-1.264,8	-11.937,2

Rückstellungen für Abfertigungen

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

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

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungsverpflichtungen

in T€	2006	2005
Rückstellung zum 1.1.	59.366,2	48.312,6
Dienstzeitaufwand	4.154,0	3.532,8
Zinsaufwand	2.068,5	2.154,0
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	6.222,5	5.686,7
Erfolgsneutrale versicherungsmathematische Differenzen	-6.475,2	9.215,8
Abfertigungszahlungen	-5.740,6	-3.849,0
Rückstellung zum 31.12.	53.372,9	59.366,2

Die Rückstellungswerte entsprechen dem Barwert der Abfertigungsverpflichtungen (DBO).

Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen Pensionszuschüsse (leistungsorientierte Zuschüsse gemäß IAS 19).

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

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

Insgesamt wurden 10 in einem aktiven Dienstverhältnis stehende Personen und 89 Pensionsbezieher bzw. Personen mit einer Pensionsberechtigung in die Berechnung aufgenommen.

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum ab dem 1. September 1986 hat die Flughafen Wien AG eine Betriebsvereinbarung über eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung durch den Beitritt zu einer Pensionskasse abgeschlossen. Das Unternehmen leistet Beiträge in der Höhe von 2,5 Prozent des Monatsgrundbezeuges, solange ein aufrechtes Dienstverhältnis besteht. Zusätzlich kann der Dienstnehmer selbst Eigenbeiträge leisten. Die aus Arbeitgeberbeiträgen erworbenen Anwartschaften auf Alters- und Hinterbliebenenversorgung werden nach Ablauf eines Zeitraumes von 5 Jahren ab Beginn des Zeitraumes, für den der Arbeitgeber für den Anwartschaftsberechtigten Beiträge leistet, jedoch spätestens nach zehn Dienstjahren, unverfallbar.

Entwicklung der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen

in T€	2006	2005
Rückstellung/Barwert zum 1.1.	24.803,1	21.697,7
Dienstzeitaufwand	411,7	366,8
Zinsaufwand	854,6	957,8
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	1.266,3	1.324,6
Erfolgsneutrale versicherungsmathematische Differenzen	-2.586,1	3.079,4
Pensionsauszahlungen	-1.592,1	-1.298,6
Rückstellung/Barwert zum 31.12.	21.891,3	24.803,1

Die Rückstellungswerte entsprechen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen (DBO).

Rückstellungen für Jubiläumsgelder

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

Rückstellungen für Altersteilzeit

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

Rückstellung für Stiftungsaufwand

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft die kurz- und langfristigen Verpflichtungen zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung.

in T€	Buchwert zum 1.1.2006	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	Buchwert zum 31.12.2006
Stiftungsaufwendungen	9.177,7	-2.107,9	-1.380,0	0,0	5.689,8
davon kurzfristig					1.168,8
davon langfristig					4.521,0

Rückstellungen aus dem Mediationsverfahren

Die Rückstellungen beinhalten die kurz- und langfristigen Verpflichtungen aus dem Mediationsvertrag. Die Verpflichtungen betreffen die Finanzierung von Umweltmaßnahmen in Zusammenhang mit der Errichtung der dritten Piste bis inklusive dem Jahr 2009. Die Verpflichtungen per 31.12.2006 wurden mit 4 Prozent abgezinst.

in T€	Buchwert zum 1.1.2006	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	Buchwert zum 31.12.2006
Mediationsverfahren	39.328,6	-993,9	0,0	1.011,0	39.345,7
davon kurzfristig					20.925,5
davon langfristig					18.420,3

(24) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	2006	2005
Wasserwirtschaftsfonds	0,0	586,3
gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.380,7	0,0
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	6.138,7	7.632,5
	7.519,4	8.218,7

Der Wasserwirtschaftsfonds wurde von der Hypo Alpe Adria übernommen und wird ab 2006 als Bankdarlehen ausgewiesen.

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

(25) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	2006	2005
Nicht konsumierte Urlaube	10.287,6	9.062,0
Andere Personalansprüche	8.301,3	5.742,1
Steuern	5.522,4	6.251,4
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	65.126,4	62.278,0
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	19.237,7	16.490,0
Übrige kurzfristige Rückstellungen	6.849,6	4.658,5
Summe	115.325,0	104.482,0
Stiftungsaufwendungen (kurzfristiger Anteil)	1.168,8	2.106,7
Mediationsverfahren (kurzfristiger Anteil)	20.925,5	12.592,9
	137.419,3	119.181,6

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten unter anderem Reorganisationsmaßnahmen (T€ 3.803,9) und Leistungsprämien (T€ 1.908,8).

Die übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatzforderungen, für noch nicht abgerechnete Betriebskostenabrechnungen, der Abrechnung des Sicherheitsbeitrages und der Haftpflichtversicherung für das Jahr 2006 zusammen.

