



Geschäftsbericht **2018**

Flughafen Wien AG

www.viennaairport.com

› **Die Flughafen-Wien-Gruppe im Überblick** 

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe¹

› Betriebswirtschaftliche Kennzahlen

in € Mio.	2018	Veränderung	2017	2016	2015
Gesamtumsatz	799,7	6,2%	753,2	741,6	720,2
davon Airport	392,3	6,5%	368,2	370,8	359,2
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen	166,1	3,3%	160,7	158,4	151,3
davon Retail & Properties	132,9	5,4%	126,1	123,9	128,2
davon Malta	92,2	11,9%	82,4	73,1	67,0
davon Sonstige Segmente	16,2	2,6%	15,7	15,4	14,5
EBITDA	350,4	7,3%	326,5	329,8	312,5
EBITDA-Marge (in %) ²	43,8	n.a.	43,3	44,5	43,4
EBIT	220,8	15,1%	191,8	172,0	171,8
EBIT-Marge (in %) ³	27,6	n.a.	25,5	23,2	23,9
ROCE vor Steuern (in %) ⁴	12,5	n.a.	11,0	9,8	9,6
ROCE nach Steuern (in %) ⁵	9,4	n.a.	8,2	7,4	7,2
Konzernergebnis	151,9	19,7%	126,9	112,6	111,8
Konzernergebnis Muttergesellschaft	137,3	19,6%	114,7	102,6	100,3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	291,2	4,8%	277,9	255,1	255,5
Investitionen ⁶	165,7	60,0%	103,6	92,0	87,1
Ertragsteuern	56,4	21,3%	46,5	40,8	39,9
Beschäftigte Köpfe (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁷	6.330	9,7%	5.772	5.731	5.800
Mitarbeiter Jahresdurchschnitt (FTE) (Flughafen-Wien-Gruppe) ⁸	4.830	4,5%	4.624	4.657	4.666

in € Mio.	31.12.2018	Veränderung	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015
Eigenkapital	1.297,0	7,1%	1.211,0	1.144,0	1.139,3
Eigenkapitalquote (in %)	60,1	n.a.	58,7	56,7	52,5
Nettoverschuldung	142,5	-37,2%	227,0	355,5	487,8
Bilanzsumme	2.158,1	4,6%	2.063,0	2.018,3	2.170,9
Gearing (in %)	11,0	n.a.	18,7	31,1	42,8

› Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

	2018	Veränderung	2017	2016	2015
Passagierentwicklung Gruppe					
Flughafen Wien (in Mio.)	27,0	10,8%	24,4	23,4	22,8
Malta Airport (in Mio.)	6,8	13,2%	6,0	5,1	4,6
Košice Airport (in Mio.)	0,5	9,1%	0,5	0,4	0,4
Flughafen Wien und Beteiligungen (VIE, MLA, KSC)	34,4	11,3%	30,9	28,9	27,8
Verkehrsentwicklung Wien					
Gesamtpassagiere (in Mio.)	27,0	10,8%	24,4	23,4	22,8
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,7	3,7%	6,4	6,2	6,3
Flugbewegungen	241.004	7,3%	224.568	226.395	226.811
MTOW (in Mio. Tonnen) ⁹	9,6	8,4%	8,8	8,7	8,4
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	295.427	2,6%	287.962	282.726	272.575
Sitzladefaktor (in %) ¹⁰	76,0	n.a.	74,8	73,4	74,3

› Börsentechnische Kennzahlen

	2018	Veränderung	2017	2016	2015
Anzahl der ausgegebenen Aktien (in Mio.) ¹¹	84,0	0,0%	84,0	84,0	84,0
KGV (per 31.12.)	21,1	-14,3%	24,6	19,2	18,4
Gewinn je Aktie (in €) ¹¹	1,63	19,6%	1,37	1,22	1,19
Dividende je Aktie (in €) ^{11,12}	0,890	30,9%	0,680	0,625	0,500
Dividendenrendite (per 31.12.; in %)	2,58	n.a.	2,02	2,67	2,28
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	54,5	n.a.	49,8	51,2	41,9
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	2.898,0	2,5%	2.826,6	1.965,6	1.839,6
Börsenkurs: Höchstwert (in €) ¹¹	36,30	2,8%	35,32	27,45	22,43
Börsenkurs: Tiefstwert (in €) ¹¹	31,50	33,5%	23,59	18,80	18,81
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €) ¹¹	34,50	2,5%	33,65	23,40	21,90
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1,6
Marktgewichtung ATX Prime (per 31.12.; in %)	1,27	n.a.	0,92	0,88	n.a.

Erläuterungen:

- 1) Vergleichswerte 2015 angepasst (vgl. Abschnitt VI. Konzernanhang 2016); Segmente 2017: an neue Berichtsstruktur angepasst
- 2) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse
- 3) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse
- 4) ROCE vor Steuern (Return on Capital Employed before Tax) = EBIT / durchschnittliches Capital Employed
- 5) ROCE nach Steuern (Return on Capital Employed after Tax) = EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- 6) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien inklusive Rechnungskorrekturen Vorjahre, exkl. Finanzanlagen
- 7) Anzahl der Köpfe (Vertragsverhältnisse) ohne Gewichtung nach Beschäftigungsgrad für die Flughafen-Wien-Gruppe im laufenden Jahr
- 8) Nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlingen, exklusive Mitarbeitern ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorständen und Geschäftsführern gewichtetes „Full-time Equivalent“ im Jahresdurchschnitt (FTE)
- 9) MTOW: Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht) der Luftfahrzeuge
- 10) Sitzladefaktor: Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplatzkapazität
- 11) Aktiensplit 1:4 mit Wirkung 27.6.2016 durchgeführt – Historie entsprechend angepasst; alte ISIN AT0000911805 durch neue AT00000VIE62 ersetzt
- 12) Dividende 2018: Vorschlag an die Hauptversammlung

Inhalt

10	—	Brief an die Aktionäre
14	—	Corporate-Governance-Bericht
26	—	Bericht des Aufsichtsrats
28	—	Konzernlagebericht
92	—	Konzernabschluss
94	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
95	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
96	—	Konzern-Bilanz
97	—	Konzern-Geldflussrechnung
98	—	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
100	—	Konzernanhang
236	—	Erklärung des Vorstands nach § 124 Börsegesetz
237	—	Bestätigungsvermerk
244	—	Glossar



Mag. Julian Jäger

Dr. Günther Ofner

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

Das Geschäftsjahr, über das wir auf den folgenden Seiten detailliert berichten, war in vieler Hinsicht außergewöhnlich und es war auch außergewöhnlich erfolgreich.

Bemerkenswert war etwa, dass es gelungen ist, trotz des Ausfalls unseres zweitgrößten Carriers airberlin im Herbst 2017, schon im Folgejahr bei den Passagierzahlen ein zweistelliges Plus zu verbuchen. 27 Millionen Fluggäste wurden 2018 am Flughafen Wien abgefertigt, um 10,8% mehr als im Vorjahr (2017: 24,4 Mio.).

Getragen wurde diese positive Entwicklung von zwei Faktoren: einerseits verzeichnete unserer Home-Carrier Austrian Airlines durch neue Strecken und Frequenzverdichtungen auf bestehenden Routen ein kräftiges Wachstum, andererseits haben Low-Cost-Carrier (LCC) wie easyjet und Eurowings ihr Angebot deutlich ausgeweitet, beziehungsweise – wie etwa Level, Wizz Air oder Laudamotion – neue Stationen in Wien eröffnet. Erstmals sind damit von Wien aus mehr als 200 Destinationen direkt erreichbar, darunter auch neue Langstrecken wie Kapstadt, Tokio-Narita und Shenzhen.

Auch die Flugbewegungen haben 2018 kräftig zugelegt, nachdem in den vergangenen Jahren größere Flieger und steigende Auslastung das Passagierwachstum weitgehend kompensiert haben. Die Zahl der Starts und Landungen stieg von 224.568 im Vorjahr um 7,3% auf 241.004 und gleichzeitig konnte der durchschnittliche Sitzladefaktor abermals von 74,8% auf 76,0% gesteigert werden.

>

Zum Erfolg im abgelaufenen Geschäftsjahr haben auch unsere internationalen Beteiligungen beigetragen: Der Flughafen Malta verbuchte mit 6,8 Millionen Fluggästen – ein Plus von 13,2% - einen neuen Passagierrekord und auch am Airport Košice wurden um 9,1% mehr Reisende abgefertigt.

Die gute Passagierentwicklung hat sich auch in den wirtschaftlichen Ergebnissen positiv niedergeschlagen. So konnten bei allen relevanten Finanzkennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe neue Rekordwerte erreicht werden. Der Umsatz der Flughafen Wien Gruppe erhöhte sich um 6,2% auf €799,7 Mio. (2017: €753,2 Mio.), das EBITDA stieg um 7,3% auf €350,4 Mio. (2017: €326,5 Mio.). Damit hat sich die EBITDA-Marge gegenüber dem Vorjahr leicht auf 43,8% erhöht (2017: 43,3%) und konnte somit seit 2011 um mehr als ein Drittel gesteigert werden. Das EBIT erreichte mit €220,8 Mio. und einem Plus von 15,1% ebenso einen neuen Rekordwert wie das Nettoergebnis vor Minderheiten mit €151,9 Mio. was einem Zuwachs von 19,7% entspricht (2017: €126,9 Mio.). Das Ergebnis je Aktie legte um 19,6% von €1,37 auf €1,63 zu.

Die Bilanzstruktur hat sich durch die steigende Profitabilität nochmals deutlich verbessert. So konnte die Nettoverschuldung um €84,5 Mio. beziehungsweise mehr als ein Drittel auf €142,5 Mio reduziert werden. Das Verhältnis von Verschuldung zu EBITDA verbessert sich damit auf 0,4. Während sich die Eigenkapitalquote von 58,7% weiter auf 60,1% erhöht hat, sank das Gearing von 18,7% auf nur noch 11,0%.

Das verbesserte Ergebnis erlaubt es uns, eine deutlich erhöhte Dividende vorzuschlagen. Die Genehmigung durch die Hauptversammlung vorausgesetzt, wird die Ausschüttung je Aktie um 31% von €0,68 auf €0,89 steigen. Das entspricht einer Pay-out-Ratio von rund 55%.

Trotz dieser sehr guten Ergebnisse gibt es einen Wermutstropfen: Das Groundhandling wies 2018 ein negatives Ergebnis aus. Wir haben daher in diesem Geschäftsfeld mit umfangreichen Prozessoptimierungen begonnen, mit der festen Absicht, schon 2019 wieder in die Gewinnzone zurückzukehren.

Es versteht sich von selbst, dass ein Plus von 2,6 Millionen Passagieren in nur einem Jahr sowohl für die Infrastruktur als auch für unsere Mitarbeiter eine beträchtliche Belastung darstellt. Und auch hier gibt es Außergewöhnliches zu berichten: denn trotz dieser zusätzlichen Herausforderung ist es dem Flughafen Wien gelungen, im Ranking der Luftfahrtrating-Agentur Skytrax basierend auf der Befragung von mehreren Millionen Passagieren in der Wertung „Best Airport Staff in Europe“ nach Platz zwei im Vorjahr die Position der Nummer Eins zurückzuerobern.

Damit hat der Vienna Airport in den vergangenen fünf Jahren in diesem Ranking vier Mal Platz eins und einmal Platz zwei belegt. Wir sind damit nicht mehr und nicht weniger als die europäische Benchmark, was Qualität, Professionalität und Freundlichkeit unserer Mitarbeiter betrifft, denen wir an dieser Stelle für ihren tollen Einsatz und ihr unermüdliches Bemühen um unsere Kunden ganz herzlich danken möchten. Diese Anerkennung von außen zeigt auch, dass das Aus- und Weiterbildungsprogramm unserer Führungskräfte und das Bemühen um ein unseren Unternehmenswerten entsprechendes gutes und kollegiales Betriebsklima messbar Früchte trägt.

Aber auch eine hochmotivierte, professionelle Belegschaft stößt an ihre Grenzen, wenn die Infrastruktur mit der Steigerung der Nachfrage nicht mitwächst. Deshalb ist die Weiterentwicklung unseres Terminals sowie der AirportCity ein wichtiger Erfolgsfaktor für die kommenden Jahre. Das 2017 beschlossene Erweiterungs- und Erneuerungsprogramm mit einem Gesamtvolumen von € 500 Mio. ist auf Schiene. Die Bau-

arbeiten im Terminal 2 schreiten plangemäß fort, die Erneuerung des Daches im Zentralbereich, der Plaza, wird bis Ende Sommer 2019 sogar schon abgeschlossen sein. Re-Design und Umbau des Pier Ost werden Anfang 2021 gestartet, etwa zeitgleich mit einem Erweiterungsbau im Süden des Terminalkomplexes, der unseren Fluggästen auf 20.000 m² eine ganz neue Raum-, Farb- und Gefühlswelt erschließen wird.

Von unserem größten Bauprojekt, der 3. Piste gibt es Erfreuliches zu berichten: Kurz vor Drucklegung dieses Geschäftsberichts hat der Verwaltungsgerichtshof die letzten Einsprüche gegen dieses Vorhaben abgewiesen. Somit ist die Umweltverträglichkeitsprüfung – 18 Jahre nach Beginn des Mediationsprozesses mit Bürgern und Gemeinden – schließlich rechtskräftig positiv abgeschlossen. Wir nehmen diese Entscheidung mit Erleichterung zur Kenntnis und sehen sie auch als positives Signal für den Wirtschaftsstandort Österreich. Wegen der nun folgenden Vorbereitungen und Planungen sowie der erheblichen Bauzeit ist mit einer Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn allerdings nicht vor 2030 zu rechnen.

Der Blick in die nähere Zukunft sieht jedenfalls sehr positiv aus: Wir sind mit einem Wachstum von über 20% in die ersten Monate 2019 gestartet und erwarten am Flughafen Wien mit rund 30 Millionen Fluggästen einen neuen Passagierrekord sowie für die Gruppe weiter verbesserte wirtschaftliche Ergebnisse: So soll der Umsatz mehr als € 820 Mio., das EBITDA mehr als € 370 Mio. und der Nettogewinn vor Minderheiten mehr als € 165 Mio. betragen.

Das bislang Erreichte ist für uns ein Ansporn, den eingeschlagenen Weg einer nachhaltig profitablen Expansion auch weiterhin fortzusetzen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns auf dieser spannenden Reise weiter begleiten würden und bedanken uns sehr herzlich für das bisher entgegengebrachte Vertrauen!

Schwechat, April 2019



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Konsolidierter Corporate-Governance- Bericht

(gemäß § 267b UGB)

Das oberste Ziel der Flughafen Wien AG ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Erreichung dieses Ziels setzt das Management auf eine verantwortungsvolle Unternehmensführung. Der vorliegende Bericht enthält auch den konsolidierten Corporate-Governance-Bericht.

Bekenntnis zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung

Die Flughafen Wien AG bekennt sich bereits seit 2003 zum Österreichischen Corporate Governance Kodex (ÖCGK) und hat dieses Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex in seiner Fassung Jänner 2018 im Geschäftsjahr 2018 erneuert. Der Kodex kann unter **www.corporate-governance.at** abgerufen werden.

Die Flughafen Wien AG erfüllt alle Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex mit Ausnahme der Regel 16, erster Satz (es wurde kein Vorstandsvorsitzender bestellt, um den Teamgeist in der Zusammenarbeit des Vorstandes zu fördern) und Regel 62 (da bis auf Regel 16 alle Bestimmungen des Corporate Governance Kodex eingehalten werden, wird auf eine externe Evaluierung verzichtet).

>

Das Management

Im Berichtsjahr 2018 gehörten Herr Mag. Julian Jäger und Herr Dr. Günther Ofner dem Vorstand der Flughafen Wien AG an.

› Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2018:

Vorstand Dr. Günther Ofner	Vorstand Mag. Julian Jäger
Immobilien- und Standortmanagement Mag. Wolfgang Scheibenpflug, MRICS	Operations Mag. Nikolaus Gretzmacher, MBA
Planung, Bau und Bestandsmanagement DI Judith Engel	Abfertigungsdienste Franz Spitzer¹
Finanz- und Rechnungswesen Mag. Rita Heiss	Center Management Björn Olsson, MSc
Strategie & Unternehmensentwicklung Mag. Andreas Schadenhofer	Informationssysteme DI Susanne Ebm
Generalsekretariat Dr. Wolfgang Köberl, MBA	Revision Mag. Günter Grubmüller
Personal Mag. Christoph Lehr	
Kommunikation Stephan Klasmann	
Zentraler Einkauf Mag. Andreas Eder	

1) Seit 1.10.2018; bis 30.09.2018 Mag. Wolfgang Fasching

› Gesamtprokuristen im Geschäftsjahr 2018

Mag. Andreas Eder	Dr. Wolfgang Köberl, MBA
DI Judith Engel	Björn Olsson, MSc ²
Franz Spitzer ¹	Mag. Christoph Lehr
Mag. Nikolaus Gretzmacher, MBA	Mag. Wolfgang Scheibenpflug, MRICS
Mag. Andreas Schadenhofer	Mag. Günter Grubmüller
Mag. Rita Heiss	DI Susanne Ebm
Stephan Klasmann	Mag. Wolfgang Fasching ³

1) Ab 01.10.2018

2) Ab 01.10.2018

3) Bis 30.09.2018

Vorstand

› **Vorstandsmitglied Mag. Julian Jäger**

Jahrgang 1971, hat das Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien absolviert und ist bereits 2002 als Mitarbeiter der Rechtsabteilung in die Flughafen Wien AG eingetreten. Von 2004 bis 2006 übernahm er die Leitung der Abteilung Business Development im Bereich Airline und Terminaldienste, bevor er 2007 als Chief Commercial Officer zum Malta International Airport plc wechselte, den er ab 2008 als Chief Executive Officer leitete. Am 5.9.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 23.6.2015 wurde Herr Mag. Jäger für eine weitere 5-Jahresperiode bis 4.9.2021 zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt.

Herr Mag. Jäger übt keine Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften aus.

› **Vorstandsmitglied Dr. Günther Ofner**

Jahrgang 1956, studierte Rechtswissenschaften an der Universität Wien und promovierte 1983, war von 1986 bis 2000 als Universitätslektor und Lehrbeauftragter der Universität Wien tätig. Von 1981 bis 1992 Geschäftsführer des Friedrich Funder Instituts für Journalistenausbildung und Medienforschung, von 1992 bis 1994 stv. Abteilungsleiter des Auslandsbüros der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts AG. Von 1994 bis 2004 war er Mitglied des Vorstandes der Burgenländischen Elektrizitätswirtschafts AG und von 1995 bis 1997 sowie 2005 bis 2011 auch Mitglied des Vorstandes sowie 2004 bis 2005 Mitglied des Aufsichtsrates der Burgenland Holding AG. Dr. Ofner war von 2004 bis 2005 Vorsitzender des Vorstandes in der UTA Telekom AG. Danach war er als Geschäftsführer sowie als Head of M&A in verschiedenen in- und ausländischen Tochterunternehmen der EVN AG von 2005 bis 2011 tätig. Am 5.9.2011 erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG. Mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 23.6.2015 wurde Herr Dr. Ofner für eine weitere 5-Jahresperiode bis 4.9.2021 zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG bestellt.

Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen in konzernexternen Gesellschaften:

- › Hypo NOE Gruppe Bank AG (Vorsitz)
- › Wiener Städtische Wechselseitiger Versicherungsverein – Vermögensverwaltung – Vienna Insurance Group
- › Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung

› **Arbeitsweise des Vorstands**

Der Vorstand leitet die Geschäfte auf Basis der Gesetze, der Satzung und der Geschäftsordnung. In der Geschäftsordnung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit im Vorstand geregelt. Weiters enthält sie die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands sowie einen Katalog der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat >

bedürfen. Der Vorstand bespricht in regelmäßigen Sitzungen den aktuellen Geschäftsverlauf und trifft im Rahmen dieser Sitzungen jene Entscheidungen, die der Genehmigung des Gesamtvorstands bedürfen. Weiters erfolgt zwischen den Mitgliedern des Vorstands ein regelmäßiger Informationsaustausch über relevante Aktivitäten und Geschehnisse.

› **Vorstandsvergütung**

Die Vergütung des Vorstandes beinhaltet neben einem fixen auch einen erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezüge. Die variable Vergütung hängt vom Erreichen bestimmter Zielvorgaben ab und ist mit 66,6% des Fixbezuges begrenzt.

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

Die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder für 2018 ist in der Konzern-Anhängerläuterung (42) zum Konzernabschluss detailliert dargestellt. Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15% des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt.

Im Falle einer vorzeitigen Abberufung als Vorstand ohne wichtigen Grund, ist gemäß Regel 27a Österreichischer Corporate Governance Kodex eine Entgeltfortzahlung für die Dauer von maximal 24 Monaten vereinbart. Bei Beendigung des Vorstandsvertrages, aus welchem Grund auch immer, stehen weder Abfertigungs- noch Abfindungsansprüche zu. Es wurden keine Aktienoptionen erteilt. Es besteht eine D&O-Versicherung, die Kosten dafür trägt das Unternehmen.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat setzt sich aus zehn Kapitalvertretern und fünf vom Betriebsrat entsandten Mitgliedern zusammen. Alle Kapitalvertreter wurden in der 29. ordentlichen Hauptversammlung am 31.05.2017 gewählt und bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 beschließt, bestellt. Frau Mag. Glatz-Kremsner wurde in der 190. Aufsichtsratssitzung am 02.05.2018 zur Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt¹. Alle Mitglieder des Aufsichtsrates der Flughafen Wien AG haben sich gemäß den Leitlinien für die Unabhängigkeit, die gemäß den Anforderungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex vom Aufsichtsrat definiert wurden als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des Österreichischen Corporate Governance Kodex entsprochen wird. Herr Mag. Richard Grasl hat seinen Rücktritt aus dem Aufsichtsrat mit 19.11.2018 erklärt.

¹) Bis 02.05.2018 war Herr Ing. Ewald Kirschner Vorsitzender des Aufsichtsrates

› Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Mag. Bettina Glatz-Kremsner ¹ , Vorsitzende seit 2. 5. 2018, 1962	Vorstandsdirektorin Casinos Austria AG und Österreichische Lotterien Ges.m.b.H	29.4.2011	EVN AG; Telekom Austria AG
Ing. Ewald Kirschner ² , Stellvertreter seit 2. 5. 2018, 1957	Generaldirektor der GESIBA Gemein- nützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft	29.4.2011	–
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, Stellvertreter seit 29. 4. 2011, 1950	Aufsichtsrat	29.4.2013	RHI Magnesita N.V., Niederlande; NIS a. d. Naftna industrija Srbije; Collplant Holdings LTD, Israel
Mag. Robert Lasshofer, 1957	Vorstandsvorsitzender Wiener Städtische Versicherung AG Vienna Insurance Group	30.4.2013	–
DI Herbert Paierl, 1952	pcb Paierl Consulting Beteiligungs GmbH	30.4.2013	–
Dr. Karin Rest, 1972	Rechtsanwältin	30.4.2013	–
Mag. Gerhard Starsich, 1960	Generaldirektor Münze Österreich Aktiengesellschaft	30.4.2013	–
Lars Bespolka, 1964	Executive Director, IFM	31.5.2017	–
Mag. (FH) Werner Kerschl, 1977	Executive Director, IFM	31.5.2017	–
Mag. Richard Grasl ³ , 1973	Unternehmensberater	31.5.2017	–

1) Bis 02. 05. 2018 Stellvertreterin

2) Bis 02. 05. 2018 Vorsitzender

3) Bis 19. 11. 2018

› Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erst- bestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder			
Thomas Schäffer, 1983	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		–
Herbert Frank, 1972	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		–
Thomas Faulhuber, 1971	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		–
David John, 1973	Stv. Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		–
Heinz Strauby, 1974	Arbeiterbetriebsrat		–

› Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 29. ordentlichen Hauptversammlung am 31. 05. 2017 Herr Mag. Robert Lasshofer, Herr Mag. Gerhard Starsich und Herr DI Herbert Paierl gewählt.

› Arbeitsweise des Aufsichtsrats

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

› Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

› Präsidial- und Personalausschuss

Der Präsidial- und Personalausschuss befasst sich mit den Personalagenden der Vorstandsmitglieder inklusive der Nachfolgeplanung und entscheidet über den Inhalt von Anstellungsverträgen mit Vorstandsmitgliedern sowie deren Bezüge. Er entscheidet auch über die Zulässigkeit der Übernahme von Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglie-

der und unterstützt den Vorsitzenden insbesondere bei der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen. Weiters nimmt er die Aufgaben eines „Ausschusses für dringende Angelegenheiten“ gemäß Regel 39 des Österreichischen Corporate Governance Kodex, die Aufgaben eines „Nominierungsausschusses“ gemäß Regel 41 des Österreichischen Corporate Governance Kodex sowie die Aufgaben eines „Vergütungsausschusses“ gemäß Regel 43 des Österreichischen Corporate Governance Kodex wahr.

› Mitglieder des Präsidial- und Personalausschusses

Mag. Bettina Glatz-Kremsner (Vorsitzende)	Thomas Schäffer
Ing. Ewald Kirschner	Thomas Faulhuber
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	

› Strategieausschuss

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

› Mitglieder des Strategieausschusses

Mag. Bettina Glatz-Kremsner (Vorsitzende)	Thomas Schäffer
Ing. Ewald Kirschner	Thomas Faulhuber
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	Heinz Strauby
DI Herbert Paierl ¹	Herbert Frank
Mag. (FH) Werner Kerschl	

1) Seit 18.12.2018; bis 19.11.2018 Herr Mag. Richard Grasl

› Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss ist für Fragen der Rechnungslegung sowie der Prüfung der Gesellschaft und des Konzerns zuständig. Zudem wertet er die Prüfberichte des Abschlussprüfers aus und berichtet darüber dem Aufsichtsrat. Er ist mit den Agenden der Prüfung und Vorbereitung der Feststellung des Jahresabschlusses, des Vorschlages für die Gewinnverteilung und des Lageberichts, der Prüfung des Konzernabschlusses, der Systemprüfung der Rechnungslegung, des Corporate-Governance-Berichts, der Überwachung und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie des internen Revisionssystems und des Risikomanagements und mit der Erstattung eines Vorschlages für die Auswahl des Abschlussprüfers und der Überwachung seiner Unabhängigkeit betraut und befasst sich mit den Inhalten des Management-Letters und dem Bericht über die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements. Als Finanzexperte fungiert seit 02.05.2018 der Ausschussvorsitzende Ing. Ewald Kirschner, der aufgrund seiner langjährigen einschlägigen Berufserfahrung über die dafür notwendige Expertise verfügt.

› Mitglieder des Prüfungsausschusses

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Mag. (FH) Werner Kerschl
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	Thomas Schäffer
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	Heinz Strauby
Dr. Karin Rest	Thomas Faulhuber

› Bauausschuss

Der Bauausschuss bereitet in Zusammenarbeit mit dem Vorstand und gegebenenfalls unter Beiziehung von Experten Themen zu aktuellen Planungs- und Baufragen, insbesondere zur Terminalentwicklung auf. Die darauf aufbauenden Entscheidungen werden im Gesamtaufichtsrat getroffen.

› Mitglieder des Bauausschusses

Ing. Ewald Kirschner (Vorsitzender)	Mag. Gerhard Starsich
Lars Bespolka	Herbert Frank
DI Herbert Paierl ¹	David John
Dr. Karin Rest	Thomas Faulhuber

1) Seit 18.12.2018; bis 19.11.2018 Mag. Richard Grasl

Hinsichtlich der Sitzungshäufigkeit und der zentralen Fragestellungen in den Aufsichtsratssitzungen und dessen Ausschüssen wird auf den Bericht des Aufsichtsrates verwiesen.

› Vergütung der Aufsichtsräte 2018¹

Die Vergütung der Aufsichtsräte umfasst eine jährliche Vergütung für den/die Vorsitzende(n) in Höhe von € 16.200, für die Vorsitzendenstellvertreter in Höhe von € 13.500 und für einfache Mitglieder in Höhe von € 10.800 und ein einheitliches Sitzungsgeld in Höhe von € 500. Angaben zur individuellen Vergütung der Aufsichtsräte sind unten stehender Tabelle zu entnehmen.

Ing. Ewald Kirschner	€ 23.200,00	Lars Bespolka	€ 9.361,64
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer	€ 19.500,00	Mag. Erwin Hameseder	€ 5.584,93
Mag. Bettina Glatz-Kremsner	€ 18.390,41	Dr. Gabriele Domschitz	€ 4.467,95
Dr. Karin Rest	€ 15.800,00	Dr. Burkhard Hofer	€ 4.467,95
Mag. Gerhard Starsich	€ 13.800,00	Thomas Faulhuber	€ 5.500,00
Mag. Robert Lasshofer	€ 12.800,00	Heinz Strauby	€ 4.000,00
DI Herbert Paierl	€ 12.800,00	Hertbert Frank	€ 3.500,00
Werner Kerschl	€ 10.361,64	David John	€ 3.500,00
Mag. Richard Grasl	€ 9.861,64	Thomas Schäffer	€ 3.500,00

1) Im Geschäftsjahr 2018 wurde die Aufsichtsratsvergütung für 2017 sowie Sitzungsgeld für 2018 ausbezahlt

› Leitlinien für die Unabhängigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats

Alle von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG erfüllen die Kriterien der Unabhängigkeit gemäß den aufgestellten Leitlinien im Anhang 1 zum Corporate Governance-Kodex.

› Zustimmungspflichtige Geschäfte mit Mitgliedern des Aufsichtsrates

Im Geschäftsjahr 2018 hat die Flughafen Wien AG einen Vertrag mit der pcb Paierl Consulting Beteiligung GmbH, deren alleiniger Geschäftsführer Herr DI Paierl ist, über die Beratung zur Entwicklung eines Co-Working Spaces/Accelerator Programms am Flughafen Wien für ein Entgelt von T€ 25 abgeschlossen.

› Selbstevaluierung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich mit der Effizienz seiner Tätigkeit, insbesondere mit seiner Organisation und seiner Arbeitsweise im Wege der Selbstevaluierung auseinandergesetzt. Zu diesem Zweck wurden Fragebögen an alle Aufsichtsratsmitglieder ausgesandt und das Ergebnis in der 193. Aufsichtsratsitzung am 18.12.2018 erörtert.

Interne Revision und Risikomanagement

Die Abteilung Interne Revision untersteht direkt dem Vorstand und erstellt ein jährliches Revisionsprogramm sowie einen Tätigkeitsbericht für das vergangene Geschäftsjahr. Der Vorstand erörtert beide Dokumente jährlich mit dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements wird vom Abschlussprüfer auf Grundlage der vorgelegten Dokumente und der zur Verfügung gestellten Unterlagen beurteilt. Dieser Prüfbericht ergeht an den Vorstand und den Aufsichtsratsvorsitzenden und wird anschließend allen Aufsichtsratsmitgliedern präsentiert.

Abschlussprüfer

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 30. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft hat vor ihrer Wahl zum Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss einen schriftlichen Bericht vorgelegt:

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen für das Geschäftsjahr 2018 T€ 245,9 für die Abschlussprüfung, T€ 11,3 für andere Bestätigungsleistungen und T€ 48,5 für sonstige Leistungen.

Compliance-Regeln

Die entsprechenden Vorgaben aus der Marktmissbrauchsverordnung (MAR) wurden vom Flughafen Wien in einer unternehmensinternen Compliance 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 erstellt einen Tätigkeitsbericht und informiert jährlich den Aufsichtsrat.

Insiderinformationen und Directors' Dealings

Insiderinformationen werden neben den dafür vorgesehenen gesetzlichen Kanälen auf der Website der Gesellschaft veröffentlicht. Für das Geschäftsjahr 2018 sind keine Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach den Bestimmungen des Börsegesetzes zu veröffentlichen sind, bekannt.

Diversität

Bei der Besetzung des Vorstandes und der Auswahl von Kandidaten für den Aufsichtsrat sind die fachliche Qualifikation und persönliche Kompetenz die zentralen Kriterien. Darüber hinaus wird dabei auch auf Diversität in Bezug auf Aspekte wie Alter, Geschlecht, Bildungs- und Berufshintergrund geachtet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren 20% der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat Frauen. Das Alter der Aufsichtsratsmitglieder reicht von 35 Jahren bis 68 Jahren. Ein Kapitalvertreter im Aufsichtsrat hat nicht die österreichische Staatsbürgerschaft.

Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen Wien AG lag 2018 bei 12% (innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe rund 24%). Zurückzuführen ist diese Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil – insbesondere in Führungspositionen – nachhaltig auszubauen. Die Frauenquote in der Flughafen Wien AG in Führungspositionen (Bereichsleiter) beträgt derzeit 23%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung, deshalb wird auch im Rekrutierungsprozess auf strenge Gleichbehandlung von Frauen und Männern geachtet. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen. So gibt es beispielsweise im Rahmen der Führungskräfteentwicklung ein spezielles Mentoringprogramm für weibliche Führungskräfte, flexible Arbeitszeitmodelle, Maßnahmen die den Wiedereinstieg nach der Karenz erleichtern, Aktionen um die Einbindung von karrenzierten Mitarbeitern in das interne Informationsnetzwerk sicherzustellen, einen Betriebskindergarten mit flexiblen Öffnungszeiten etc. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat beträgt 20%.

Angaben zu wesentlichen konsolidierten Beteiligungen

Die Flughafen Wien AG hält eine kontrollierende Beteiligung am Malta International Airport plc. Der Malta International Airport notiert an der Börse in Malta und verfasst daher einen eigenen Corporate Governance Bericht auf den verwiesen wird und der auf der Homepage des Malta International Airport plc. unter <https://www.maltairport.com> abgerufen werden kann.

Schwechat, März 2019

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



**Mag. Bettina
Glatz-Kremsner**
Vorsitzende des
Aufsichtsrats

Bericht des Aufsichtsrats

› Sitzungshäufigkeit und zentrale Fragestellungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2018 fünf Sitzungen abgehalten. Weiters fanden drei Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses, drei Sitzungen des Prüfungsausschusses und zwei Sitzungen des Bauausschusses statt. Der Strategieausschuss hat eine Sitzung abgehalten.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse behandelten insbesondere die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, die Maßnahmen im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements, die Funktionalität des Internen Kontrollsystems und die Berichte des Wirtschaftsprüfers. Ausführlich erörtert wurden die laufenden Ausbauvorhaben insbesondere die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminalinfrastruktur und die Errichtung des Office Park 4 sowie der Ausbau der AirportCity. Weiters wurden die aktuellen Entwicklungen im Genehmigungsverfahren zur dritten Piste und die Auswirkungen auf den Zeitplan diskutiert. Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung war die Neuansiedelung zahlreicher Fluglinien nach der Insolvenz der airberlin Gruppe inklusive NIKI und deren Entwicklung ein wichtiges Thema. Das damit verbundene starke Passagier- und Bewegungswachstum stellte auch eine höhere Belastung für die bestehende Infrastruktur dar und ist eine Herausforderung für das Kapazitätsmanagement. Weitere Themen waren die Maßnahmen zur Erhöhung der Passagierzufriedenheit und die Steigerung der Pünktlichkeit, die Errichtung eines Gesundheitszentrums, die möglichen Folgen eines Brexit, die fortschreitende Digitalisierung, sowie die Präsentation von Szenarienpläne für die weitere Entwicklung des Flughafens. Zudem gab es laufende Berichte über die aktuelle Lage der wichtigsten Airline Kunden, zu den laufenden Bauvorhaben, zu wesentlichen Rechtsstreitigkeiten, der Tätigkeit der Revision, der Entwicklung und Strategie der Auslandsbeteiligungen, zur Erhöhung der Produktivität und zur Reduktion der Verschuldung. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

Im Jahr 2019 werden die Schwerpunkte in der Begleitung der laufenden Bauvorhaben zur Modernisierung und Erweiterung der Terminalinfrastruktur liegen. Trotz den Herausforderungen durch das starke Passagierwachstum und den erheblichen Um- und Ausbauarbeiten soll die Qualität und die Kundenzufriedenheit weiter hoch gehalten werden. Dieses Anliegen, wie auch die Verbesserung der Pünktlichkeitsraten, soll auch durch die gemeinsamen Anstrengungen mit den Fluglinien und den Flugsicherungsstellen unterstützt werden. In wirtschaftlicher Hinsicht sollen bestehende Kostensenkungs- und Ertragssteigerungspotentiale genutzt, der Schuldenabbau fortgesetzt und die Produktivität weiter erhöht werden.

› Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung sowie den Corporate-Governance-Bericht des Geschäftsjahres 2018 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung des Management-Letters wie auch des Berichts des Abschlussprüfers über die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat hat auf dieser Grundlage den Jahres- und Konzernabschluss geprüft.

› Feststellung des Jahresabschlusses

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2018 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2018 der Flughafen Wien AG festgestellt.

› Gewinnverteilungsvorschlag

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2018 von € 74.766.249,84 eine Dividende von € 0,89 je Aktie, das sind in Summe € 74.760.000 ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 6.249,84 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

› Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Führungskräften sowie dem Vorstand, für die im Geschäftsjahr 2018 geleistete Arbeit.