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2006

in T€	Buchwert zum 1.1.2006	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	Buchwert zum 31.12.2006
Nicht konsumierte Urlaube	9.062,0	-1,8	0,0	1.227,4	10.287,6
Andere Personalansprüche	5.742,1	-2.445,4	-40,5	5.045,1	8.301,3
Steuern	6.251,4	-6.083,2	-158,9	5.513,0	5.522,4
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	62.278,0	-36.801,6	-1.682,1	41.332,1	65.126,4
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	16.490,0	-15.998,9	-194,8	18.941,4	19.237,7
Übrige kurzfristige Rückstellungen	4.658,5	-856,7	-261,1	3.308,9	6.849,6
	104.482,0	-62.187,5	-2.337,4	75.367,9	115.325,0

(26) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	2006	2005
Barvorlagen kurzfristig	0,0	170.700,0
Bankdarlehen kurzfristig	4.652,9	0,0
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	4.652,9	170.700,0
Bankdarlehen langfristig	359.809,8	0,0
Finanzverbindlichkeiten	364.462,7	170.700,0

Die Aufnahme der Bankdarlehen im Jahr 2006 erfolgte zur Finanzierung der umfangreichen Ausbauprojekte und der Aufstockung der Beteiligungen. Das größte Darlehen beläuft sich auf T€ 300.000,0 und wurde von der Europäischen Investitionsbank mit einer fixen Verzinsung von 4,63 Prozent gewährt. Das Darlehen hat eine Laufzeit von 25 Jahren, wovon die ersten neun Jahre tilgungsfrei sind.

Die Barvorlagen sind innerhalb eines Jahres fällig. Die Bankdarlehen weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	2006	2005
bis zu einem Jahr	4.652,9	170.700,0
mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	1.833,8	0,0
mehr als fünf Jahre	357.976,1	0,0
	364.462,7	170.700,0

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in EUR abgeschlossen.

(27) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	2006	2005
gegenüber Dritten	56.446,5	49.483,8
gegenüber verbundenen Unternehmen	3.796,1	3.281,9
gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,1	388,9
	60.242,7	53.154,6

(28) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	2006	2005
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	9.647,8	5.009,6
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	4.772,0	4.992,5
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.412,8	1.366,1
Verbindlichkeiten gegenüber Wasserwirtschaftsfonds	0,0	274,7
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.695,0	4.098,3
Kreditorische Debitoren	986,5	584,1
Abgrenzung Löhne	6.433,0	5.619,0
Rechnungsabgrenzungen	30.426,1	28.430,5
Andere sonstige Verbindlichkeiten	1.251,7	1.276,8
	58.624,9	51.651,8

Der Wasserwirtschaftsfonds wurde von der Hypo Alpe Adria übernommen und wird ab 2006 als Bankdarlehen ausgewiesen.

Die Rechnungsabgrenzungen betreffen im Wesentlichen von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den im Jahr 2005 fertig gestellten Flugsicherungsturm.

Sonstige Angaben

(29) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt.

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

Die Ausschüttung der Dividenden der Flughafen Wien AG wird im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den Kassenbestand, Schecks, Guthaben bei Kreditinstituten und Wertpapiere, die für kurzfristige Zahlungsverpflichtungen vorgesehen sind.

Mit dem Erwerb von Anteilen an Letisko Košice – Airport Košice, a.s., Malta International Airport plc. und Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H. wurden Auszahlungen in Höhe von T€ 44.007,5 getätigt.

(30) Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung erfolgt nach Geschäfts- und geografischen Segmenten.

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

Segmentgliederung: Der Konzern wird primär in die Segmente Airport, Handling und Non-Aviation gegliedert. Die sekundäre Gliederung erfolgt nach Ländern.

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

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

Non-Aviation: Das Segment Non-Aviation umfasst verschiedene Leistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, Sicherheitsdienstleistungen,

Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Reinigung, Ver- und Entsorgung, Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen, Telekommunikation, Baumanagement und Beratungsleistungen.

**Segmentergebnisse 2006 nach Unternehmensbereichen
in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)**

	Airport	Handling	Non- Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	211.272,7	139.641,3	112.779,5	463.693,5
Interne Segmentumsätze	27.759,3	22.186,0	59.777,4	
Segmentumsätze	239.032,0	161.827,2	172.556,9	
Sonstige externe Umsätze				195,0
Konzernumsatz				463.888,5
Segmentergebnis	75.705,5	12.755,0	35.212,5	123.673,1
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-19.989,0
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				103.684,1
Segmentabschreibungen	37.516,1	6.676,4	21.413,1	65.605,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				358,8
Konzernabschreibungen				65.964,5
Segmentinvestitionen	141.441,7	7.676,8	54.052,7	203.171,2
Sonstige (nicht zuordenbar)				186,5
Konzerninvestitionen				203.357,7
Segmentvermögen	755.823,3	40.021,8	373.016,2	1.168.861,3
Sonstiges (nicht zuordenbar)*				316.542,9
Konzernvermögen				1.485.404,2
Segmentsschulden	133.362,7	61.368,7	129.329,4	324.060,7
Sonstige (nicht zuordenbar)*				422.147,0
Konzernschulden				746.207,7
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	382	2.020	1.278	3.681
Sonstige (nicht zuordenbar)				153
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)				3.834

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

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

Segmentergebnisse 2005 nach Unternehmensbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)

	Airport	Handling	Non- Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	188.592,4	132.229,3	89.232,0	410.053,8
Interne Segmentumsätze	22.659,1	19.429,8	53.995,7	
Segmentumsätze	211.251,5	151.659,2	143.227,7	
Sonstige externe Umsätze				284,9
Konzernumsatz				410.338,7
Segmentergebnis	66.746,1	15.483,9	34.453,4	116.683,4
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-24.388,8
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				92.294,6
Segmentabschreibungen	33.636,8	6.976,3	16.353,4	56.966,5
Sonstige (nicht zuordenbar)				418,9
Konzernabschreibungen				57.385,3
Segmentinvestitionen	194.489,4	8.461,3	115.761,2	318.711,9
Sonstige (nicht zuordenbar)				384,3
Konzerninvestitionen				319.096,2
Segmentvermögen	643.152,0	37.509,5	343.233,5	1.023.895,0
Sonstiges (nicht zuordenbar)				169.508,3
Konzernvermögen				1.193.403,3
Segmentsschulden	219.197,3	88.911,2	176.735,9	484.844,4
Sonstige (nicht zuordenbar)				54.727,7
Konzernschulden				539.572,1
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	378	1.943	1.018	3.339
Sonstige (nicht zuordenbar)				161
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)				3.500

Segmentergebnisse 2006 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Umsätze	463.365,9	522,6	0,0	463.888,5
EBIT	103.488,9	389,3	-194,0	103.684,1
Vermögen	1.372.490,8	50.770,8	62.142,5	1.485.404,2
Schulden	743.957,0	453,0	1.797,7	746.207,7
Mitarbeiter (Durchschnitt)	3.834	0	0	3.834

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den voll konsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Die Werte der Flughafen-gesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

Segmentergebnisse 2005 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Österreich	Malta	Konzern
Umsätze	409.823,8	514,9	410.338,7
EBIT	92.228,6	66,0	92.294,6
Vermögen	1.166.529,4	26.873,9	1.193.403,3
Schulden	538.681,6	890,4	539.572,1
Mitarbeiter (Durchschnitt)	3.500	0	3.500

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

(31) Finanzinstrumente*Originäre Finanzinstrumente*

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

Marktwerte

Der Marktwert der flüssigen Mittel und kurzfristigen Veranlagungen, kurzfristigen For-derungen und Verbindlichkeiten entspricht aufgrund der täglichen bzw. kurzfristigen Fälligkeiten annähernd dem Buchwert.

Wertpapiere und Wertrechte des Anlagevermögens

in T€	Buchwert	Marktwert	Durchschnittl.	Buchwert	Marktwert	Durchschnittl.
	2006	2006	Effektivver-	2005	2005	Effektivver-
			zinsung in %			zinsung in %
R 63 Fonds	0,0	0,0	n.a.	32.724,0	32.724,0	9,2
Aktien	494,9	494,9	n.a.	494,9	494,9	n.a.
Sonstige	3.165,5	3.165,5	n.a.	3.177,7	3.177,7	n.a.
	3.660,4	3.660,4		36.396,7	36.396,7	

Der R 63 Fonds, ein Dachfonds der Raiffeisen KAG, diente teilweise der Deckung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung gemäß § 14 EStG. Das Wertpapierdeckungs-erfordernis ist zum 31.12.2006 nicht mehr gegeben. Aus diesem Grunde wurde der R 63 Fonds in das Umlaufvermögen umgegliedert.

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

In den sonstigen Wertpapieren des Anlagevermögens sind Wertrechte aus Rückdeckungs-versicherungen in Höhe von T€ 2.677,2 enthalten.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

in T€	Buchwert 2006	Marktwert 2006	Durchschnittl. Effektivver- zinsung in %	Buchwert 2005	Marktwert 2005	Durchschnittl. Effektivver- zinsung in %
R 63 Fonds	34.162,1	34.162,1	3,9	0,0	0,0	n.a.
GF 7 Fonds	37.045,1	37.045,1	6,5	35.047,6	35.047,6	5,9
Rentenpapiere	19.966,4	19.966,4	5,0	0,0	0,0	n.a.
	91.173,6	91.173,6		35.047,6	35.047,6	

Der R 63 Fonds war per 31.12.2006 zu 66,0 Prozent in Anleihen, zu 9,0 Prozent in Immo-bilienfonds, zu 20,8 Prozent in Aktien und zu 4,2 Prozent in Hedge Funds investiert.