Schwechat, März 2019

Vorsitzende des Aufsichtsrats



Mag. Bettina Glatz-Kremsner



**Konzernlagebericht
für das Geschäftsjahr
2018**

Die Flughafen-Wien-Gruppe

Beschreibung des Geschäftsmodells

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

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

Der Flughafen Malta verzeichnete zuletzt ein sehr hohes Passagierwachstum. Der Flughafen Košice ist der zweitgrößte slowakische Airport und konnte in den letzten Jahren trotz schwieriger Rahmenbedingungen stetig Passagierzuwächse verbuchen. Der Flugplatz Bad Vöslau hat lokale Bedeutung und wird vorwiegend von Privatfliegern frequentiert.

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt mit ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen im Jahresdurchschnitt 4.830 Mitarbeiter (FTE, Vollzeitäquivalent) bzw. 6.330 Personen (Kopfzahl). Die Gesellschaften betreuten im abgelaufenen Jahr 34,4 Mio. Passagiere (2017: 30,9 Mio. Passagiere).

Hinweis: Bei der Summierung gerundeter Beträge und Prozentangaben können durch die Verwendung automatischer Rechenhilfen rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Dies gilt auch für sonstige Angaben wie Personalstand, Verkehrszahlen etc.
1) Flughafen Košice wird nach der at-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen, da wesentliche Unternehmensscheidungen mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind. Weitere Informationen finden sich im Konzernanhang. >

Geschäftsfelder

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

Segment Airport

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

Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

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

Segment Retail & Properties

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

Segment Malta

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

Segment Sonstige Segmente

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

Gesamtwirtschaftliches Umfeld

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

Der konjunkturelle Aufwärtstrend der vergangenen Jahre hielt auch 2018 an. Laut aktueller Schätzungen wuchs die Weltwirtschaft gemessen am globalen BIP um 3,7% (2017: 3,8%). Die Weltwirtschaft wird auch 2019 mit prognostizierten 3,5% wachsen, ein erstes Anzeichen dafür, dass der Höhepunkt des derzeitigen Konjunkturaufschwungs bereits überschritten ist (Quellen: International Monetary Fund – World Economic Outlook, Jänner 2019; OECD – Economic Outlook, November 2018).

Getragen wird das Wachstum in den Industrieländern vor allem von den USA, die sich seit 2010 in einer anhaltenden Expansionsphase befinden. Für 2018 wird mit einem Wirtschaftswachstum von 2,9% gerechnet, getrieben vor allem von einer umfangreichen Steuerreform. Auch in den USA dürfte jedoch der Höhepunkt der Wachstumsphase erreicht sein. Zinsanhebungen durch die US-Notenbank Fed, Unsicherheiten bezüglich des Handelskonflikts mit China sowie einer dadurch abgeschwächten Investitionstätigkeit lassen für die kommenden Jahre ein gedämpftes Wachstum erwarten. (Quellen: International Monetary Fund – World Economic Outlook, Jänner 2019; OECD – Economic Outlook, November 2018)

Auch die Schwellenländer entwickeln sich insgesamt sehr solide, wobei rohstoffexportierende Länder von einem gestiegenen Preisniveau profitieren. (Quelle: OeNB – Gesamtwirtschaftliche Prognose, Dezember 2018).

Die Wachstumsdynamik im Euroraum erlitt im zweiten Halbjahr 2018 bedingt durch Brexit-Befürchtungen, den über Strafzölle ausgetragenen Handelskonflikt mit den USA sowie die instabile Lage in Italien einen Dämpfer. Es wird mit einem Wirtschaftswachstum von 1,9% im Jahr 2018 gerechnet (2017: 2,5%). Dieser stabile aber leicht niedrigere Wachstumspfad wird sich bis 2020 fortsetzen (1,5% bis 1,7% jährliches Wachstum). Positiv entwickelt sich auch die Arbeitslosigkeit im Euroraum, die sich mit 8,4% auf dem niedrigsten Niveau seit 2009 befindet und bis 2020 weiter auf 7,5% fallen soll.

>

Die österreichische Wirtschaft befindet sich derzeit in einer Phase außergewöhnlich starken Wachstums. Das Wirtschaftswachstum im Jahr 2018 hat real 2,7% betragen. Der Höhepunkt der aktuellen Hochkonjunktur scheint jedoch überschritten, für das Jahr 2019 wird ein Wachstum von 2,0% erwartet. Die aktuelle Wachstumsphase prägt auch die Lage am Arbeitsmarkt. Die prognostizierte Arbeitslosenquote sank von 5,5% im Vorjahr auf 4,9% im Jahr 2018 und wird bis 2021 weiter auf 4,5% fallen. Die Inflationsrate blieb mit 2,1% gegenüber dem Vorjahr unverändert (Quellen: OeNB – Gesamtwirtschaftliche Prognose, Dezember 2018; WIFO – Konjunkturprognose Dezember 2018).

Entwicklung der österreichischen Tourismuswirtschaft

2018 verzeichnete der Tourismus in Wien mit einem Zuwachs von 3,8% auf rund 16,1 Mio. Nächtigungen ein weiteres Rekordjahr. 81,5% der Nächtigungen entfielen dabei auf ausländische Gäste. Die stärksten Zuwächse nach Regionen verzeichneten dabei Reisende aus China (+15,8%), Südostasien (+21,8%) und Taiwan (+27,7%). Aber auch die Nächtigungen von inländischen Gästen konnten um 4,7% gesteigert werden (Quelle: Statistik Austria).

Entwicklung der österreichischen Reisetätigkeit

Die Zahl der Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung lag in den ersten drei Quartalen 2018 wieder über dem Vorjahresniveau. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum rund 16,6 Mio. Urlaubsreisen verzeichnet (2017: 15,8 Mio.). Auch die Geschäftsreisen nahmen im gleichen Zeitraum von 2,5 Mio. auf 2,6 Mio. zu. Besonders stark war das Wachstum der Urlaubsreisen im zweiten und dritten Quartal (Quelle: Statistik Austria, Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung).

Verkehrsentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe

› Kumulierte Verkehrsentwicklung der Flughafen Wien-Gruppe

Verkehrskennzahlen VIE, MLA, KSC	2018	Veränderung	2017
Gesamtpassagiere	34.385.021	+11,3%	30.901.989
davon Lokalpassagiere	27.549.988	+13,4%	24.304.638
davon Transferpassagiere	6.725.628	+3,9%	6.471.218
Flugbewegungen	296.087	+8,1%	273.860
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	311.322	+2,9%	302.631

Die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive ihrer Auslandsbeteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice erreichte 2018 gegenüber dem Vorjahr einen kräftigen Zuwachs von 11,3% auf insgesamt 34,4 Mio. Passagiere.

Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2018

› **Neuer Passagierrekord (+10,8%) durch ein deutliches Wachstum von Austrian Airlines und den Low-Cost-Carriern**

Verkehrskennzahlen	2018	Veränderung	2017	2016
MTOW (in Mio. Tonnen)	9,6	+8,4%	8,8	8,7
Gesamtpassagiere (in Mio.)	27,0	+10,8%	24,4	23,4
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	20,3	+13,6%	17,8	17,1
davon Transferpassagiere (in Mio.)	6,7	+3,7%	6,4	6,2
Flugbewegungen	241.004	+7,3%	224.568	226.395
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	295.427	+2,6%	287.962	282.726
Sitzladefaktor (in%)	76,0	n.a.	74,8	73,4
Anzahl der Destinationen	205	+5,1%	195	186
Anzahl der Airlines	74	+0,0%	74	74

Im Jahr 2018 stieg das Passagieraufkommen des Flughafen Wien um +10,8% auf insgesamt 27.037.292 Reisende was einen neuen Passagierrekord bedeutet. Entscheidend für den positiven Trend waren insbesondere die Frequenzerhöhungen von Austrian Airlines sowie die in Wien neu stationierten Fluglinien Laudamotion, Level und Wizz Air. Im Bereich der Lokalpassagiere zählte der Flughafen Wien 20.263.501 Fluggäste, was einem Plus von +13,6% entspricht. Die Hubfunktion des Flughafen Wien wird durch einen Zuwachs von +3,7% auf 6.679.300 Transferpassagiere unterstrichen.

Die Zahl der Flugbewegungen stieg 2018 deutlich um +7,3% auf 241.004 Starts und Landungen (2017: 224.568). Das Höchstabfluggewicht (MTOW) steigerte sich um +8,4% auf 9.573.254 Tonnen (2017: 8.834.035 Tonnen). Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) gemessen am Sitzladefaktor stieg um 1,3 Prozentpunkte auf 76,0%.

2018 wurde der Flughafen Wien von 74 Fluglinien regelmäßig angefliegen, die 205 Destinationen in 71 Ländern bedienten. Hinzugekommen sind u. a. die Langstreckendestinationen Tokio, Kapstadt und Shenzhen.

› **Verkehrsentwicklung europäischer Flughäfen 2018 im Vergleich (Auszug)**

	Passagiere in Tausend	Veränderung zu 2017	Flugbewegungen ¹	Veränderung zu 2017
London ²	159.007,6	+3,3%	1.017.417	-3,3%
Paris ³	105.343,7	+3,8%	709.979	+0,8%
Istanbul ⁴	102.251,6	+8,4%	672.974	+2,8%
Amsterdam	71.053,1	+3,7%	499.449	+0,5%
Frankfurt	69.510,3	+7,8%	500.886	+7,8%
Madrid	57.861,4	+8,4%	394.373	+6,2%
Rom ⁵	48.803,5	+4,2%	339.982	+3,0%
Mailand ⁶	46.840,3	+6,5%	370.451	+4,6%
München	46.253,5	+3,8%	392.238	+2,2%
Zürich	31.068,3	+5,8%	260.457	+3,1%
Wien	27.037,2	+10,8%	239.275	+7,4%
Prag	16.797,0	+9,0%	139.788	+5,4%
Budapest	14.854,6	+13,5%	107.208	+12,1%

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

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

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

4) Istanbul-Atatürk, Istanbul-Sabiha Gökçen

5) Rom-Fiumicino, Rom-Ciampino

6) Mailand-Malpensa, Mailand-Linate, Bergamo

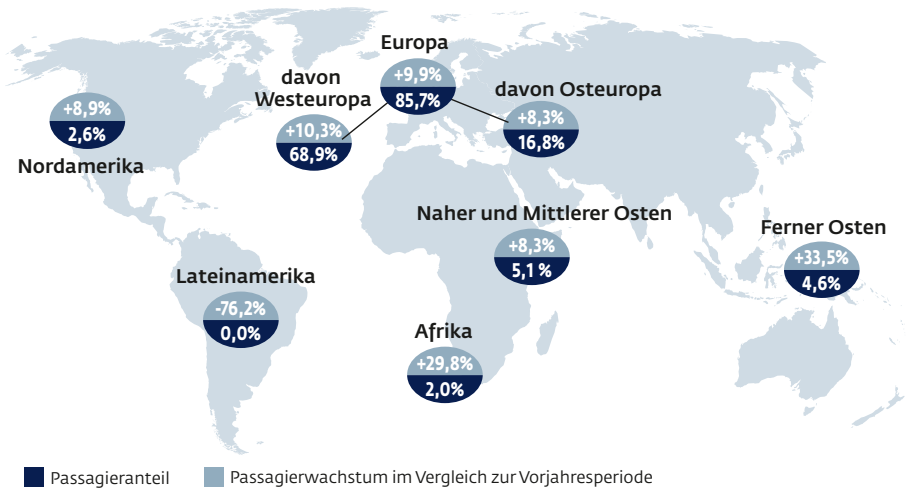
Quelle: ACI Europe Traffic Report, December 2018

Die Entwicklung der relevanten europäischen Flughäfen wird mittels definierter Kennzahlen laufend beobachtet. So zeigt sich beispielsweise, dass der Flughafen Wien im Jahr 2018 der zweitpünktlichste Hub im Lufthansa-Verbund war.

› **Passagierentwicklung am Flughafen Wien**

› **Aufkommen abfliegender Passagiere 2018 (Linie und Charter) nach Regionen**

Regionen	2018	2017	Veränderung	Anteil 2018	Anteil 2017	Veränd. Anteil in %-Punkten
Westeuropa	9.293.609	8.422.206	+10,3%	68,9%	69,3%	-0,4
Osteuropa	2.261.764	2.087.591	+8,3%	16,8%	17,2%	-0,4
Ferner Osten	618.561	463.307	+33,5%	4,6%	3,8%	+0,8
Naher und Mittlerer Osten	685.705	633.335	+8,3%	5,1%	5,2%	-0,1
Nordamerika	352.427	323.673	+8,9%	2,6%	2,7%	-0,1
Afrika	272.454	209.833	+29,8%	2,0%	1,7%	+0,3
Lateinamerika	2.790	11.731	-76,2%	0,0%	0,1%	-0,1
	13.487.310	12.151.676	+11,0%	100,0%	100,0%	



Abgeflogene Passagiere, Entwicklung 2018 im Vergleich zu 2017 bzw. Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 2018

Die Region Westeuropa – vor allem Spanien und Italien – profitierte durch Kapazitätserweiterungen von Austrian Airlines sowie Neuaufnahmen diverser Strecken von Laudamotion, easyJet, Wizz Air und Level. Das Verkehrsaufkommen erhöhte sich dadurch um +10,3% auf 9.293.609 abfliegende Passagiere. Der Anteil der Region Westeuropa am Passagieraufkommen sank dennoch leicht auf 68,9% (2017: 69,3%).

Bei osteuropäischen Destinationen wurde 2018 ein Wachstum von +8,3% auf 2.261.764 abgeflogene Fluggäste erreicht, überwiegend getrieben durch Neuaufnahmen von Wizz Air und Frequenzaufstockungen von Austrian Airlines. Der Anteil der Reisenden in diese Region sank geringfügig, um 0,4 Prozentpunkte auf 16,8%.

Der Ferne Osten konnte seinen Anteil am Passagieraufkommen deutlich auf 4,6% (2017: 3,8%) ausbauen. Grund waren Kapazitätsaufstockungen nach Bangkok sowie Taipei und die Wiederaufnahme von Austrian Airlines nach Tokio. Damit stieg die Anzahl der abfliegenden Passagiere um 33,5% auf 618.561. Ziele im Nahen und Mittleren Osten zogen mit 685.705 um 8,3% mehr Fluggäste an, wobei sich Neuaufnahmen von Wizz Air sowie die Kapazitätserweiterung seitens Austrian Airlines nach Tel Aviv positiv auswirkten. Der Anteil der Region am Passagieraufkommen betrug 5,1% (2017: 5,2%). Die Anzahl der abfliegenden Passagiere nach Nordamerika stieg um 8,9% auf 352.427, was einem Marktanteil von 2,6% (2017: 2,7%) entspricht. Frequenzaufstockungen von Ethiopian Airlines nach Addis Abeba sorgten bei afrikanischen Destinationen für ein Plus von 29,8% auf 272.454 abfliegende Passagiere. Ihr Anteil am Passagieraufkommen erhöhte sich um 0,3 Prozentpunkte auf 2,0%. Durch Einstellungen nach Havanna, Punta Cana und Varadero musste Lateinamerika als einzige Region einen Rückgang des Passagieraufkommens hinnehmen.

› Die 5 passagierstärksten Destinationen 2018 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2018	Veränderung	2017	2016
1. London	682.545	+13,4%	602.134	604.168
2. Frankfurt	601.045	+0,5%	597.923	591.631
3. Berlin	530.712	+22,6%	432.824	400.230
4. Zürich	490.587	-1,3%	496.935	492.252
5. Paris	443.001	+9,7%	403.675	407.057

› Entwicklung des Passagieraufkommens im zentral- und osteuropäischen Raum 2018 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2018	Veränderung	2017	2016
1. Moskau	290.602	+3,4%	280.974	208.622
2. Bukarest	228.746	+11,8%	204.539	199.145
3. Sofia	155.655	-1,8%	158.436	157.415
4. Kiew	132.968	+22,1%	108.907	108.405
5. Warschau	129.366	+18,9%	108.781	102.067
6. Belgrad	98.344	+2,1%	96.366	90.307
7. Prag	82.304	+5,8%	77.783	70.721
8. Zagreb	81.581	+2,2%	79.787	77.761
9. Tirana	81.565	-1,3%	82.622	75.802
10. Sarajevo	69.580	+9,0%	63.850	59.274
Sonstige	911.053	+10,4%	825.546	759.040
Abfliegende Passagiere	2.261.764	+8,3%	2.087.591	1.908.559

› Entwicklung des Passagieraufkommens Langstrecke 2018 (abfliegende Passagiere)

Destinationen	2018	Veränderung	2017	2016
1. Bangkok	177.205	+43,3%	123.689	110.959
2. Taipei	131.829	+67,4%	78.763	63.939
3. Peking	67.760	-6,7%	72.611	58.158
4. Shanghai	66.968	+15,1%	58.165	45.373
5. Chicago	65.448	+23,4%	53.039	68.065
6. Newark	57.785	+13,7%	50.810	52.782
7. Washington	54.168	+4,5%	51.844	53.192
8. Toronto	51.428	+10,3%	46.610	55.197
9. New York	47.942	+6,6%	44.972	54.978
10. Los Angeles	46.655	+19,6%	39.011	0
Sonstige	267.633	+24,6%	214.845	232.389
Abfliegende Passagiere	1.034.821	+24,0%	834.359	795.032

› Entwicklung des Passagieraufkommens in den Nahen und Mittleren Osten 2018 (abfliegende Passagiere)

Destinationsen	2018	Veränderung	2017	2016
1. Dubai	227.034	-1,4%	230.229	212.457
2. Tel Aviv	206.581	+19,6%	172.738	166.011
3. Doha	101.262	+13,7%	89.062	84.961
4. Teheran	59.879	+0,4%	59.669	54.689
5. Amman	45.105	+12,5%	40.100	36.106
Sonstige	45.844	+10,4%	41.537	65.073
Abfliegende Passagiere	685.705	+8,3%	633.335	619.297

› Passagieraufkommen nach Airlines 2018

Fluglinie	2018	Veränderung	2017	Anteil 2018	Anteil 2017
Austrian Airlines	12.850.423	+8,9%	11.801.152	47,5%	48,4%
Eurowings/Germanwings	2.484.008	+10,0%	2.258.414	9,2%	9,3%
easyJet ¹	1.332.009	+64,4%	810.370	4,9%	3,3%
Lufthansa	919.347	+1,6%	905.232	3,4%	3,7%
Laudamotion	593.211	n.a.	0	2,2%	0,0%
Turkish Airlines	545.790	+9,1%	500.238	2,0%	2,1%
British Airways	482.381	+4,0%	463.743	1,8%	1,9%
SWISS	469.377	+1,5%	462.297	1,7%	1,9%
Emirates	447.387	-3,3%	462.539	1,7%	1,9%
Wizz Air	444.578	n.a.	205	1,6%	0,0%
Sonstige	6.468.781	-3,9%	6.728.615	23,9%	27,6%
davon Lufthansa-Gruppe ²	16.931.593	+8,3%	15.631.457	62,6%	64,1%
davon Low-Cost-Carrier	6.404.765	+58,5%	4.041.960	23,7%	16,6%
Passagiere Gesamt	27.037.292	+10,8%	24.392.805	100,0%	100,0%

1) Inklusive easyJet Switzerland

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

› Entwicklung der wesentlichen Airlines am Flughafen Wien

Der größte Kunde des Flughafen Wien – Austrian Airlines – entwickelte sich durch ein vergrößertes Angebot sowie gestiegene Auslastung hervorragend und konnte eine Steigerung der Passagierzahlen um +8,9% erreichen. Ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen ging jedoch auf 47,5% (2017: 48,4%) zurück.