Der GF 7 Fonds von der Capital Invest war am 31.12.2006 zu 12,7 Prozent in Geldmarkt-veranlagungen, zu 0,5 Prozent in Bargeld, zu 53,0 Prozent in Renten und zu 33,8 Prozent in Aktien investiert.

Die Rentenpapiere betreffen Griechische Staatsanleihen.

Finanzverbindlichkeiten

in T€	Buchwert 2006	Marktwert 2006	Durchschnittl. Effektivver- zinsung in %	Buchwert 2005	Marktwert 2005	Durchschnittl. Effektivver- zinsung in %
Kontokorrentkredite	0,0	0,0	n.a.	0,0	0,0	n.a.
Barvorlagen	0,0	0,0	n.a.	170.700,0	170.700,0	2,5%
Bankdarlehen	364.462,7	370.481,1	4,4%	0,0	0,0	n.a.
	364.462,7	370.481,1	4,4%	170.700,0	170.700,0	2,5%

Für Bankdarlehen in Höhe von T€ 359.947,9 per 31.12.2006 sind feste Zinssätze verein-bart. Für die übrigen Bankdarlehen gelten variable Zinssätze.

Alle Finanzverbindlichkeiten sind in der Buchwährung (€) abgeschlossen.

*Derivative Finanzinstrumente***Zinsswaps**

in T€	Nennwert	Fair Value	Nennwert	Fair Value
	2006	2006	2005	2005
EUR/CHF	25.920,0	266,0	0,0	0,0

Die Flughafen Wien AG hat 2006 zur Verbesserung der Kreditkonditionen einen Zinsswap über einen Betrag von T€ 25.920,0 mit einer Laufzeit bis 2016 abgeschlossen. Die Zinsauszahlungen ändern sich in Abhängigkeit von der Kursentwicklung des CHF, die Zinseinzahlungen werden mit einem fixen Prozentsatz verzinst. Der Auszahlungszinssatz wird ab einem bestimmten Kursstand des CHF angepasst. Die Bewertung des Zinsswap wurde unter Anwendung anerkannter mathematischer Verfahren und auf der Basis der uns zum Berechnungszeitpunkt vorliegenden Marktdaten ermittelt. Der Ausweis des fair value erfolgte bei einem negativen Wert unter der Position „Rückstellungen für derivative Finanzinstrumente“ in der Gruppe der langfristigen Rückstellungen, bei einem positiven Wert unter der Position „Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände“ in der Gruppe der kurzfristigen Forderungen und sonstigen kurzfristigen Vermögensgegenstände.

Die Änderung des beizulegenden Zeitwerts in Höhe von T€ 266,0 wurde als Zinsertrag in der Konzern-Gewinn- und Verlust-Rechnung erfasst.

(32) Angaben über Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Geschäftsfälle zwischen dem Mutterunternehmen und den voll konsolidierten Gesellschaften wurden in der Konsolidierung eliminiert und werden nicht unter diesem Punkt angeführt. Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht einbezogenen Unternehmen werden aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt. Die Geschäftsbeziehungen mit den einbezogenen assoziierten Unternehmen werden unter Punkt 12 ausgewiesen.

Mit der Wien Energie, ein Unternehmen des Gesellschafters Stadt Wien, bestehen Strombezugsverträge, die zu fremdüblichen Konditionen abgeschlossen wurden.

Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens werden unter Punkt 37 – Angaben über Organe und Arbeitnehmer dargestellt.

(33) Risikomanagement

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

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

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

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

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

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

Absatzmarktrisiken

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

Die Gefahr eines Verkehrsrückganges aufgrund von Terror, Kriegen oder sonstigen externen Schocks (z.B. SARS) kann grundsätzlich als Einzelunternehmen nur sehr schwer eingegrenzt werden. Am Flughafen Wien werden den Auswirkungen eines solchen Schocks vor allem durch hohe Qualitätsansprüche im Bereich Sicherheit und aktiver Öffentlich-

keitsarbeit begegnet. Dies vor allem durch eine enge Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat und durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Darüber hinaus wird je nach Intensität und Auswirkung eines solchen Ereignisses sowohl mit einer flexiblen Kosten- und Preisgestaltung als auch mit einem entsprechend angepassten Investitionsprogramm reagiert.

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

Mit entsprechenden Marketingmaßnahmen sowie flexiblen Kosten- und Preisgestaltungsprogrammen, die allen Airlines zu Gute kommen, wird versucht dem Absatzmarktrisiko entgegenzuwirken. Mit den Tarifabsenkungen und Veränderungen des Tarifmodells und der damit verbundenen Beteiligung am Auslastungsrisiko der Fluglinien sowie mit Incentiveprogrammen wurden die Kosten der Fluglinien gesenkt und die Förderung der strategisch bedeutsamen interkontinentalen und ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen ausgeweitet. Weiters wird mit Hilfe von gezielten Marketingmaßnahmen den Airlines die Vorteilhaftigkeit des Standortes Wien nahe gebracht und Verkehr nach Wien generiert.

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

Beschaffungsmarktrisiken

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

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

Eine besondere Situation ergibt sich bei den Planungsarbeiten für die Kapazitätserweiterung im Pistenbereich. Der Investition ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegt. Hier wird dem Risiko mit Hilfe eines Mediationsverfahrens durch Kommunikation und Abstimmung begegnet.

Schadensrisiken

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

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

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

Zinsänderungsrisiko: Ein Zinsänderungsrisiko liegt bei der Veranlagung der liquiden Mittel, bei den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens und bei den Bankdarlehen vor.

Die Wertpapiere werden überwiegend über Investmentfonds gehalten und sind jederzeit liquidierbar, das Zinsänderungsrisiko kann bei diesen Positionen als nicht wesentlich bezeichnet werden.

Die Schuldenseite beinhaltet Bankdarlehen und kurzfristige Barvorlagen mit überwiegend fixer Verzinsung.

Währungsänderungsrisiko: Währungsrisiken bestehen insbesondere dort, wo Finanzinstrumente in einer anderen als der lokalen Währung der Gesellschaft bestehen.

Die Fakturierung erfolgt generell in lokaler Währung, 99,96 Prozent der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen basieren auf lokaler Währung, somit ergibt sich für Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nur ein geringes Währungsänderungsrisiko.

Die Veranlagungen der Guthaben bzw. die Aufnahmen von Darlehen bei Kreditinstituten erfolgen nahezu ausschließlich im eigenen Währungsraum der anlegenden Konzerngesellschaft, sodass mit Ausnahme eines Zinsswaps kein Währungsrisiko besteht.

Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken: Die Liquidität der Flughafen Wien AG wird durch eine kurz- und langfristige Liquiditätsplanung abgesichert.

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

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

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

Rechtliche Risiken

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

Tarifänderungsanträge unterliegen der Genehmigungspflicht durch die Oberste Zivilluftfahrtbehörde. Der Flughafen Wien hat mit der Genehmigungsbehörde ein Indexmodell bis Ende 2009 vereinbart. Sollte es zu keiner Weiterführung kommen, gelten die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes.

(34) Operating-Lease-Verhältnisse

Die Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H., die zu 100 Prozent im Besitz des Konzerns steht, hat im Dezember 2005 einen Leasingvertrag mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien abgeschlossen. Es handelt sich hierbei um ein Operating-Lease-Verhältnis.

in T€	2006
Leasingaufwand laufendes Jahr	6.452,6
Zukünftige Leasingzahlungen	
bis zu einem Jahr	6.452,6
mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	25.810,5
mehr als fünf Jahre	96.789,4

Es besteht auf die Leasing-Objekte ein Untermietverhältnis, welches die zukünftigen Leasingaufwendungen abdeckt.

(35) Sonstige Verpflichtungen

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

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzungen des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in der Höhe von T€ 5.542,5.

Offene Verpflichtungen aus dem Erwerb von Sachanlagen belaufen sich per per 31.12.2006 auf rund € 207 Mio.

(36) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es gab diesbezüglich keine berichtenswerten Ereignisse.

(37) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt:

im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2006	2005
Arbeiter	2.821	2.516
Angestellte	1.013	985
	3.834	3.500

Die Mitglieder des Vorstandes der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand im Geschäftsjahr 2006 und 2005:

in T€	2006 fixe Bezüge	2006 erfolgs- abhängige Bezüge	2006 Sach- bezüge	2006 Gesamt- bezüge	2005 Gesamt- bezüge
Mag. Christian Domany	224,6	200,5	7,2	432,3	263,5
Mag. Herbert Kaufmann	224,6	200,5	7,5	432,6	334,6
Ing. Gerhard Schmid	224,6	200,5	7,5	432,6	334,6
	673,8	601,6	22,1	1.297,5	932,8

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

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

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstandes der Konzernleitung beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 636,9 (2005: T€ 620,0).

Aufwendungen für das Key Management

Das Key Management umfasst die Vorstandsmitglieder, die Prokuristen der Flughafen Wien AG, die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften und den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG. Es werden gemäß IAS 24 die gebuchten Aufwendungen dargestellt:

in T€	2006	2005
Kurzfristig fällige Leistungen	2.675,7	2.422,3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	115,5	494,9
Andere langfristig fällige Leistungen	10,1	9,6
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	423,1	80,7
Summe	3.224,3	3.007,5

Die Aufwendungen für Vergütungen, Sitzungsgelder und Reisespesen an den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG betragen im Jahr 2006 T€ 112,4 (2005: T€ 138,0) und sind in den kurzfristig fälligen Leistungen des Key Management enthalten.