Eurowings (inkl. Germanwings) verbuchte durch Neuaufnahmen diverser Strecken sowie Frequenzerhöhungen auf bestehenden Routen ein Passagierplus von +10,0% und hielt ihren Anteil mit 9,2% am Gesamtpassagieraufkommen stabil (2017: 9,3%).

easyJet schob sich mit einem Marktanteil von 4,9% auf Rang drei vor (2017: 3,3%) und konnte vor allem durch die Neuaufnahme von Berlin-Tegel ein kräftiges Passagierplus von +64,4% generieren. Erfreulich entwickelten sich auch die neu stationierten Low-Cost-Carrier am Standort. Laudamotion beförderte insgesamt 593.211 Passagiere, Wizz Air sowie Level zählten 444.578 beziehungsweise 351.982 Fluggäste.

› Wachstum beim Frachtaufkommen (+2,6 %)

Der Frachtbereich konnte sich im Jahr 2018 mit einem Marktanteil von 95,5% gegenüber dem zweiten Cargo-Handling-Anbieter (Swissport) weiterhin sehr gut behaupten. Das von der Flughafen Wien AG abgefertigte Frachtvolumen lag im Berichtsjahr bei 282.168 Tonnen, was einem Plus von +3,3% gegenüber 2017 entspricht. Die positive Entwicklung ist hauptsächlich auf einen starken Import zurückzuführen (+7,3%), Export- und Truckingmengen blieben gegenüber dem Vorjahr stabil. Die gesamte 2018 am Flughafen umgeschlagene Frachtmenge (inklusive des zweiten Cargo-Handling-Anbieters) betrug 295.427 Tonnen. Das entspricht einem Zuwachs von +2,6%. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die abgefertigte Luftfracht um +4,4% auf 215.921 Tonnen. Das Trucking-Volumen sank um 1,9% auf 79.506 Tonnen.

Verkehrsentwicklung der Flughäfen Malta und Košice

› Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen)

Verkehrskennzahlen	2018	Veränderung	2017
MTOW (in Mio. Tonnen)	2,0	+13,0%	1,7
Gesamtpassagiere (in Mio.)	6,8	+13,2%	6,0
Flugbewegungen	48.737	+13,4%	42.987
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	15.830	+8,2%	14.625

Der Flughafen Malta konnte 2018 einen Rekord bei Passagieren und Bewegungen verzeichnen. Mit einem Wachstum von 13,2% wurden mehr als 6,8 Millionen Fluggäste abgefertigt und auch die Zahl der Flugbewegungen legte mit 48.737 gegenüber dem Vorjahr (2017: 42.987) deutlich zu. Der Sitzladefaktor reduzierte sich im Berichtsjahr von 82,4% auf 81,8%. Durch die Einführung neuer Routen und der Verlängerung bestehender Verbindungen von der Haupt- in die Nebensaison konnte der Flughafen Malta sein Strecken-

netz bedeutend ausbauen. Insgesamt wurden in 2018 mit 37 Fluglinien 115 Destinationen in 38 Ländern bedient.

Der größte Kunde des Flughafen Malta im Jahr 2018 war Ryanair mit einem Passagierzuwachs von 11,3%. Der Home Carrier Air Malta wuchs im Berichtsjahr ebenfalls stark und beförderte um 22,5% mehr Fluggäste als im Vorjahr. Weitere Zuwächse verzeichneten die dritt- und viertgrößten Airlinekunden easyJet (+20,0%) und Wizzair (+30,6%).

Die wichtigsten Destinationen ab Flughafen Malta liegen in Großbritannien (1.673.067 Passagiere), Italien (1.398.857 Passagiere) und Deutschland (821.904 Passagiere), aber auch andere europäische Destinationen entwickelten sich in den letzten Monaten mit der Neuaufnahme zusätzlicher Strecken und Frequenzen positiv.

› Košice (at-Equity-Beteiligung)

Verkehrskennzahlen	2018	Veränderung	2017 ¹
MTOW (in Mio. Tonnen)	0,2	+0,9%	0,2
Gesamtpassagiere (in Mio.)	0,5	+9,1%	0,5
Flugbewegungen	6.346	+0,7%	6.305
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	65	+45,1%	44

1) Aufrollung der Verkehrsdaten

Der Flughafen Košice verzeichnete ein Wachstum von 9,1% auf 539.552 Passagiere (2017: 494.636). Die Flugbewegungen legten um 0,7% auf 6.346 Bewegungen (2017: 6.305) zu.

Wizz Air schloss im Mai 2018 die Basis am Flughafen Košice und stellte die Flugverbindungen nach Doncaster-Sheffield, Köln-Bonn und Tel Aviv ein. Trotzdem war Wizz Air im Berichtsjahr weiterhin der größte Kunde des Flughafen Košice.

Eurowings startete ab Oktober 2018 mit zwei neuen Destinationen (Düsseldorf und München). In Summe wurden im Berichtsjahr acht Destinationen in sieben Ländern bedient, welche es ermöglichen, mit lediglich einem Zwischenstopp weltweit mehr als 500 weitere Reiseziele zu erreichen.

Entgelte- und Incentive-Politik des Flughafen Wien

Die Entgelte sind durch das Flughafenentgeltegesetz (FEG) geregelt, welches seit 1. Juli 2012 in Kraft ist.

Der Flughafen Wien bietet ein im internationalen Vergleich sehr attraktives Entgeltsystem an. Anpassungen der Entgelte erfolgten per 1. Jänner 2018 aufgrund des zwischen Fluglinien und Oberster Zivilluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – bmvit) vereinbarten und im FEG verankerten Price-Cap-Formel-Modells.

Nach den entsprechenden Konsultationen mit den Fluglinien beantragte die Flughafen Wien AG folgende Änderungen der Entgelte ab 1. Jänner 2018, welche von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde per Bescheid genehmigt wurden:

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

Das PRM-Entgelt (Entgelt für „Passengers with Reduced Mobility“ – Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität) wurde auf € 0,46 pro abfliegendem Passagier erhöht.

Das Sicherheitsentgelt betrug unter Berücksichtigung der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel und infolge eines Zuschlags in Höhe von € 0,51 aufgrund neuer EU-Bestimmungen betreffend Sprengstoffdetektion im Jahr 2018 € 8,40 pro abfliegendem Passagier.

Das Transfer-Incentive, welches die Rolle des Flughafen Wien als Umsteigeflughafen stärken soll, betrug im Jahr 2018 € 12,50 pro abfliegendem Transferpassagier. Ergänzend wurde mit dem Volumenincentive das nachhaltige Passagiervolumen von Fluglinien mit einer Basis in Wien gefördert. Zudem wird bei Erfüllung bestimmter Bedingungen mit dem neuen Success Based Incentive ein Start-Up zur Entwicklung von zusätzlichem Passagier-Wachstum gewährt.

Die Flughafen Wien AG hat des Weiteren auch im Jahr 2018 das Wachstums-Incentive-Programm – bestehend aus dem Destinations- und Frequenz-Incentive sowie dem Frequenzdichte-Incentive – welches die Rolle des Flughafen Wien als Brückenkopf zwischen West und Ost nachhaltig fördert, fortgesetzt.

Ziel der mit 1. Jänner 2018 eingeführten Entgeltanpassungen sowie der Weiterführung bzw. Erweiterung der erfolgreichen Incentive-Programme war es, die Wettbewerbsfähigkeit der Entgelte des Flughafen Wien zu festigen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- bzw. zentraleuropäischen Destinationen zu fördern.

Entgelte des Flughafen Malta

Die Entgelte des Flughafen Malta werden nach einer Tarifordnung abgerechnet. Die Gebühren wurden im Berichtsjahr nicht angehoben. Das aktuelle Incentive-Schema, welches Rabatte bei Lande-, Park- und sonstigen Gebühren v. a. im Winterflugplan beinhaltet, steht allen Airlines gleichermaßen zur Verfügung.

Umsatzentwicklung 2018

› Externe Umsätze nach Segmenten

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Airport	392,3	6,5%	368,2
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	166,1	3,3%	160,7
Retail & Properties	132,9	5,4%	126,1
Malta	92,2	11,9%	82,4
Sonstige Segmente	16,2	2,6%	15,7
Externer Konzernumsatz	799,7	6,2%	753,2

Die Umsatzerlöse des Flughafen-Wien-Konzerns (FWAG) stiegen im Vergleich zu 2017 um 6,2% von €753,2Mio. auf €799,7Mio. Die Details zur Umsatzentwicklung finden sich in den nachfolgenden Kapiteln.

Die Segmentberichterstattung wurde an die neue interne Berichtsstruktur angepasst. Gebäude, die nahezu ausschließlich von einem einzigen Geschäftsbereich genutzt werden, werden diesem Bereich nunmehr zugeordnet. Die Vergleichsangaben wurden entsprechend angepasst.

Entwicklung der Segmente

› Ergebnis der Segmente 2018

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Interne & Externe Segmentumsätze	423,3	238,2	146,4	92,2	119,8	-220,1	799,7
Betriebsleistung	426,7	239,1	152,2	92,2	121,9	-220,1	812,0
Betriebsaufwand ¹	323,3	236,0	83,6	48,1	120,2	-220,1	591,2
EBITDA	187,1	11,6	85,8	53,2	12,7	0,0	350,4
EBITDA-Marge in %	44,2	4,9	58,6	57,8	10,6	-	43,8
EBIT	103,4	3,1	68,6	44,0	1,6	0,0	220,8
EBIT-Marge in %	24,4	1,3	46,9	47,8	1,4	-	27,6

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

› Ergebnis der Segmente 2017

in € Mio.	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzernüberleitung	Summe
Interne & Externe Segmentumsätze	397,4	231,9	138,5	82,4	121,4	-218,5	753,2
Betriebsleistung	401,2	232,8	141,9	82,4	123,9	-218,5	763,7
Betriebsaufwand ¹	319,5	222,3	87,3	41,8	119,5	-218,5	571,8
EBITDA	167,4	19,6	71,9	49,8	17,7	0,0	326,5
EBITDA-Marge in %	42,1	8,5	51,9	60,5	14,6	-	43,3
EBIT	81,7	10,5	54,6	40,6	4,4	0,0	191,8
EBIT-Marge in %	20,6	4,5	39,4	49,3	3,6	-	25,5

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

› Segment Airport

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Aircraftbezogene Entgelte	70,2	5,1%	66,8
Passagierbezogene Entgelte	262,7	6,0%	247,9
Infrastrukturerelöse & Dienstleistungen	48,7	8,8%	44,8
Passagier Services	10,6	22,1%	8,7
Umsatz Segment Airport	392,3	6,5%	368,2

2018 verzeichnete das Segment Airport einen Anstieg des Umsatzes um €24,1Mio., respektive 6,5% auf €392,3Mio. (2017: €368,2Mio.). Dem positiven Effekt des Passagierwachstums im Segment Airport stehen Anpassungen bei Incentives gegenüber, wodurch die Erlöse dieses Segments nicht im Ausmaß der Passagierzahlen stiegen. Weiters ist zu beachten, dass bisher für das Segment Airport unter Marketing und Marktkommunikation angefallene Aufwendungen nunmehr in das Incentivemodell übergeführt wurden. Die Erlöse aus aircraftbezogenen Entgelten stiegen im Vorjahresvergleich um 5,1% auf €70,2Mio. (2017: €66,8Mio.), gestützt durch den Anstieg des MTOW (plus 8,4%) und der gemäß Indexformel angehobenen Entgelte. Die passagierbezogenen Entgelte legten im Berichtsjahr 2018 6,0% auf €262,7Mio. zu (2017: €247,9Mio.). Die Erlöse aus der Bereitstellung und Vermietung von Infrastruktur und aus sonstigen Dienstleistungen konnten ebenfalls um 8,8% auf €48,7Mio. zulegen. Die gute Umsatzentwicklung der Passagier Services setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Das Plus betrug 22,1% auf €10,6Mio. (2017: €8,7Mio.). Mit einem Anteil von 49,1% (2017: 48,9%) leistete das Segment Airport wie schon in den Vorjahren den größten Beitrag zum Konzernumsatz.

Der Materialaufwand für Enteisungsmittel und sonstiges Material (inkl. extern bezogenes Instandhaltungsmaterial) im Segment Airport stieg um 10,1% auf €4,1Mio. (2017: €3,8Mio.). Auch der Personalaufwand stieg im Vorjahresvergleich aufgrund des höheren durchschnittlichen Personalstands von 559 Mitarbeitern (2017: 513) sowie kollektivvertraglicher Erhöhungen und höherer Rückstellungsdotierungen um 9,8% auf €46,1Mio. (2017: €42,0Mio.). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen mit €46,8Mio.

um 8,6% (2017: €43,1Mio.). Der interne Betriebsaufwand konnte gleichzeitig durch Kosten- und Prozessoptimierungen, u. a. im Bereich von bezogenen EDV-Dienstleistungen um 1,6% auf €142,6 Mio. reduziert werden (2017: €144,9 Mio.).

Durch den Umsatzanstieg stieg das EBITDA um 11,7% auf €187,1 Mio. (2017: €167,4 Mio.), die EBITDA-Marge auf 44,2% (2017: 42,1%).

Der Rückgang der Segmentabschreibungen von €85,7 Mio. auf nunmehr €83,7 Mio. (minus 2,4%) ist auf Wertminderungen im Vorjahr sowie auf Sicherheits- und Überwachungseinrichtungen, Leitsysteme und Gebäudeteile, die im Vorjahr noch einer Abschreibung unterzogen wurden, zurückzuführen. Das EBIT des Segments Airport stieg daher im Berichtsjahr um 26,6% auf €103,4 Mio. (2017: €81,7 Mio.), die EBIT-Marge betrug 24,4% (2017: 20,6%).

› Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Vorfeldabfertigung	99,6	-3,6%	103,3
Frachtabfertigung	34,1	9,4%	31,2
Sicherheitsdienstleistungen	5,2	23,0%	4,2
Verkehrsabfertigung	15,7	18,1%	13,3
General Aviation, Sonstiges	11,5	31,8%	8,8
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen	166,1	3,3%	160,7

Das Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen konnte im Berichtsjahr 2018 die externen Umsatzerlöse um 3,3% von €160,7 Mio. auf €166,1 Mio. steigern. Die Umsatzerlöse aus der Vorfeldabfertigung reduzierten sich trotz höherer Enteisungserlöse aufgrund von Vertragsanpassungen von €103,3 Mio. auf nunmehr €99,6 Mio. Die Erlöse aus der Frachtabfertigung erhöhten sich analog zum umgeschlagenen Cargo-Volumen sowie durch Zusatzerlöse aus dem Dokumenten-Handling von €31,2 Mio. auf €34,1 Mio. Die Erlöse aus der Verkehrsabfertigung konnten nach dem schwierigen Jahr 2017 (Rückgang bedingt durch NIKI und airberlin) wieder um 18,1% auf €15,7 Mio. zulegen (2017: €13,3 Mio.). Der durchschnittliche Marktanteil der VIE-Abfertigung (Luftfahrzeuge/ Bewegungen) ging leicht zurück und lag bei 84,0% (2017: 87,0%).

Die Erlöse im Bereich General Aviation inkl. Betrieb des VIP- und Business-Centers sowie die sonstigen Segmenterlöse erhöhten sich u. a. durch Zusatzerlöse durch die EU-Ratspräsidentschaft um rund ein Drittel auf €11,5 Mio. (2017: €8,8 Mio.). Der Anteil des Segments Handling & Sicherheitsdienstleistungen am Konzernumsatz betrug 20,8% (2017: 21,3%).

Der Materialaufwand stieg vor allem aufgrund des höheren Verbrauchs von Enteisungsmitteln und Treibstoffen um 24,8% von €7,3 Mio. auf €9,1 Mio. Der Personalaufwand für durchschnittlich 3.095 Mitarbeiter im Segment (2017: 2.994) stieg um 5,1% von €170,9 Mio. auf €179,6 Mio. Neben kollektivvertraglichen Erhöhungen und höheren Rückstellungsdotierungen führten durch Flugverspätungen verursachte, höhere Überstunden und Ersatzruhen zu dieser Steigerung. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen u. a. aufgrund höherer Fremdleistungen von Konzerngesellschaften um 41,4% auf €8,5 Mio.

Das Segment-EBITDA betrug €11,6 Mio., ein Minus von 41,1% im Vorjahresvergleich (2017: €19,6 Mio.). Dies ist im Wesentlichen auf den höheren Personalaufwand zurückzuführen.

führen. Nach Abzug der Abschreibungen in Höhe von €8,5 Mio. (2017: €9,1 Mio. inkl. Wertminderung) ergibt sich ein EBIT-Rückgang von 70,9% auf €3,1 Mio. nach €10,5 Mio. im Jahr 2017. EBITDA-Marge sowie EBIT-Marge reduzierten sich auf 4,9% bzw. 1,3% (2017: 8,5% bzw. 4,5%).

› Segment Retail & Properties

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Parkerträge	44,8	4,4%	42,9
Vermietung	36,5	5,8%	34,5
Shopping & Gastronomie	51,7	6,0%	48,7
Umsatz Segment Retail & Properties	132,9	5,4%	126,1

Die externen Umsatzerlöse des Segments Retail & Properties stiegen 2018 um 5,4% auf €132,9 Mio. (2017: €126,1 Mio.). Dazu trugen einerseits höhere Erlöse aus Shopping und Gastronomie bei, welche um 6,0% auf €51,7 Mio. zulegen konnten (2017: €48,7 Mio.), andererseits gestiegene Parkerlöse, die um 4,4% auf €44,8 Mio. zulegten (2017: €42,9 Mio.). Im Vermietungsbereich erhöhten sich die Erlöse um 5,8% auf €36,5 Mio. (2017: €34,5 Mio.). Der Anteil des Segments Retail & Properties am Konzernumsatz betrug 16,6% (2017: 16,7%).

Die anderen Erträge stiegen im Vorjahresvergleich um 74,0% auf €5,8 Mio. (2017: €3,3 Mio.), was u. a. auf Grundstücksverkäufe an DHL zurückzuführen ist.