Schwechat, am 20. Februar 2007

Der Vorstand

Mag. Christian Domany
Vorstandsmitglied

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Anlage 1 zu Anhang

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil	Konsolidierungsart	Bemerkung
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100%	VK	
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIE	Österreich	100%	VK	
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100%	VK	
BTS Holding a.s.	BTSH	VIE	Slowakei	47,7%	VK	
KSC Holding a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	47,7%	VK	
VIE Malta Ltd.	VIE Malta	VINT	Malta	100%	VK	
Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H.	APBF	VIE	Österreich	25%	EQ	
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	40%	EQ	
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66%	EQ	
Malta International Airport plc.	MIA	MMLC	Malta	40%*	EQ	
Malta International Airport plc.	MIA	VIE Malta	Malta	10,1%	EQ	
Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ	
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GetService I	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
GetService-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GetService II	VIAS	Österreich	51%	NK	a)
Salzburger Flughafen						
Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	Shops	VIE	Österreich	100%	NK	a)
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability						
Company in Liquidation	VIAS Hellas	VIAS	Griechenland	100%	NK	a)
Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International						
Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIE BBI	VIE	Deutschland	100%	NK	a)

* Im Vorjahr wurde der durchgerechnete Anteil von VIE an MIA dargestellt

Erläuterung Konsolidierungsart:

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

Erläuterung Bemerkung: a) Nichteinbeziehung – materiality

Bericht des Abschlussprüfers und Bestätigungsvermerk

An den Aufsichtsrat und die Aktionäre der Flughafen Wien Aktiengesellschaft:

„Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2006 geprüft. Die Aufstellung und der Inhalt dieses Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen und von der Europäischen Union übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie des in Übereinstimmung mit den österreichischen handelsrechtlichen Vorschriften erstellten Konzernlageberichtes liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung und einer Aussage, ob der Konzernlagebericht im Einklang mit dem Konzernabschluss steht.

Wir haben unsere Prüfung gemäß der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung unter Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) der International Federation of Accountants (IFAC) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, und eine Aussage getroffen werden kann, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für Beträge und sonstige Angaben im Konzernabschluss überwiegend auf Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen, wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil abgibt.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2006 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2006 bis 31. Dezember 2006 in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board herausgegebenen und von der Europäischen Union übernommenen International Financial Reporting Standards. Der Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Konzernabschluss.“

Wien, am 20. Februar 2007

CONFIDA
WIRTSCHAFTSTREUHANDGESELLSCHAFT M.B.H.
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

Mag. Christoph Luger, e.h.
Wirtschaftsprüfer



ppa. Mag. Andreas Nußgruber, e.h.
Wirtschaftsprüfer

Bei Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses in einer von der bestätigten Fassung abweichenden Form bedarf es zuvor unserer erneuten Stellungnahme, sofern hierbei unser Bestätigungsvermerk zitiert oder auf unsere Prüfung hingewiesen wird.

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

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

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

Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften. Kapitalanteil: 99% VIEL; 1% IVW

in T€	2006	2005
Eigenkapital	4.881,7	6.646,5
Umsatzerlöse	6.811,6	284,4
Jahresfehlbetrag	-41,6	-140,6

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

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

in T€	2006	2005
Eigenkapital	83.820,7	77.312,6
Umsatzerlöse	14.733,3	14.380,7
Jahresüberschuss	6.508,1	6.384,5

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

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

in T€	2006	2005
Eigenkapital	56,0	56,0
Umsatzerlöse	12.470,4	9.344,7
Jahresüberschuss	1.228,6	1.180,2

Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)

Die Gesellschaft erbringt Dienstleistungen am Elektroanlagensektor. Weiters ist sie tätig in der Errichtung von elektrischen Anlagen und Versorgungseinrichtungen, überwiegend an technischen Einrichtungen flughafenspezifischer Prägung, und in der Installation elektrischer Infrastruktur. Kapitalanteil: 100%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	2.264,3	2.023,0
Umsatzerlöse	7.693,9	13.402,1
Jahresüberschuss	1.563,4	1.322,8

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

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

in T€	2006	2005
Eigenkapital	6.283,8	4.105,5
Umsatzerlöse	28.798,3	18.721,3
Jahresüberschuss	2.178,4	470,5

VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Die Gesellschaft dient als Holding für die beiden Tochtergesellschaften BPIB & VOPE welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, der Entwicklung und Vermarktung der im Eigentum stehenden Liegenschaften haben. Kapitalanteil: 100%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	16.272,8	7.422,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	35,8	-55,6

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

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

in T€	2006	2005
Eigenkapital	27.219,6	27.219,6
Umsatzerlöse	47,0	22,8
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-722,8	41,6

VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. (VOPE)

Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Parks Bauteil II. Kapitalanteil: 100%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	8.588,3	26,2
Umsatzerlöse	140,4	0,0
Jahresfehlbetrag	-252,9	-8,8

BTS Holding a.s.

Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten. Kapitalanteil: 47,7%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	49.597,0	0,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresüberschuss	1.557,6	0,0

KSC Holding a.s.

Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen. Kapitalanteil: 47,7%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	32.146,7	0,0
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-92,7	0,0

VIE-Malta Ltd.

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

in T€	2006	2005
Eigenkapital	29.056,1	27.555,4
Umsatzerlöse	522,6	514,9
Jahresüberschuss	1.756,3	1.383,2

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

Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H.

Die Gesellschaft ist im Bereich der Flughafen-Bodenabfertigung am Flughafen Wien tätig. Kapitalanteil: 25% + 1 Anteil

in T€	2006	2005
Eigenkapital	-190,8	0,0
Umsatzerlöse	2.763,9	1.392,8
Jahresfehlbetrag	-209,3	-486,3

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

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

in T€	2006	2005
Eigenkapital	11.584,9	12.696,3
Umsatzerlöse	6.892,3	6.072,2
Jahresfehlbetrag	-1.111,5	-1.515,5

Letisko Košice – Airport Košice, a.s.

Betrieb des Flughafens in Košice. Kapitalanteil: 66%

SCA Schedule Coordination Austria GmbH

Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien, sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeit. Kapitalanteil: 40%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	226,4	90,0
Umsatzerlöse	884,5	715,1
Jahresüberschuss	136,4	7,1

3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.

Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind. Kapitalanteil: 100%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	544,4	446,6
Umsatzerlöse	1.572,1	1.299,8
Jahresüberschuss	254,7	156,6

„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH

Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung, etc. Kapitalanteil: 51%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	1.042,5	866,0
Umsatzerlöse	3.082,3	2.362,0
Jahresüberschuss	176,5	407,5

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

Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig. Kapitalanteil: 100%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	59,0	57,0
Umsatzerlöse	1,1	16,3
Jahresüberschuss	2,0	12,4

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

Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen, Gesellschaften in Verbindung mit Flughäfen und für Gesellschaften beauftragt durch Flughäfen oder Fluglinien. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme von VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet. Kapitalanteil: 100%

in T€	2005
Eigenkapital	11,7
Umsatzerlöse	0,0
Jahresfehlbetrag	-2,6

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

Gegenstand des Unternehmens: Die VIE-BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & CoKG beteiligt, die für die Verfolgung des Projektes „Flughafen Berlin“ tätig war. Kapitalanteil: 100%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	1.126,4	1.688,1
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag/-überschuss	-564,7	22,5

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

Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland. Kapitalanteil: 100%

in T€	2006	2005
Eigenkapital	27,9	30,5
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Jahresfehlbetrag	-2,6	-4,5

Bericht des Aufsichtsrats



Sitzungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2006 zehn Sitzungen abgehalten und zwar am 27. Jänner, 22. Februar, 22. März, 17. Mai, 25. Juli, 3. August, 14. August, 21. August, 15. November und 13. Dezember. Weiters fanden sieben Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses, drei des Prüfungsausschusses und zwei des Strategieausschusses statt.

Die Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung, insbesondere die mittelfristige strategische Positionierung der Gesellschaft sowie die Fragen der Akquisition bzw. der Beteiligung an anderen Flughäfen und berichteten darüber dem Aufsichtsratsplenium.

Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Corporate Governance Kodex

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

Der Aufsichtsrat beauftragte im Jahr 2006 den Wirtschaftsprüfer mit der eingehenden Prüfung des Risikomanagements. Der Bericht des Wirtschaftsprüfers wurde eingehend im Prüfungsausschuss diskutiert. Es gibt keine wesentlichen Beanstandungen des Risikomanagements der Flughafen Wien AG.

Abschlussprüfung

Die Fa. CONFIDA, Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 1191 Wien, wurde in der 16. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2006 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

Feststellung des Jahresabschlusses

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen unter der Anwesenheit und mit Unterstützung des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und Lagebericht 2006 der Flughafen Wien AG eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2006 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2006 der Flughafen Wien AG festgestellt.

Gewinnverteilungsvorschlag

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2006 von € 46,205.836,41 eine Dividende von € 2,20 je Aktie, das sind insgesamt € 46,200.000,00, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 5.836,41 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Dank und Anerkennung

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2006 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

GD Stv. Johannes Coreth

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, am 21. März 2007

11

ERKLÄREN SIE IHR „FACH- CHINESISCH“!

Fachtermini lassen sich nicht immer vermeiden,
aber sie lassen sich immer erklären.
Und wenn Fragen offen bleiben,
reichen Sie die Antworten persönlich nach.