Der Materialaufwand inkl. bezogene Energie verdoppelte sich u. a. aufgrund höherer Stromaufwendungen und bezogener Leistungen für Kundenaufträge von €0,9 Mio. auf €1,6 Mio. Der Personalaufwand blieb bei etwa gleichbleibendem Personalstand (107 Mitarbeiter) mit €10,1 Mio. auf Vorjahresniveau. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich deutlich um rund ein Viertel auf €15,8 Mio. (2017: €20,7 Mio.). Gründe dafür waren geringere Aufwendungen für die Anmietung von Gebäuden, Wartungs- und Instandhaltungskosten sowie Marketing und Marktkommunikation.

Das EBITDA stieg im Vorjahresvergleich durch höhere Erträge bei geringeren Aufwendungen um 19,3% auf €85,8 Mio. (2017: €71,9 Mio.). Die Abschreibungen reduzierten sich leicht von €17,3 Mio. auf €17,2 Mio. Das EBIT stieg daher im Vergleich zum Vorjahr um 25,6% auf €68,6 Mio. (2017: €54,6 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 58,6% (2017: 51,9%), die EBIT-Marge 46,9% (2017: 39,4%).

› Segment Malta

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Airport	65,5	11,0%	59,0
Retail & Properties	26,3	14,5%	23,0
Sonstige	0,3	-13,1%	0,4
Umsatz Segment Malta	92,2	11,9%	82,4

Die externen Umsätze des Segments Malta betragen im Jahr 2018 €92,2 Mio. (2017: €82,4 Mio.). Die Umsätze aus dem Airport-Bereich, welche Erträge aus Tarifen, Aviation-Konzessionen und PRM-Services enthalten, stiegen im Vorjahresvergleich durch das Verkehrswachstum um 11,0% von €59,0 Mio. auf €65,5 Mio. Auch die Erlöse aus Retail-Out-

lets, Werbeflächen und Vermietungen inklusive VIP-Lounges und Parkerlösen konnten im Vorjahresvergleich um 14,5% auf €26,3 Mio. zulegen (2017: €23,0 Mio.). In Summe beträgt der Anteil des Segments Malta am Konzernumsatz 11,5% (2017: 10,9%).

Der Materialaufwand lag mit €3,2 Mio. wegen höherer Energiekosten leicht über dem Vorjahresniveau (2017: €2,9 Mio.). Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund des um 10,8% höheren Personalstands von 340 (2017: 307) sowie kollektivvertraglicher Erhöhungen um 22,6% auf €9,9 Mio. (2017: €8,0 Mio.). Sie beinhalten neben den laufenden Gehaltsaufwendungen auch Pensionsaufwendungen und gesetzliche Sozialabgaben. Der sonstige betriebliche Aufwand in Höhe von €25,9 Mio. legte im Vorjahresvergleich um 24,2% zu (2017: €20,8 Mio.). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Instandhaltungsaufwendungen und gestiegene Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation zurückzuführen.

Das EBITDA betrug €53,2 Mio. (2017: €49,8 Mio.), die EBITDA-Marge 57,8% (2017: 60,5%). Bei Abschreibungen von €9,2 Mio. (2017: €9,2 Mio.) erzielte das Segment Malta ein EBIT von €44,0 Mio. (2017: €40,6 Mio.) Die EBIT-Marge reduzierte sich im Vorjahresvergleich von 49,3% auf 47,8%.

› Segment Sonstige Segmente

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Ver- und Entsorgung	8,4	12,7%	7,4
Telekommunikation und EDV	3,0	2,9%	2,9
Materialwirtschaft	1,6	7,7%	1,4
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	1,2	-6,3%	1,3
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung	0,8	-46,5%	1,5
Besucherzentrum	0,6	45,4%	0,4
Sonstiges	0,7	-18,1%	0,8
Umsatz Sonstige Segmente	16,2	2,6%	15,7

Die externen Umsätze des Segments Sonstige Segmente lagen 2018 mit €16,2 Mio. um 2,6% über 2017 in Höhe €15,7 Mio. Während es bei der Ver- und Entsorgung zu einem Umsatzanstieg um 12,7% auf €8,4 Mio. kam (2017: €7,4 Mio.), reduzierten sich die Umsätze des Facilitymanagements auf €0,8 Mio. (2017: €1,5 Mio.). Die externen Umsatzerlöse der Tochtergesellschaft Vienna Airport Technik GmbH (VAT) betrugen €1,2 Mio. (2017: €1,3 Mio.). Der Anteil des Segments Sonstige Segmente am externen Konzernumsatz betrug 2,0% (2017: 2,1%).

Die internen Erlöse reduzierten sich im Vergleichszeitraum u. a. im Bereich der EDV-Dienstleistungen sowie bei Instandhaltungs- und Wartungsleistungen für andere Berichtssegmente um 1,9% auf €103,6 Mio. (2017: €105,7 Mio.). Die anderen Erträge reduzierten sich ebenfalls von €2,5 Mio. auf €2,1 Mio.

Der Aufwand für Material und bezogene Leistungen stieg um 2,5% auf €24,1 Mio. (2017: €23,5 Mio.), vor allem durch höhere Aufwendungen für Energie. Der Personalaufwand nahm, durch einen höheren Personalstand von durchschnittlich 729 Mitarbeitern (2017: 702), sowie kollektivvertragliche Erhöhungen und Rückstellungsdotierungen um 8,2% auf €55,8 Mio. (2017: €51,6 Mio.) zu. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzier- >

ten sich im Vorjahresvergleich um 13,3% auf €24,5 Mio. (2017: €28,3 Mio.), v. a. aufgrund geringerer Kosten für externe Fremdleistungen, die im Segment Sonstige Segmente bezogen und u. a. an andere Segmente weiterverrechnet werden. Der interne Betriebsaufwand stieg auf €8,2 Mio. (2017: €5,6 Mio.).

Die at-Equity-Ergebnisse beinhalten die laufenden Periodenergebnisse der at-Equity-Beteiligungen, v. a. gestiegene Ergebnisse von Flughafen Košice und City Airport Train (CAT), und erhöhten sich auf €3,6 Mio. (2017: €2,9 Mio.).

In Summe wurde im Jahr 2018 ein Segment-EBITDA in Höhe von €12,7 Mio. (2017: €17,7 Mio.) erzielt. Die Abschreibungen reduzierten sich im Vorjahresvergleich u. a. im Bereich der EDV-Anlagen um 16,9% auf €11,1 Mio. (2017: €13,3 Mio.). Das EBIT reduzierte sich um 62,6% auf €1,6 Mio. (2017: €4,4 Mio.). Die EBITDA-Marge betrug 10,6% (2017: 14,6%), die EBIT-Marge 1,4% (2017: 3,6%).

Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe (FWAG) für das Geschäftsjahr 2018 im Überblick:

› Gewinn- und Verlustrechnung, Kurzfassung, in € Mio.

Konzernergebnis	2018	Veränderung	2017
Umsatzerlöse	799,7	6,2%	753,2
Sonstige betriebliche Erträge	12,3	17,2%	10,5
Betriebsleistung	812,0	6,3%	763,7
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	-465,1	5,7%	-440,1
At-Equity-Ergebnisse	3,6	24,7%	2,9
EBITDA	350,4	7,3%	326,5
Abschreibungen (Vorjahr inkl. Wertminderungen)	-129,6	-3,8%	-134,6
EBIT	220,8	15,1%	191,8
Finanzergebnis	-12,5	32,1%	-18,5
EBT	208,3	20,1%	173,4
Steuern	-56,4	21,3%	-46,5
Periodenergebnis	151,9	19,7%	126,9
davon Ergebnis nicht beherrschende Anteile	14,6	20,0%	12,2
davon Ergebnis Muttergesellschaft	137,3	19,6%	114,7
Gewinn je Aktie in €	1,63	19,6%	1,37

Die Umsatzerlöse stiegen um 6,2% auf €799,7 Mio. (2017: €753,2 Mio.), vor allem aufgrund des Passagierwachstums, höherer Shopping- und Gastronomieerlöse, gesteigener Park- und Immobilienerlöse sowie höherer Umsatzerlöse aus der Frachtabfertigung. Wegen der durch Urlaubsreisen bedingten Saisonalität des Flughafengeschäfts generiert die FWAG im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit €12,3 Mio. über dem Vorjahreswert in Höhe von €10,5 Mio. Die aktivierten Eigenleistungen für Investitionsprojekte im Kon-

zern reduzierten sich um 15,0% von € 6,5 Mio. auf € 5,5 Mio. Die Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen von € 3,7 Mio. (2017: € 0,9 Mio.) spiegeln im Wesentlichen Grundstücksverkäufe an DHL wider.

› Betriebsaufwand 2018 um 3,5 % gestiegen

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Materialaufwand und bezogene Leistungen	42,1	10,1%	38,3
Personalaufwand	301,5	6,6%	282,7
Sonstiger betrieblicher Aufwand	121,5	2,1%	119,0
Abschreibungen, Wertminderungen	129,6	3,8%	134,6
Summe Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen & Wertminderungen)	594,7	3,5%	574,7

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen stiegen im Jahr 2018 von € 38,3 Mio. um 10,1% auf € 42,1 Mio. Rund die Hälfte davon war durch um 11,8% auf € 18,8 Mio. erhöhte Aufwendungen für Energie bedingt (2017: € 16,8 Mio.). Der zweite Kostentreiber findet sich im sonstigen Materialaufwand, wo v. a. im Bereich von Enteisungsmitteln und Treibstoffen um 11,3% auf € 20,1 Mio. gestiegene Aufwendungen verzeichnet wurden (2017: € 18,1 Mio.). Die Aufwendungen für bezogene Leistungen reduzierten sich dagegen leicht um 4,9% auf € 3,2 Mio. (2017: € 3,4 Mio.).

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 6,6% von € 282,7 Mio. auf € 301,5 Mio. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf kollektivvertragliche Erhöhungen, einen höheren durchschnittlichen Personalstand (u.a. auch durch die erstmalige Konsolidierung der GETS), durch Flugverspätungen und Flugunregelmäßigkeiten verursachte höhere Überstunden und Ersatzruhen sowie auf Rückstellungsbewegungen (u.a. durch Aktualisierung versicherungsmathematischer Parameter) zurückzuführen. Der durchschnittliche Personalstand im Konzern (FTE, gewichtet nach Beschäftigungsgrad) stieg um 4,5% auf 4.830 Mitarbeiter (2017: 4.624). Die Zahl der Arbeitsverhältnisse (Kopfzahl) stieg um 9,7% auf 6.330.

Der Aufwand für Löhne stieg aufgrund kollektivvertraglicher Erhöhungen, höherer Überstunden und Ersatzruhen durch Flugunregelmäßigkeiten sowie aufgrund höherer Rückstellungsdotierungen im Bereich von Urlaub und Jubiläumsgelder (u.a. aufgrund der Aktualisierung versicherungsmathematischer Parameter) um 4,4% auf € 123,0 Mio. (2017: € 117,9 Mio.). Die Gehaltsaufwendungen legten ebenfalls aufgrund der höheren Zahl an Angestellten, kollektivvertraglicher Erhöhungen und Rückstellungserfordernissen (u.a. aufgrund der Aktualisierung versicherungsmathematischer Parameter) um 11,2% auf € 104,3 Mio. (2017: € 93,8 Mio.) zu. Die Aufwendungen für Abfertigungen inklusive Beiträge an Mitarbeitervorsorgekassen legten aufgrund von Rückstellungsbewegungen im Berichtsjahr um 22,1% von € 7,5 Mio. auf € 9,2 Mio. zu, während die Aufwendungen für die Altersversorgung im Vorjahresvergleich lediglich um 3,0% auf € 3,1 Mio. stiegen (2017: € 3,0 Mio.). Die Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge stiegen im Vorjahresvergleich um 3,7% auf € 59,5 Mio. (2017: € 57,4 Mio.). Die sonstigen Sozialaufwendungen reduzierten sich um ein Viertel von € 3,2 Mio. auf € 2,4 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (inkl. Wertberichtigungen) stiegen im Vor- >

jahresvergleich um 2,1% auf €121,5 Mio. (2017: €119,0 Mio.). Den um ein Drittel auf €15,4 Mio. größten Rückgang verzeichneten die Aufwendungen für Marketing und Marktkommunikation (2017: €23,1 Mio.), da bisher unter dieser Position angefallene Aufwendungen in das Incentivemodell übergeführt wurden. Weiters konnten die Rechts-, Prüf- und Beratungskosten im Vorjahresvergleich um rund ein Viertel auf €7,1 Mio. reduziert werden (2017: €9,5 Mio.). Die Instandhaltungsaufwendungen legten im Berichtsjahr hingegen um 24,4% auf €37,3 Mio. (2017: €29,9 Mio.) zu. Anstiege verzeichneten auch die Fremdleistungen von Konzerngesellschaften sowie Aufwendungen für Wertberichtigungen zu Forderungen.

› At-Equity-Ergebnis

Die Ergebnisse der at-Equity-Beteiligungen betragen €3,6 Mio. nach €2,9 Mio. im Vorjahr und spiegeln die Verbesserung des operativen Geschäfts dieser Beteiligungen wider. Dies ist größtenteils auf den Flughafen Košice und den City Airport Train (CAT) zurückzuführen.

› Konzern-EBITDA in Höhe von € 350,4 Mio.

EBITDA (Beträge in € Mio.)	2018	Veränderung	2017
Airport	187,1	11,7%	167,4
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	11,6	-41,1%	19,6
Retail & Properties	85,8	19,3%	71,9
Malta	53,2	6,9%	49,8
Sonstige Segmente	12,7	-28,2%	17,7
Konzern-EBITDA	350,4	7,3%	326,5

EBITDA Konzern Anteile (in %)	2018	2017
Airport	53,4	51,3
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3,3	6,0
Retail & Properties	24,5	22,0
Malta	15,2	15,3
Sonstige Segmente	3,6	5,4
Konzern-EBITDA	100,0	100,0

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der FWAG stieg gegenüber 2017 um 7,3% auf €350,4 Mio. (2017: €326,5 Mio.). Die EBITDA-Marge erhöhte sich auf 43,8% (2017: 43,3%).

› Planmäßige Abschreibungen von € 129,6 Mio.

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Investitionen langfristiges Vermögen ¹	165,7	60,0%	103,6
Planmäßige Abschreibungen	129,6	-2,1%	132,4
Wertminderungen	0,0	-100,0%	2,3
Summe Abschreibungen, Wertminderungen	129,6	-3,8%	134,6

1) Ohne Finanzanlagen und sonstige langfristige Vermögenswerte

Die größten Investitionsprojekte betreffen das Projekt 3. Piste in Höhe von € 55,8 Mio. (davon € 55,4 Mio. Aktivierung Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren im Zusammenhang mit dem Umweltfonds), die Terminalentwicklungsprojekte in Höhe von € 8,9 Mio. und den Office Park 4 mit € 32,3 Mio. (inkl. geleisteter Anzahlung in Höhe von € 25,0 Mio.). Am Flughafen Malta wurden im Berichtsjahr insgesamt € 8,4 Mio. investiert, u. a. für Terminalumbauten und Flugverkehrsflächen. Weitere Details sind im Konzernanhang (14) angeführt.

Im Berichtsjahr 2018 wurden keine Anhaltspunkte dafür, dass Vermögenswerte wertgemindert sein könnten, identifiziert. Aus dem jährlich durchzuführenden Test auf Werthaltigkeit (Firmenwert) kam es zu keiner Erfassung von Wertminderungen.

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

Nähere Informationen sind im Konzernanhang (7) angeführt.

› Konzern-EBIT auf € 220,8 Mio. gesteigert

EBIT (Beträge in € Mio.)	2018	Veränderung	2017
Airport	103,4	26,6%	81,7
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3,1	-70,9%	10,5
Retail & Properties	68,6	25,6%	54,6
Malta	44,0	8,5%	40,6
Sonstige Segmente	1,6	-62,6%	4,4
Konzern-EBIT	220,8	15,1%	191,8

EBIT Konzern Anteile (in %)	2018	2017
Airport	46,8	42,6
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	1,4	5,5
Retail & Properties	31,1	28,5
Malta	19,9	21,2
Sonstige Segmente	0,7	2,3
Konzern-EBIT	100,0	100,0

Das Konzern-EBIT stieg aufgrund der gesunkenen Abschreibungen (unter Berücksichtigung der Wertminderungen im Vorjahr) gegenüber 2017 um 15,1% auf €220,8 Mio. (2017: €191,8 Mio.). Die EBIT-Marge legte auf 27,6% (2017: 25,5%) zu.

› Finanzergebnis auf minus € 12,5 Mio. verbessert

Beträge in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	0,3	-38,3%	0,5
Zinsertrag	2,0	28,0%	1,6
Zinsaufwand	-15,9	-24,3%	-20,9
Sonstiges Finanzergebnis	1,0	n. a.	0,4
Finanzergebnis	-12,5	32,1%	-18,5

Das Finanzergebnis war mit minus €12,5 Mio. um 32,1% besser als im Vorjahr (2017: minus €18,5 Mio.). Die Beteiligungserträge ohne at-Equity-Unternehmen reduzierten sich auf €0,3 Mio. Das negative Zinsergebnis betrug €13,8 Mio. (2017: €19,3 Mio.). Neben den laufenden Zinsaufwendungen von €15,9 Mio. (2017: €20,9 Mio.), die sich aufgrund von Tilgungen weiter reduzierten, wurden auch Zinserträge in Höhe von €2,0 Mio. (2017: €1,6 Mio.) erfasst. Das sonstige Finanzergebnis betrug €1,0 Mio. und beinhaltet die Folgebewertung von Wertpapieren (Anwendung von IFRS 9 ab dem Geschäftsjahr 2018 betreffend Schuldtitel (FVPL), siehe Anhangangabe (10)).

› Konzern-Periodenergebnis von € 151,9 Mio. (plus 19,7%)

In Summe steigerte die FWAG 2018 das Ergebnis vor Ertragsteuern um 20,1% auf €208,3 Mio. (2017: €173,4 Mio.).

Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften werden in der Republik Österreich (25%), in Malta (für maltesische Gesellschaften 35%) sowie in der Slowakei (für slowakische Tochtergesellschaften 21%) besteuert. Die Steuerquote betrug 2018 27,1% (2017: 26,8%). Die Ertragsteuern betragen €56,4 Mio. (2017: €46,5 Mio.).

Das Periodenergebnis lag bei €151,9 Mio. (2017: €126,9 Mio.). Darin enthalten ist u. a. der anteilige Verlust der Tochtergesellschaft BTS Holding a.s. „v likvidacii“ (in Liquidation). Das Ergebnis der Minderheitenanteile an den maltesischen Gesellschaften (MIA-Gruppe und MMLC) belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf €14,6 Mio. (2017: €12,2 Mio.). Somit beläuft sich das auf die Gesellschafter der Muttergesellschaft entfallende Periodenergebnis für das

Geschäftsjahr 2018 auf € 137,3 Mio. (2017: € 114,7 Mio.), was einem Plus von 19,6% entspricht.

Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien (84 Mio. Stück) errechnet sich ein Ergebnis je Aktie (verwässert = unverwässert) von € 1,63 (2017: € 1,37).