Glossar

Fachtermini

AEA: Association of European Airlines – Verband der europäischen Linienfluggesellschaften

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

Brokerage: Vermittlung von Flugzeugen für Bedarfsflüge

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

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

Flugbewegungen: Starts und Landungen

Fluglärmzone: Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird

General Aviation: Allgemeine Luftfahrt

Handling: Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

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

Homecarrier: Heimische Fluggesellschaft

Hub: Drehscheibe im Luftverkehr

IATA: International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

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

Low-Cost-Carrier: Billigfluglinie

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

Minimum Connecting Time: Garantierte Mindestumsteigezeit

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

Point-to-Point-Verkehr: Direktflüge ohne Zwischenstopp

Private Aircraft: Luftfahrzeuge in Privatbesitz

Push-back: Zurücksetzen eines Luftfahrzeugs, das mit dem Bug zum Gate steht

Ramp Handling

Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Catering-transport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport, Push-back etc.

Sekundärdestinationen: Flugziele, die nicht täglich angefliegen werden

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

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

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

Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

Anlagenintensität: Anlagevermögen / Gesamtvermögen

Anlagendeckungsgrad 2: (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen

Capital Employed: Sachanlagevermögen + Immaterielle Vermögensgegenstände + Langfristige Forderungen + Working Capital

EBITDA-Margin: (EBIT + Abschreibungen) / Betriebsleistung

EBIT-Margin: EBIT / Betriebsleistung

Eigenkapitalquote: Eigenkapital / Bilanzsumme

Gearing (Verschuldungsgrad): Nettoverschuldung / Eigenkapital

Nettoverschuldung (Net debt): (Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten) – liquide Mittel

ROE (Return on Equity after Tax): Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital

ROCE (Return on Capital Employed after Tax): EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed

ROS Umsatzrendite (Return on Sales): EBIT / Umsatz

Working Capital: Vorräte + Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände - Kurzfristige Steuerrückstellungen - Übrige kurzfristige Rückstellungen - Lieferantenverbindlichkeiten - Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

WACC:(Weighted Average Cost of Capital, gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten) Zinssatz Eigenkapital * Eigenkapitalanteil) + (Fremdkapitalzinssatz nach Steuern * Fremdkapitalanteil) Der Zinssatz des Eigenkapitals wird vom Kurs der langfristigen Anleihen zum Jahresende abgeleitet. Es wird ein Risikozuschlag von 3 Prozent mit einem Betafaktor von 1 aufgeschlagen. Der Fremdfinanzierungszinssatz ergibt sich aus der durchschnittlichen Verzinsung der Darlehen zum Jahresende. Als Eigenkapital wird der Börsenwert angesetzt.

Antwortkarte

- Ja, ich möchte mich auch künftig über die Flughafen Wien AG informieren.
Bitte senden Sie mir regelmäßig Ihre Aktionärsbriefe sowie
Geschäftsberichte zu.
- Ich ziehe es vor, aktuelle Informationen per e-mail zu erhalten.
Meine e-mail-Adresse lautet: _____@_____
- Bitte laden Sie mich zu Ihren Unternehmensbesichtigungen bzw.
Informationsveranstaltungen ein.
- Bitte nehmen Sie meinen Namen aus der Aktionärsdatei. Ich habe kein
weiteres Interesse an Informationen über die Flughafen Wien AG.

Name/Firma: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Postgebühr
zahlt
Empfänger

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

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

DVR: 008613
Firmenbuchnummer: FN 42984 m
Firmenbuchgericht:
Landesgericht Korneuburg

Investor Relations:

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

Leitung Kommunikation:

Michael Kochwalter
Telefon: +43-1-7007-22300
e-mail: m.kochwalter@viennaairport.com

Externe Kommunikation:

Mag. Brigitta Pongratz
Telefon: +43-1-7007-22399
e-mail: b.pongratz@viennaairport.com

Disclaimer

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 6. März 2007 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Die Online-Ausgabe des Geschäftsberichts 2006 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage

**www.viennaairport.com unter:
<http://gb2006.viennaairport.com>**

Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Personenbegriffe (Mitarbeiter, Mitarbeiterin) verzichtet und die männliche Form angeführt. Gemeint und angesprochen sind jedoch immer beide Geschlechter.

ÜBER DIE HERAUSGEBER

Die Flughafen Wien AG ist eine der wenigen börsennotierten Flughäfen in Europa. Als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien wird die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette angeboten. Begünstigt durch die geografische Lage im Zentrum Europas, positioniert sich der Flughafen Wien als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den florierenden Destinationen Mittel- und Osteuropas. Zudem stützt sich seine Wachstumsstrategie auf die positive Nachfrageentwicklung der Destinationen des Fernen und Mittleren Ostens und die überdurchschnittliche Dynamik der Low-Cost-Carrier. Für 16,9 Millionen Passagiere war der Flughafen Wien 2006 Ausgangs- oder Endpunkt ihrer Reise, um 6,3 Prozent mehr als im Jahr zuvor.