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

› Bilanzstruktur

	2018		2017	
	in € Mio.	in % der Bilanzsumme	in € Mio.	in % der Bilanzsumme
AKTIVA				
Langfristiges Vermögen	1.957,2	90,7	1.870,9	90,7
Kurzfristiges Vermögen	200,9	9,3	192,1	9,3
Bilanzsumme	2.158,1	100,0	2.063,0	100,0
PASSIVA				
Eigenkapital	1.297,0	60,1	1.211,0	58,7
Langfristige Schulden	549,3	25,5	601,3	29,1
Kurzfristige Schulden	311,8	14,4	250,7	12,2
Bilanzsumme	2.158,1	100,0	2.063,0	100,0

› Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen ist im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 4,6% auf € 1.957,2 Mio. gestiegen (2017: € 1.870,9 Mio.). Die Veränderung ergibt sich einerseits durch langfristige Veranlagungen, wodurch sich der Posten „Sonstige Vermögenswerte“ von € 99,1 Mio. auf € 148,2 Mio. erhöhte. Während einerseits Investitionen in das langfristige Vermögen (inkl. Finanzanlagen) in Höhe von € 166,0 Mio. erfasst wurden, reduzierte sich das langfristige Vermögen durch planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 129,6 Mio. und durch Buchwertabgänge in Höhe von € 1,0 Mio. Der Buchwert der at-Equity-bilanzierten Unternehmen erhöhte sich dagegen um 4,7% auf € 42,9 Mio. (2017: € 41,0 Mio.). In Summe blieb der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen stabil bei 90,7% (2017: 90,7%).

Die Sachanlagen stellen mit einem Buchwert von € 1.448,9 Mio. (2017: € 1.441,4 Mio.) die größte Position des langfristigen Vermögens dar: Hier stehen Investitionen (Zugänge) inkl. Konsolidierungskreisänderungen in Höhe von € 129,7 Mio. den Umbuchungen in Höhe von € 2,5 Mio., den planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 118,8 Mio. sowie den Buchwertabgängen in Höhe von € 0,9 Mio. gegenüber.

Der Buchwert der Grundstücke und Bauten reduzierte sich um 4,6% von € 1.051,5 Mio. (2017) auf € 1.002,7 Mio. in 2018. Neben Investitionen in Höhe von € 11,3 Mio. wurden Abschreibungen in Höhe von € 61,4 Mio. erfasst und Umbuchungen aus fertiggestellten Projekten, zum Verkauf stehenden Vermögenswerten sowie in die Position „Als Finanz- >

investition gehaltene Immobilien“ in Höhe von €2,0 Mio. vorgenommen. Die Buchwertabgänge betragen in dieser Position €0,7 Mio.

Der Posten „Technische Anlagen und Maschinen“ mit einem Buchwert von €262,5 Mio. zum 31. Dezember 2018 reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 7,0% (2017: €282,1 Mio.). Einerseits wurden Investitionen und Umbuchungen von fertiggestellten Projekten in Höhe von €15,2 Mio. erfasst und andererseits Abschreibungen in Höhe von €34,9 Mio. verzeichnet. Die Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ nahm im Vorjahresvergleich um 12,1% auf €103,0 Mio. (2017: €91,9 Mio.) zu. Die geleisteten Anzahlungen und in Bau befindlichen Projekte verzeichneten einen Anstieg des Buchwerts durch laufende Bauprojekte am Standort Wien von €15,9 Mio. im Vorjahr auf €80,7 Mio. Von den Zugängen betreffen €55,8 Mio. Investitionen zur 3. Piste (davon €55,4 Mio. die Aktivierung der Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren im Zusammenhang mit dem Umweltfonds).

Der Buchwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien stieg im Vergleich zum Vorjahr um 21,6% und betrug zum Jahresende €161,5 Mio. (2017: €132,8 Mio.). Den planmäßigen Abschreibungen in Höhe von €6,0 Mio. und Umbuchungen vom Sachanlagevermögen in Höhe von €1,3 Mio. stehen Investitionen und geleistete Anzahlungen in Höhe von €33,4 Mio. entgegen.

Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, stieg um 4,7% von €41,0 Mio. auf €42,9 Mio. Dies ist einerseits auf Ausschüttungen in Höhe von €1,6 Mio. zurückzuführen. Im Gegenzug wurden laufende Erträge aufgrund der positiven Entwicklung dieser Beteiligungen in Höhe von €3,6 Mio. verbucht. Die langfristigen sonstigen Vermögenswerte nahmen von €99,1 Mio. auf €148,2 Mio. zu. Die Eigenkapitaltitel des langfristigen Vermögens stiegen im Wesentlichen durch die Bewertung der Finanzinstrumente von €0,8 Mio. auf €5,2 Mio. (Anwendung von IFRS 9 ab dem Geschäftsjahr 2018). Während sich der Abgrenzungsposten aus Mietvorauszahlungen erwartungsgemäß von €31,4 Mio. auf €30,8 Mio. zum Jahresende 2018 reduzierte, stiegen die sonstigen Forderungen im Zusammenhang mit Veranlagungen von €66,0 Mio. auf €111,3 Mio.

Das kurzfristige Vermögen erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 4,6% auf €200,9 Mio. (2017: €192,1 Mio.). Dies ist u. a. auf höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von netto €65,4 Mio. versus €59,2 Mio. zum Stichtag 31. Dezember 2017 zurückzuführen. Durch den positiven Cashflow stiegen die Veranlagungen, welche in den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen sind. Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente reduzierten sich hingegen im Vorjahresvergleich um 37,2% auf €30,1 Mio. (2017: €47,9 Mio.). Die Vorräte blieben mit €6,1 Mio. nahezu auf Vorjahresniveau. Der Buchwert der Wertpapiere zum 31. Dezember 2018 stieg durch die Marktwertbewertung und den Kauf einer Anleihe um 26,8% auf €28,1 Mio. (2017: €22,2 Mio.). Im Posten „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ werden Grundstücke in Höhe von €0,7 Mio. (2017: €3,0 Mio.) ausgewiesen.

› Bilanzpassiva

Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Berichtsjahr um 7,1% von €1.211,0 Mio. auf €1.297,0 Mio. gestiegen. Dem Periodenergebnis (vor nicht beherrschenden Anteilen) von €151,9 Mio. stehen die Ausschüttung der Dividende der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2017 in Höhe von €57,1 Mio. sowie Ausschüttungen an nicht beherrschende

Anteilseigner in Höhe von €7,0 Mio. gegenüber. Die Neubewertung von leistungsorientierten Plänen, die Marktwertbewertung von Wertpapieren (inkl. erstmalige Anwendung von IFRS 9), sowie die planmäßige Entwicklung der Neubewertungsrücklage führten zu einer Veränderung der sonstigen Rücklagen in Höhe von €3,6 Mio. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich daher auf 60,1% (2017: 58,7%).

Die nicht beherrschenden Anteile zum 31. Dezember 2018 betreffen die restlichen Anteilseigner des Flughafen Malta (Malta International Airport plc), der Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC) sowie der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a. s. „v likvidácii“ (in Liquidation). Sie veränderten sich durch das laufende Jahresergebnis der Tochtergesellschaften sowie der vorgenommenen Ausschüttungen. Der Buchwert der nicht beherrschenden Anteile betrug €96,2 Mio. (2017: €88,5 Mio.).

Die Reduktion der langfristigen Schulden um 8,6% von €601,3 Mio. auf €549,3 Mio. resultiert einerseits aus der Umgliederung von den langfristigen in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von €25,0 Mio. aufgrund des Tilgungsprofils sowie andererseits aus vorzeitigen Tilgungen in Höhe von €31,1 Mio. Die langfristigen Rückstellungen stiegen v. a. durch die laufende Dotation (inkl. Aktualisierung von versicherungsmathematischen Parametern) von langfristigen Personalrückstellungen von €153,1 Mio. auf €162,7 Mio. zum 31. Dezember 2018. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten blieben auf Vorjahresniveau in Höhe von €39,5 Mio. Die passiven latenten Steuern betragen zum Stichtag €47,1 Mio. (2017: €52,4 Mio.).

Die kurzfristigen Schulden sind im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 24,4% auf €311,8 Mio. gestiegen (2017: €250,7 Mio.). Dies ist einerseits auf höhere kurzfristige Rückstellungen in Höhe von €140,0 Mio. (2017: €107,8 Mio.), z. B. aus der Abgrenzung von noch nicht abgerechneten Ermäßigungen und Incentives und höheren Rückstellungen für sonstigen Personalaufwand (inkl. Urlaub) zurückzuführen. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, welche von €39,6 Mio. auf €62,4 Mio. zulegten, beinhalten die noch offene Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren im Zusammenhang mit dem Umweltfonds. Der Anstieg der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten von €47,0 Mio. auf €57,0 Mio. ist auf Umgliederungen im Ausmaß von €25,0 Mio., Aufnahmen von €32,0 Mio. und Tilgungen in Höhe von €47,0 Mio. zurückzuführen. Die Steuerrückstellung stieg aufgrund des positiven Periodenergebnisses um 7,0% von €10,3 Mio. auf €11,0 Mio. Die Lieferantenverbindlichkeiten reduzierten sich stichtagsbezogen um 10,1% von €46,0 Mio. auf €41,4 Mio.

› **Finanzkennzahlen**

	2018	Veränderung	2017
Buchmäßiges Eigenkapital in € Mio.	1.297,0	7,1%	1.211,0
Eigenkapitalquote in %	60,1	n.a.	58,7
Nettoverschuldung in € Mio. ¹	142,5	-37,2%	227,0
Gearing in % ²	11,0	n.a.	18,7
Working Capital in € Mio. ³	-113,4	11,1%	-102,1
Anlagenintensität in % ⁴	90,7	n.a.	90,7
Anlagendeckungsgrad in % ⁵	94,3	n.a.	96,9

1) Nettoverschuldung = kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere und Veranlagungen
 2) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital
 3) Working Capital = Vorräte, kurzfristige Forderungen (exkl. Termineinlagen) und sonstige Vermögenswerte abzüglich kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten (exkl. Passiva aus Investitionstätigkeit)
 4) Anlagenintensität = langfristiges Vermögen / Bilanzsumme
 5) Anlagendeckungsgrad = (Eigenkapital + langfristige Schulden) / langfristiges Vermögen

>

› Geldflussrechnung

in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Flüssige Mittel per 1. 1.	47,9	10,3%	43,4
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	291,2	4,8%	277,9
Cashflow aus Investitionsaktivitäten	-198,8	26,7%	-156,9
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-110,2	-5,4%	-116,5
Endbestand der flüssigen Mittel ¹⁾	30,1	-37,2%	47,9
Free Cashflow	92,4	-23,7%	121,0

1) unter Berücksichtigung von Konsolidierungskreisänderungen

Im Berichtsjahr 2018 erzielte die Flughafen-Wien-Gruppe einen Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von €291,2Mio., ein Plus von 4,8% gegenüber dem Vorjahr (€277,9 Mio.). Das operative Ergebnis (EBT zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen abzüglich Bewertung der Finanzinstrumente) stieg im Vorjahresvergleich um 9,4% auf €336,9 Mio. (2017: €308,0 Mio.). Neben Einzahlungen aus Dividendenausschüttungen der at-Equity-bilanzierten Unternehmen in Höhe von €1,6 Mio. (2017: €2,1 Mio.) wurden auch Zinszahlungen in Höhe von €16,0 Mio. (2017: €21,3 Mio.) sowie Einzahlungen aus Zinserträgen in Höhe von €1,7 Mio. (2017: €1,7 Mio.) erfasst. Weiters wurden im Berichtsjahr Ertragsteuerzahlungen in Höhe von €61,5 Mio. (2017: €44,7 Mio.) geleistet. Bei den Forderungen wurden im Berichtsjahr €10,8 Mio. aufgebaut. Die Passiva erhöhten sich ebenfalls um insgesamt €32,8 Mio.

Der Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeiten betrug minus €198,8 Mio. gegenüber minus €156,9 Mio. im Jahr 2017. Im Berichtsjahr erfolgten Auszahlungen für Anlagenzuzugänge (inkl. Finanzanlagen) in Höhe von €145,1 Mio. (2017: €93,6 Mio.). Die Einzahlungen aus dem Anlagenabgang (inkl. Finanzanlagen) reduzierten sich im Vorjahresvergleich von €2,7 Mio. auf €1,6 Mio. Weiters wurden im Berichtsjahr 2018 €90,3 Mio. (2017: €86,0 Mio.) in kurz- und langfristige Veranlagungen und €5,0 Mio. in eine Anleihe investiert. Dem stehen Einzahlungen aus abgelaufenen Veranlagungen in Höhe von €40,0 Mio. (2017: €20,0 Mio.) gegenüber.

Der Free Cashflow (Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit plus Cashflow aus der Investitionstätigkeit) reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der höheren Auszahlungen im Investitionsbereich um €28,6 Mio. von €121,0 Mio. auf €92,4 Mio.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit in Höhe von minus €110,2 Mio. ist auf die Veränderung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von €46,1 Mio. und auf die Dividendenausschüttung an die Gesellschafter der Muttergesellschaft in Höhe von €57,1 Mio. und an nicht beherrschende Anteilseigner in Höhe von €7,0 Mio. zurückzuführen.

Per Saldo resultiert daraus eine Reduktion der liquiden Mittel gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 37,2% auf €30,1 Mio. (2017: €47,9 Mio.).

Investitionen

in € Mio.	2018	Veränderung	2017
Immaterielles Anlagevermögen	2,6	60,2%	1,6
Sachanlagevermögen inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien	163,1	60,0%	101,9

Von den erfolgten Investitionen in das langfristige Vermögen entfallen € 163,1 Mio. auf Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie € 2,6 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte. Die größten Zugänge des langfristigen Vermögens im Geschäftsjahr 2018 bzw. 2017 sind im Konzernanhang (Anhang Erläuterung (14)) erläutert.

Beteiligungen an ausländischen Flughäfen

Der Flughafen-Wien-Konzern (FWAG) war im Jahr 2018 an zwei internationalen Flughäfen beteiligt:

- › Am Flughafen Malta (vollkonsolidiertes Tochterunternehmen) hielt die FWAG per 31. Dezember 2018 durchgerechnet einen Anteil von 48,44 % der Aktien: 40 % der Aktien besitzt die Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC), an der die FWAG seit Ende des ersten Quartals 2016 einen Anteil von 95,85 % hält, 10,1 % besitzt die FWAG direkt (über VIE (Malta) Limited), 20 % hält die maltesische Regierung. Die restlichen Aktien sind an der Börse in Malta gelistet.
- › Am Flughafen Košice (at-Equity-Beteiligung) ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66 % beteiligt. Obwohl die Flughafen Wien AG über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, wird diese Gesellschaft gemeinschaftlich geführt, da wesentliche Unternehmensentscheidungen gemeinsam mit den Mitgesellschaftern zu treffen sind.

Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzernanhang (Anhang Erläuterungen (36) und (37)) erörtert.

Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2018 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.

>

Finanzwirtschaftliche Steuerung und Kapitalmanagement

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

Hohe Profitabilität ist das erklärte langfristige Ziel der Unternehmensführung. Die Abschreibungen beeinflussen die Ertragskennzahlen der FWAG erheblich. Das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen abzüglich Wertaufholungen entspricht, ist eine wesentliche Erfolgsgröße, ebenso wie die EBITDA-Marge. Für 2018 wird eine EBITDA-Marge von 43,8 % (2017: 43,3 %) ausgewiesen.

Weiters hat die Optimierung der Finanzstruktur oberste Priorität. Gemessen wird die solide Basis der Finanzierung mithilfe der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Nettoverschuldung zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation EBITDA/Net-Debt auf höchstens dem 2,5x zu begrenzen. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 0,4 (2017: 0,7).

Die Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich um €46,1 Mio., im Wesentlichen durch planmäßige und vorzeitige Tilgungen und den starken Cashflow. Die liquiden Mittel betragen zum 31. Dezember 2018 €30,1 Mio. (2017: €47,9 Mio.). Veranlagungen in der Höhe von €156,3 Mio. (2017: €106,0 Mio.) sind in den kurz- bzw. langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen. Die Nettoverschuldung unter Berücksichtigung dieser Veranlagungen beträgt €142,5 Mio. (2017: €227,0 Mio.). Bei einem buchmäßigen Eigenkapital in Höhe von €1.297,0 Mio. (2017: €1.211,0 Mio.) resultiert daraus ein Gearing von 11,0 % (2017: 18,7 %).

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

› Rentabilitätskennzahlen in % bzw. € Mio.

	2018	2017
EBITDA-Marge ¹	43,8	43,3
EBIT-Marge ²	27,6	25,5
ROE ³	12,1	10,8
ROCE vor Steuern ⁴	12,5	11,0
ROCE nach Steuern	9,4	8,2
Free Cashflow in € Mio.	92,4	121,0

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

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

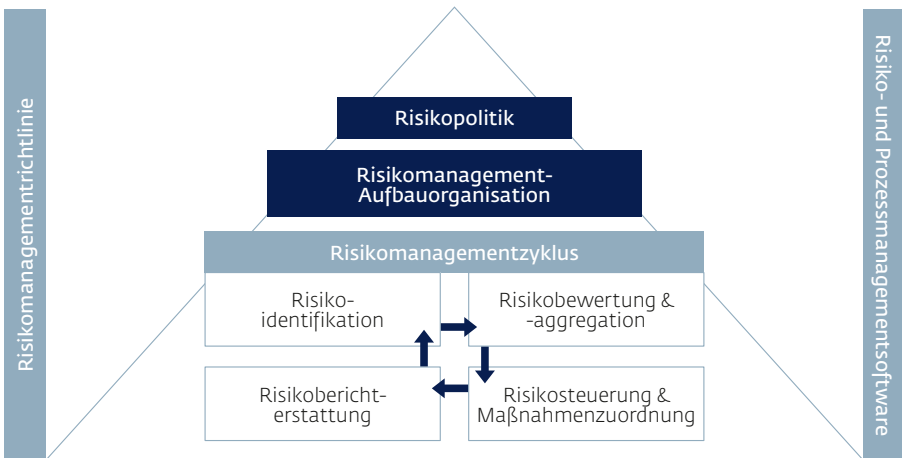
3) ROE (Return on Equity) = Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital

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

Risiken der zukünftigen Entwicklung

› Risikomanagementsystem

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



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

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

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

Auf Basis dieser Verantwortlichkeiten wird der Risikomanagementzyklus, bestehend aus Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung und Maßnahmenzuordnung sowie der abschließenden Berichterstattung, effizient durchlaufen. Begleitet wird dieser Prozess von einer umfassenden Dokumentation des gesamten Risikomanagementsystems in Gestalt einer Prozess- und Risikomanagementsoftware, die als zentrale Datenbank für sämtliche identifizierten Risiken und damit verbundenen Maßnahmen zur Verfügung steht.

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

Ergänzt wird das Risikomanagement um ein konzernweites Chancenmanagement, das dazu dient, rechtzeitig neue Ertragspotenziale in allen Unternehmensbereichen zu erkennen und zur Marktreife zu entwickeln. Weitere Informationen sind im nachfolgenden Textteil zu finden.

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

› Gesamtwirtschaftliche, politische und rechtliche Risiken

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

Das makroökonomische Umfeld ist in Europa von einem Wachstum auf hohem Niveau geprägt. Nachdem das BIP im Euroraum 2017 um 2,5% gewachsen ist, wird für das Jahr 2018 ein Wachstum von 1,9% erwartet und für 2019 ein Zuwachs von 1,8% prognostiziert (Quelle: OECD, November 2018).

In Österreich wird für 2018 ebenfalls mit einem Wachstum in Höhe von 2,7% gerechnet, ein Wert, der deutlich über dem Durchschnitt des Euroraumes liegt (Quelle: WIFO, 20. Dezember 2018; OeNB, Dezember 2018). Auch mittelfristig sollte der Trend des äußerst positiven Wachstums fortbestehen, ab 2019 wird laut Prognose diese Hochkonjunktur jedoch abkühlen. Es werden Wachstumsraten zwischen 1,5% und 2,0% bis 2023 erwartet (Quelle: WIFO, Oktober/Dezember 2018).

Unsicherheiten im geopolitischen Bereich bestehen weiterhin im Hinblick auf die Spannungen zwischen der Europäischen Union und Russland. Hinsichtlich der negativen Auswirkungen der Sanktionen der Europäischen Union gegenüber der Russischen Föderation auf das Verkehrsaufkommen von und nach Russland dürfte die Talsohle aber mittlerweile durchschritten worden sein. 2018 ist das Passagieraufkommen im Verkehr zwischen Österreich und Russland weiter gestiegen.

Der bevorstehende Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union hat nach Einschätzung von Wirtschaftsforschern aufgrund der vergleichsweise geringen Intensität der ökonomischen Verflechtungen zwischen Österreich und Großbritannien nur geringe Auswirkungen auf die österreichische Wirtschaft und somit auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien.

Relevant sind die laufenden Verhandlungen für den Flughafen Malta. Großbritannien hat einen Anteil von rund 24,6% (2018) am gesamten Passagieraufkommen. Dadurch könnten sich auch kurzfristig negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen ergeben.

Für Österreich beträgt der vom IMF abgeschätzte Brexit-Dämpfungseffekt aufgrund der unterdurchschnittlichen ökonomischen Verflechtung mit Großbritannien selbst bei einem „harten Brexit“ maximal 0,5% (Quellen: IHS, Februar 2017; IMF, Juli 2018). Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen am Flughafen Wien sind demzufolge als gering einzustufen.

Punktuell könnten sich durch eine mögliche Abschwächung des britischen Pfunds und der damit verbundenen geringeren Kaufkraft der britischen Passagiere negative Auswirkungen auf die Umsätze im Bereich Shopping und Gastronomie ergeben.

Nachdem das zwischen der Regierung von Großbritannien und der Europäischen Union ausverhandelte Austrittsabkommen am 15. Jänner 2019 vom britischen Unterhaus abgelehnt wurde, besteht weiterhin Unsicherheit über den Ablauf des EU-Austritts Großbritanniens. Sollte es tatsächlich zu einem Austritt ohne einer vertraglichen Regelung der Austrittsmodalitäten kommen, könnten sich dadurch Unsicherheiten hinsichtlich der Landrechte bzw. der Anerkennung von luftfahrtrechtlichen Standards und Bestimmungen zwischen der Europäischen Union und Großbritannien ergeben. Dies hätte unter Umständen kurzfristig negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen zwischen Österreich und Destinationen in Großbritannien. Insgesamt ist das Ausmaß dieses Risikos aber begrenzt. Im Jahr 2018 belief sich der Anteil Großbritanniens am Passagieraufkommen am Flughafen Wien, gemessen an abgeflogenen Passagieren, auf 6%.

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

Es bleibt abzuwarten, wie sich die schrittweise Wiedereinführung der Sanktionen der USA gegen den Iran auf den Verkehr auswirken. Im Jahr 2018 konnte hier jedoch noch keine negative Entwicklung beobachtet werden.

Die EU-Kommission und die EU-Gesetzgebung arbeiten weiterhin die Punkte des im Dezember 2015 vorgestellten Aviation Package ab. Vor allem die Revision der EASA (European Union Aviation Safety Agency)-Grundverordnung konnte bereits abgeschlossen werden. Die EASA erhält mehr und teilweise auch neue Kompetenzen.

Die Evaluierung der Entgelte-Richtlinie soll bis Ende 2019 abgeschlossen werden. Hier steht die verpflichtende Anwendung einer einheitlichen single-till Regelung zur Berechnung der Flughafenentgelte für alle Flughäfen in der EU ab 5 Millionen Passagieren zur Diskussion. Eine Umsetzung dieser Regelung würde die Ertragslage der Verkehrsflughäfen wesentlich schmälern.

Für die Evaluierung der Bodenverkehrsdienste (BVD)-Richtlinie wurde im Februar 2019 eine Roadmap veröffentlicht, die die Evaluierung voraussichtlich bis 2021 vorsieht. Ob ein erneuter Versuch für die weitere Liberalisierung des BVD-Marktes droht, ist derzeit unklar.

Nur geringe Fortschritte gibt es bisher im Bereich Bekämpfung von Kapazitätsengpässen in der Luft (Single European Sky). Kapazitätsengpässe führen zu erheblichen Verspätungen, die hohen Folgekosten bei Fluglinien und Flughäfen verursachen.

Seit dem Jahr 2012 ist auch die Luftfahrt in das System des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS) einbezogen. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat sich nun auf eine Vorgangsweise zur Reduktion bzw. zum Ausgleich klimaschädlicher Emissionen aus dem Luftverkehr geeinigt. Die Kosten der ETS-Zertifikate dürften in den kommenden Jahren deutlich steigen, da in Phase 4 des EU-Emissionshandels (ab 2021) mit einer weiteren Reduktion der ETS-Zertifikate gerechnet werden muss.

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

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

Der Verfassungsgerichtshof (VfGH) hat am 19. Dezember 2018 seine Entscheidung zur Prüfkompetenz des Rechnungshofes für die Flughafen Wien AG bekanntgegeben: Demnach liegt ab 1. Juni 2017 keine faktische oder sonstige Beherrschung des Flughafens durch Gebietskörperschaften – und damit auch keine Prüfbefugnis des Rechnungshofes – vor.

Die vom ehemaligen Bestandsnehmer Rakesh Sardana gegen die FWAG in New York eingebrachte Klage über \$168 Mio. (derzeit rund €147 Mio.) wegen vermeintlicher Diskriminierung, wurde im Mai 2018 vom zuständigen Gericht in New York abgewiesen und es wurden nunmehr keine weiteren Rechtsmittel eingelegt. Das Verfahren ist somit abgeschlossen.

› Markt- und Wettbewerbsrisiken

Weltweit gesehen präsentiert der Branchenverband IATA (International Air Transportation Association) weiterhin einen positiven Ausblick für die Luftfahrtbranche und prognostiziert für 2019 ein globales Passagierwachstum von 5,6% (2018: 6,1%), gemessen an abgeflogenen Passagieren, sowie ein deutliches Frachtwachstum von 3,7% (2018: 4,1%), gemessen an Fracht- und Post-Tonnenkilometern (Quelle: IATA Economic Performance of Airline Industry 12/2018).

Das Jahr 2018 war für die Luftfahrtbranche insgesamt erfolgreich. Kunden profitierten von niedrigeren Kosten und einem wachsenden Angebot. Das starke Wirtschaftswachstum hält die Nachfrage über dem Kapazitätswachstum (Quelle: IATA 12/2018). Für die europäischen Airlines rechnet die IATA für das Jahr 2019 mit einem Gesamtgewinn in Höhe von US\$ 7,4 Mrd. nach Steuern (2018: US\$ 7,5 Mrd.).

Trotz dieser positiven Entwicklung bleibt die sehr kompetitive Markt- und Wettbewerbssituation in der europäischen Luftfahrt weiterhin bestehen – nicht zuletzt aufgrund einer anhaltend offensiven Preis- und Wachstumspolitik von sogenannten Low-Cost-Carriern (LCC). Es ist daher davon auszugehen, dass sich die im vergangenen Jahr beobachtete Konsolidierung der Branche in den kommenden Jahren weiter fortsetzen wird. Regional kann es durch die Marktkonsolidierung zu einer Konzentration von Marktanteilen kommen, die zu einer Stärkung der Marktmacht einzelner Airlines bzw. Airlinegruppen führt.

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

Austrian Airlines ist mit einem Anteil von 47,5% im Jahr 2018 (2017: 48,4%) am gesamten Passagieraufkommen am Standort Wien der größte Kunde der FWAG. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Die Austrian Airlines konnten im vergangenen Jahr die Zahl der beförderten Passagiere insgesamt um 8,5% steigern (am Standort Wien um 8,9%), und ihr Angebot gemessen in offerierten Sitzkilometern um 9,7% (2017: +6,6%) ausbauen.

Im Jahr 2018 wurde die Langstreckenkapazität der Austrian Airlines durch die Einflotung einer Boeing 777 aufgestockt, was deutlich zum Passagierwachstum auf der Langstrecke beitrug. Des Weiteren wurden eine großangelegte Bereinigung des Streckennetzes um unwirtschaftliche Verbindungen erfolgreich umgesetzt und in der Folge eine Erhöhung der Frequenzen nach Nordamerika und China vorgenommen.

Im Jänner 2019 hat die Austrian Airlines eine neue Strategie zur Aufwertung und Stärkung ihres Drehkreuzes in Wien angekündigt. Geplant ist unter anderem die Verlegung von vier Bombardier DH8-Q400 nach Wien (diese sind derzeit für die Schwester SWISS im Einsatz), ein Investitionspaket in der Höhe von €200 Mio. für den Ausbau der Airbus-Flotte und die Netzbereinigung durch die Auflösung von Crew-Basen in den Bundesländern. >

Die Flughafen Wien AG sieht das beschlossene Paket als wichtigen Beitrag zur Fortsetzung einer wachstumsorientierten Netzwerkstrategie mit einem Fokus auf den Ost-West-Verkehr. Eine Änderung dieser Ausrichtung würde die Position des Flughafen Wien als bedeutsame europäische Luftverkehrsdrehscheibe negativ beeinflussen und zu Rückgängen im Transferaufkommen führen.

Unsicherheit besteht jedoch weiterhin hinsichtlich der Flottenerneuerung auf der Langstrecke. Seitens der Lufthansa AG wurde im Frühjahr 2018 bekanntgegeben, dass über den Austausch der bestehenden sechs Boeing 767 noch keine Entscheidung getroffen wurde.

Die konkreten Auswirkungen des Konkurses der airberlin-Gruppe und der Übernahme der Flugzeuge aus dem Konkurs von NIKI durch Laudamotion auf den Flughafen Wien blieben auch 2018 gering, da die Ausfälle durch Wachstum bei anderen Airlines mehr als kompensiert werden konnten. Vor allem Austrian Airlines, easyJet, die Wings-Gruppe und Wizz Air konnten hohe Zuwächse im Passagieraufkommen verzeichnen.

In der unmittelbaren Catchment Area des Flughafen Wien werden insbesondere die Entwicklungen am Flughafen Bratislava als relevant erachtet und genau beobachtet.

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

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

Malta ist derzeit als Feriendestination sehr gefragt und entwickelt sich immer stärker zu einer Ganzjahresdestination im Tourismus. Das Passagierwachstum im Jahr 2018 betrug 13,2%, ein hervorragendes Ergebnis nach dem Rekordjahr 2017.

Unsicherheiten bestehen jedoch weiterhin hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Home-Carriers Air Malta. Dieser verfügte 2018 über einen Marktanteil von rund 29,9% (gemessen am gesamten Passagieraufkommen am Flughafen Malta). Ein Ausfall der Airline hätte kurzfristig negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen und damit auf das Unternehmensergebnis des Flughafen Malta. Mittel- und langfristig ist jedoch davon auszugehen, dass neue oder bereits am Standort vertretene Airlines ihre Kapazitäten aufstocken und die bestehende Nachfrage bedienen würden.

Relevant sind für den Flughafen Malta auch die laufenden Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union. Da Großbritannien mit einem Anteil von rund 24,6% (2018) am gesamten Passagieraufkommen den größten Markt darstellt und, wie bereits oben ausgeführt, weiterhin Unsicherheit über den Ablauf des EU-Austritts Großbritanniens besteht, könnten sich auch hier kurzfristig negative Effekte auf das Verkehrsaufkommen ergeben.

Der Flughafen Košice konnte 2018 das Passagieraufkommen um 9,1% gegenüber dem Vergleichszeitraum aus dem Jahr 2017 steigern und dies trotz der Entscheidung von Wizz Air, die Basis am Flughafen Košice aufzugeben und nur mehr eine statt bisher vier Routen zu bedienen. Der Linienverkehr am Flughafen Košice entwickelt sich grundsätzlich positiv, was unter anderem durch die im Oktober 2018 neu aufgenommenen

Verbindungen nach Düsseldorf und München (beide durch Eurowings) unterstrichen wird. Allerdings besteht im Rahmen von betriebswirtschaftlichen Optimierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen von Airlines das Risiko, dass Verbindungen von und zu Regionalflughäfen gestrichen bzw. ausgedünnt werden. Dieses Risiko ist in Košice Mitte Jänner 2019 durch die Einstellung der Verbindung nach Bratislava durch Czech Airlines (CSA) schlagend geworden.

Im Bereich Abfertigungsdienste konnte die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr ihre führende Marktposition sowohl im Ramp-Handling als auch in der Frachtabfertigung erfolgreich verteidigen. Grundlage für die hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern sind maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards. Das Risiko von Marktanteilsverlusten ist durch das Bestehen und der Priorisierung vorzeitiger Verlängerungen der langfristigen Dienstleistungsverträge mit den wichtigsten Key Accounts (Austrian Airlines, Eurowings und Lufthansa) abgesichert.

Die Auswirkungen der bereits oben erwähnten Marktkonsolidierung durch den Konkurs der Airlines airberlin und NIKI auf den Geschäftsbereich Abfertigungsdienste sind relativ gering ausgefallen. Die Flugbewegungen 2018 zeigten auch beim Handling eine fast vollständige Kompensation durch Austrian Airlines, Eurowings und Laudamotion.

Die steigende Marktmacht der Airlines erhöht jedoch weiterhin den Preisdruck auf vorgelagerte Dienstleister und besonders die Abfertigungsdienste. Aufgrund dieser Herausforderungen wurden im Jahr 2018 eine Vielzahl an Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Arbeitsabläufe entlang der gesamten Wertschöpfungskette erarbeitet, die ab 2019 Schritt für Schritt umgesetzt werden.

Der in den vergangenen Jahren zu beobachtende Trend in Richtung des Einsatzes größerer Fluggeräte wird sich weiter fortsetzen. So hat beispielsweise die Austrian Airlines angekündigt, die bestehende Flotte aus Dash 8-400 bis 2021 abzugeben und durch größere Airbus A320 zu ersetzen. Die FWAG geht daher davon aus, dass das Bewegungswachstum auch in den kommenden Jahren unter dem Passagierwachstum liegen wird. Daraus ergibt sich eine Dämpfung für das zukünftige Wachstumspotenzial im Ramp-Handling. Allerdings steigen durch den Einsatz der größeren Flugzeuge auch die Durchschnittserlöse pro Flugzeugabfertigung und damit kann die reduzierte Dynamik beim Mengenwachstum über die Preise teilweise kompensiert werden.

Aufgrund des steigenden Wettbewerbsdrucks war der Marktanteil im Bereich Ramp-Handling in 2018 leicht rückläufig. Diese Entwicklung ist dem Umstand geschuldet, dass einzelne neu am Flughafen Wien vertretene Carrier mit starken Verkehrszuwächsen nicht als Handlingkunden der Flughafen Wien AG gewonnen werden konnten. In Summe verlief das Mengenwachstum für das Ramp-Handling der Flughafen Wien AG mit einem Plus von 3,6% an Bewegungen in 2018 aber recht positiv.

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

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

Risiken der Veränderung des Passagieraufkommens bzw. der Veränderung der Kaufkraft der Passagiere, etwa im Zusammenhang mit der Abwertung der jeweiligen Heimatwährung gegenüber dem Euro (Währungsrisiken). Dies hat aufgrund von umsatzabhängigen Vertragskomponenten Auswirkungen auf die Ertragssituation der FWAG im Retail- und Immobilienbereich.

› Finanz- und Investitionsrisiken

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

Der bestehende EIB-Kreditvertrag (European Investment Bank) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen. Nach Abschluss eines neuen Avalkreditvertrags haften nunmehr drei Kreditinstitute gegenüber der EIB als Garantinnen für den Kreditrestbetrag, aktuell € 325 Mio. Der Zinssatz ist auf die Restlaufzeit fixiert.

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

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

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

Sämtliche Investitionsprojekte erfolgen unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die von Experten erwartete mittel- und langfristige Steigerung der Passagierzahlen bildet die Basis für eine zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung von neuen Kapazitäten und die Berechnung von projektspezifischen Renditen. Dadurch wird das Investitionsrisiko von neuen Projekten (z. B. geringe Auslastung) deutlich reduziert.

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar. Nach dem erstinstanzlichen positiven Bescheid fand Anfang Jänner 2015 am Bundesverwaltungsgericht

(BVwG) die zweitinstanzliche Verhandlung im Genehmigungsverfahren des Projekts „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) statt.

Am 9. Februar 2017 wurde der Flughafen Wien AG eine das Projekt abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts als Berufungsinstanz zugestellt. Gegen diese Entscheidung vom 2. Februar 2017 wurde von der Flughafen Wien AG Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) eingelegt. Am 29. Juni 2017 hat der VfGH dieser Beschwerde stattgegeben und die Entscheidung des BVwG aufgehoben.

Das BVwG musste nun eine neuerliche Entscheidung treffen und hat am 28. März 2018 den Bau der 3. Piste unter zusätzlichen Auflagen genehmigt. Die Prüfung der Auflagen ist im Gange und das Projekt wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt, da auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze im bestehenden 2-Pisten System nach dem Jahr 2025 erreicht.

Weitere Verzögerungen des Projekts könnten durch die von Pistengegnern einbrachten Beschwerden gegen die Genehmigung der 3. Piste beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) entstehen. Die Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise und zur Behandlung dieser Rechtsmittel liegt nun beim Höchstgericht.

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

› Operative Risiken

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

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

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

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

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

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

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

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

› Gesamtrisikobeurteilung

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

Chancenmanagement

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

Das Chancenmanagement beruht auf dem Open-Innovation-Ansatz, wodurch Innovationsprozesse strukturiert nach außen hin geöffnet werden. Zusätzlich zu unternehmensinternen Kanälen, werden im Rahmen von Benchmarks zu anderen Unternehmen sowie Flughäfen zukunftsweisende Ideen identifiziert. Im Zuge von Kooperationen mit Start-Ups, Universitäten und weiteren Partnern werden darüber hinaus neue Konzepte erarbeitet.

2018 wurden zahlreiche Projekte behandelt: Errichtung eines Co-Working Spaces und Innovations- bzw. Technologiezentrums in der AirportCity, Ausbau des Conferencing-Angebots (beides als Teil des in Bau befindlichen Office Park 4), der Einsatz von diversen Technologien rund um Location Based Services (z. B. Bluetooth Beacons und Geofencing) zur Ermöglichung von ortsbezogenen Dienstleistungen und Asset Tracking, die Errichtung eines Pet-Hotels und die digitale Visualisierung der FWAG-Dienstleistungen via 360-Grad-Bilder.

Bericht über wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems für den Rechnungslegungsprozess

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

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

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

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

>

› **Kontrollumfeld**

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

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

› **Risikobeurteilung**

Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind. Die Wesentlichkeit ergibt sich aus einer Kombination aus Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Auswirkung (Schadenshöhe). Für die letztgenannte Größe wird der Konzern- und Jahresabschluss als Kernkriterium herangezogen. Für die Bestimmung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird ab 2019 ein erweitertes Bewertungsmodell mit einer Reihe von qualitativen Aspekten auf Basis eines gewichteten Scoring-Modells verwendet. Berücksichtigt werden unter anderem Aspekte wie die Komplexität und der Automatisierungsgrad von Prozessen oder das Vorhandensein von spezifischen organisatorischen Sicherungsmaßnahmen. Die Ergebnisse dieser erweiterten Risikobeurteilung dienen als Basis für die Planung der Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision.

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

› **Kontrollmaßnahmen**

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

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

› Information und Kommunikation

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

› Überwachung

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

Die Kontrollen werden jährlich von der internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Dabei wird sowohl die operative Effektivität (die Durchführung der Kontrolle wie definiert) als auch die Designeffektivität (die Treffsicherheit bzw. Angemessenheit der Kontrolle) überprüft und bewertet. Die Ergebnisse aus dieser Wirksamkeitsbeurteilung dienen im Rahmen der jährlich stattfindenden IKS-Reviews mit allen Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften der Flughafen-Wien-Gruppe als Grundlage für permanente Systemoptimierungen im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses.

Die Ergebnisse aller Überwachungstätigkeiten werden dem Prüfungsausschuss bzw. dem Aufsichtsrat berichtet.

Forschung und Entwicklung

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

Im Jahr 2018 wurden vor allem folgende Themen umgesetzt:

› **Beladungsplanung Technologie-Upgrade**

Das für die Beladungsplanung von Flugzeugen verwendete System ist eine Eigenentwicklung und wird einer Überarbeitung unterzogen, um den Benutzern neue Funktionen und state-of-the-art Benutzer-Oberflächen zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2018 wurde das Modul für Ramp Agents fertig gestellt. Aktuell wird das Modul für Loadsheeting Agents modernisiert.

› **CDM (Collaborative Decision Making)**

In Zusammenarbeit mit Austro Control wird laufend an der Verbesserung des CDM-Prozesses (Collaborative Decision Making) und weiter an der Erreichung von „fully implemented“ gearbeitet.

Insgesamt wurden im Servicebereich Informationssysteme im Geschäftsjahr 2018 Kosten in Höhe von € 1,4 Mio. (2017: € 1,1 Mio.) für die Entwicklung und Einführung von neuen Systemen erfasst. Im Jahresdurchschnitt befassten sich rund 8 Mitarbeiter mit Forschungs- und Entwicklungsthemen (2017: rund 6 Mitarbeiter).

Ein wesentliches Forschungsprojekt in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Wien hat die Steigerung der Energieeffizienz zum Ziel. Die Software zur Smart Airport City soll im Laufe des Jahres 2019 ausgerollt werden.

Nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 267a UGB

Nachhaltigkeit ist für Management sowie Mitarbeiter der Flughafen Wien AG nicht einfach bloß ein wichtiges Thema von vielen. Der schonende Umgang mit Ressourcen, Verantwortung für das Umland und dessen Bürger, für Passagiere, Mitarbeiter, Partner und Kunden ist tief in der Unternehmenskultur der Flughafen Wien AG verwurzelt.

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

Nähere Informationen zum Geschäftsmodell der Flughafen-Wien-Gruppe sind im Kapitel "Die Flughafen-Wien-Gruppe" zu Beginn des Lageberichts angeführt.

Der Flughafen Wien veröffentlicht jedes dritte Jahr einen Nachhaltigkeitsbericht, der die Stakeholder wie Mitarbeiter, Eigentümer, Kunden, Geschäftspartner, Anrainer und NGOs (Non-Governmental Organisationen) über die Aktivitäten, Entwicklungen und Kennzahlen in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt umfassend informiert. Die Kennzahlen und Daten, die auch im Nachhaltigkeitsbericht abgebildet werden, werden unter www.viennaairport.com/nachhaltigkeitsbericht einmal jährlich auf den neuesten Stand gebracht. Der Nachhaltigkeitsbericht 2017 berichtet über die Jahre 2015 bis 2017 sowie über die künftigen Nachhaltigkeitsziele. Er entspricht den Standards der Global Reporting Initiative (GRI-Standards) und erreichte die Anwendungsebene „In Accordance Core“ und bezieht zudem die branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber mit ein. Der Bericht wurde extern vom TÜV Süd geprüft.

Die Berichte über Nachhaltigkeitskonzepte der internationalen Beteiligungen Malta und Košice sind in deren entsprechenden Berichten zu finden. Der Nachhaltigkeitsbericht des Flughafen Malta wird auf der Website des Flughafens (www.maltairport.com) veröffentlicht.

› Wesentliche nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

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

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

- 1) Umweltbelange
- 2) Sozial- und Arbeitnehmerbelange
- 3) Achtung der Menschenrechte
- 4) Bekämpfung von Korruption und Bestechung

› Nachhaltigkeitsmanagement

Um das Ziel „Nachhaltigkeit“ kontinuierlich zu verfolgen und als wichtigen Bestandteil der Unternehmenstätigkeit zu verankern, hat der Flughafen Wien ein Nachhaltigkeitsprogramm definiert, aus dem sich Ziele und Maßnahmen ableiten, die laufend überprüft und weiterentwickelt werden. Das verantwortliche Team ist für die Koordinierung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsagenden zuständig. Ausdruck findet die Nachhaltigkeitsstrategie in den vier Unternehmenswerten:

- › **Kundenorientierung:** „Die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen, ist unsere oberste Priorität. Wir begreifen uns als Dienstleister und begegnen unseren Kunden freundlich, respektvoll und mit Verständnis für ihre individuellen Wünsche. Fairer Umgang und ehrliche Kommunikation mit unseren Kunden und Geschäftspartnern ist uns ein Anliegen. Dabei überlassen wir aber nichts dem Zufall und setzen mit unserem Compliance System hohe Standards.“
- › **Professionalität:** „Höchste Professionalität und Engagement kennzeichnen unsere Arbeit. Wir sind stolz darauf, unsere Aufgaben genau, zuverlässig sowie auf Sicherheit bedacht zu erfüllen und integrieren neue Technologien und Verfahren in unsere Prozesse, um uns weiter zu verbessern. Als „Profis“ managen wir die unterschiedlichen Aspekte der Nachhaltigkeit und gehen mit aktuellen Herausforderungen professionell um. Wir setzen Nachhaltigkeitsziele und berichten regelmäßig über unsere Fortschritte. Etwa beim Klimaschutz, wo wir mit der Airport Carbon Accreditation neue Wege gehen, oder beim Thema Sicherheit, wo unser Security-Konzept für einen gefahrlosen Flughafenbetrieb sorgt.“
- › **Wirtschaftlichkeit:** „Wir gehen mit unseren wirtschaftlichen und natürlichen Ressourcen sowie mit der Energie sparsam, effizient und verantwortungsbewusst um. Wir verstehen uns als Wirtschaftsmotor der Region und wollen durch eine überlegte Standortentwicklung hin zur „Airport City“ fördernde Akzente setzen. Dabei steht ein intensiver Dialog mit unseren Stakeholdern im Vordergrund, denn wir wollen gemeinsam eine nachhaltige (Regional-) Entwicklung gestalten.“

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

1) Umweltbelange

Die FWAG bekennt sich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt und verpflichtet sich zur Einhaltung aller umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, bindenden Vereinbarungen und behördlichen Auflagen sowie zur kontinuierlichen Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen. Vor allem hat sich die Flughafen-Wien-Gruppe zum Ziel gesetzt, ihren Energieverbrauch weiter zu senken, die Auswirkungen der Lärmemissionen zu mindern und den dem Flughafen Wien anzurechnenden CO₂-Ausstoß weiter zu senken und mittelfristig CO₂-neutral zu werden. Dabei ist der Flughafen-Wien-Gruppe der ständige Dialog mit den Stakeholdern von größter Wichtigkeit. Denn in vielen Fällen beeinflussen die Maßnahmen des Flughafens auch das Verhalten der Kunden und Passagiere positiv, etwa in den Bereichen Energiesparen, Facilitymanagement, oder Abfallentsorgung.

Der Flughafen Wien hat ein umfassendes und systematisches Energie- und Umweltmanagementsystem (kurz UMS) eingerichtet und unterzieht sich der Umweltprüfung nach dem „Eco-Management and Audit Scheme“ (EMAS), mit dem die Europäische Union Umweltmanagementsystemen die weltweit höchsten Anforderungen auferlegt, sowie nach der ISO 14001. Die erstmalige Eintragung in das EMAS-Register fand im Dezember 2015 statt, Überwachungsaudits fanden im Oktober 2016 und Oktober 2017 statt. 2018 wurde das Unternehmen rezertifiziert.

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

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

Das UMS stellt auch die Rechtskonformität des Betriebs in Bezug auf geltendes Umweltrecht sicher. Dazu werden alle umweltrelevanten Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Bescheide) identifiziert, in einer Umweltdatenbank erfasst und die daraus entstehenden Verpflichtungen umgesetzt und überprüft. Die Verantwortung für die erfolgreiche Umsetzung des UMS liegt beim Vorstand und bei den Führungskräften entsprechend der Linienorganisation der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umweltmanager, angesiedelt im Geschäftsbereich „Operations“, Abteilung „Umweltmanagement“, >

koordiniert und steuert alle internen und externen Aktivitäten im Bereich Umweltschutz. Dabei wird er von einem Umweltteam unterstützt, das sich wiederum aus Themenverantwortlichen der verschiedenen Unternehmensbereiche zusammensetzt.

Der Flughafen Wien konnte sich zuletzt in allen wesentlichen Umweltaspekten deutlich verbessern. Das unterstreichen die kontinuierlich verbesserten wirtschaftlichen Ergebnisse bei gleichzeitiger Steigerung der Energieeffizienz um 26,7% im Zeitraum von 2012 bis 2018. Darüber hinaus wurden im Jahr 2018 in der Flughafen Wien AG weitere € 0,9 Mio. (2017: € 1,1 Mio.) für den Umweltschutz aufgewendet (ausgenommen Lärmschutzprogramm). Im Fokus stand dabei die Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, um die Auswirkungen des Flugbetriebs auf das Umfeld, vor allem auf die Anrainer, möglichst gering zu halten.

› Risiken

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

› Energieeffizienzprogramm

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat ein Energieeffizienzprogramm implementiert und bereits zahlreiche Projekte umgesetzt. Die Photovoltaik-Anlagen am Standort Flughafen Wien mit ihren 2.640 Solarmodulen haben eine Nennleistung von rund 720 kWp, wodurch ein jährlicher Ertrag von etwa 750.000 kWh generiert werden kann. Die Photovoltaikanlage auf dem Dach des Air Cargo Centers zählt mit einer bebauten Fläche von rund 8.000m² zu den größten Photovoltaik-Anlagen Österreichs.

Die Umrüstung von konventionellen Leuchtmitteln auf die energieeffizientere LED Technologie wird laufend fortgesetzt. Der Flughafen Malta setzt ebenfalls Photovoltaik-Anlagen zur Stromerzeugung ein und hat auf LED Beleuchtung umgestellt.

› Smart Airport City

Um den Verbrauch von Strom, sowie von Kälte und Wärme zu optimieren, hat die Flughafen Wien AG mit der Technischen Universität Wien 2017 ein Entwicklungsprojekt gestartet, womit ein Prototyp einer computergestützten „virtuellen Stadt“ entsteht, mit dem der Verbrauch an elektrischer Energie, Kälte oder Wärme simuliert und in der Folge optimiert werden kann. Darauf aufbauend werden Szenarien zur Instandhaltung, Verbesserung und Erweiterung der Smart Airport City erstellt, um Kapazitäten zu optimieren und eine bestmögliche Verbrauchssteuerung zu erreichen.

› Fluglärmmanagement

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

› Lärmschutz

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

Ab einem Dauerschallpegel über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht übernimmt der Flughafen 50% bis 100% der Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, etwa für den Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen. Bis Ende 2018 wurde auf diese Weise für 6.295 Objekte ein bauphysikalisches Gutachten erstellt und für 2.966 Objekte ein optimaler Lärmschutz hergestellt. Ein positiver Nebeneffekt: Durch bessere Gebäudedämmung und weniger Heizkosten, konnte in den betroffenen Gebieten der CO₂-Ausstoß um ca. 1.300 Tonnen pro Jahr reduziert werden.

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

› Nachtflugbewegungen

Gemäß der Vereinbarung im Mediationsverfahren sollte die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien in der Zeit von 23.30 bis 5.30 Uhr konstant auf dem Niveau der Bewegungen des Jahres 2009 gehalten werden, was im Berichtsjahr auf Grund von übermäßigen Verspätungen durch Schlechtwetter bzw. Engpässen im europäischen Luftraum nicht erreicht werden konnte. Für das Jahr 2018 wurde somit der Zielwert laut Mediation von 4.700 Bewegungen um 630 Bewegungen überschritten. In der gesamten Laufzeit dieser Regelung von 2007 bis 2018 wurde der kumulierte Zielwert von 58.098 Bewegungen um 1.229 Bewegungen bzw. ca. 2,1% unterschritten. Eine weitere schrittweise Reduktion auf 3.000 Bewegungen pro Jahr ist ab drei Jahre vor Inbetriebnahme der 3. Piste vorgesehen. Details zur Nachtflugsituation können dem Evaluierungsbericht, der vom Verein Dialogforum Flughafen Wien jeweils etwa Mitte des Jahres veröffentlicht wird, unter www.dialogforum.at entnommen werden.

› Emissionen und Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens, vor allem die Flugzeugabfertigung und der landseitige Verkehr, trägt, wenn auch zu einem geringen Teil, zu den allgemeinen Luftemissionen bei. Im Bereich des Flughafens werden im Rahmen der Luftgütemessung und die Erstellung einer jährlichen CO₂-Bilanz alle Emissionen lückenlos erfasst. Gemeinsam mit den Fluglinien werden laufend Maßnahmen und Programme entwickelt, um den Schadstoffausstoß konsequent zu minimieren. Mithilfe einer CO₂-Emissionsbilanz beteiligt sich der Flughafen Wien auch an dem vom Airports Council International Europe (ACI Europe) geführten Programm ACAS (Airport Carbon Accreditation System, www.airportcarbonaccreditation.org). Der Flughafen Wien wurde bereits im Jahr 2013 Level 1 zertifiziert, 2015 erfolgte der Aufstieg zum Level 2 und im Oktober 2016 wurde erstmalig die Level-3-Zertifizierung erreicht.

Die Flughafen Wien AG hat im Berichtsjahr zum dritten Mal die Level-3-Zertifizierung eingereicht, die eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen am Standort unter verstärkter Einbeziehung sämtlicher am Standort Flughafen ansässigen Unternehmen vorsieht. Um diesen Level 3 zu erreichen, mussten alle am Standort ansässigen Unternehmen in Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung eingebunden werden. Um deren CO₂-Emissionen besser identifizieren zu können, trat auch der Flughafen Malta im Jahr 2016 dem ACI Airport Carbon Accreditation Programm bei.

› Abfall

Abfälle, die nicht vermieden werden können, werden fachgerecht getrennt und je nach Möglichkeit einer Wiederverwendung oder einem Recycling zugeführt. Die Gesamtmenge an Abfall betrug im Jahr 2018 am Flughafen Wien 4.326 Tonnen (2017: 4.456 Tonnen).

Im Jahr 2016 konnte am Flughafen Malta die Überwachung des Abfallmanagements und die Berichterstattung mit einem neuen Auftragnehmer verbessert werden. Die Gesamtmenge in 2018 betrug rund 1.068 Tonnen (2017: rund 866 Tonnen).

› Wasserverbrauch

Die Wasserversorgung des Flughafen Wien erfolgt durch vier flughafeneigene Brunnen. Der Wasserverbrauch 2018 stieg aufgrund des Passagierwachstums im Vergleich zu 2017 um rund 65.500 m³ auf 511.211 m³.

Der Flughafen Malta ist durch seine Lage von geringeren Niederschlagsmengen geprägt, wodurch ein bewusstes Umgehen mit Wasser essentiell ist. Neben gesammeltem Regenwasser und Grundwasser, werden fehlende Kapazitäten zugekauft. Im Rahmen des laufenden Energieeffizienzprogrammes wurde in 2018 der Fokus speziell auf die Reduktion des Wasserverbrauches gelegt, wobei Einsparungen von 18,1% pro Verkehrseinheit erzielt werden konnten.

› Nachhaltige Beschaffung

Die nachhaltige bzw. ökologische Beschaffung, also der Einkauf von umweltfreundlichen Produkten und Leistungen, bei deren Herstellung bzw. Erbringung auch soziale Standards eingehalten werden, ist ein wichtiges Unternehmensziel. Ebenso wird hier die Regionalität berücksichtigt.

In Österreich wurde unter Federführung des Umweltministeriums der „Nationale Aktionsplan für nachhaltige Beschaffung“ (kurz: naBe-Aktionsplan) ins Leben gerufen. Auf diese Weise werden nachhaltige Kriterien beim Beschaffungsvorgang berücksichtigt und der naBe-Aktionsplan gemeinsam umgesetzt. Der Aktionsplan wird seit Herbst 2010 in der Bundesbeschaffung GmbH (kurz BBG) umgesetzt. Auch die Beschaffungen der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgten zum Teil über die BBG. Zudem unterliegt der Flughafen Wien teilweise den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes.

Die größten Lieferanten in Bezug auf den Bestellwert sind den Sektoren Bau, Erdölverarbeitung, Metallverarbeitung, Spezialfahrzeuge, Technologie und unterschiedlichen Dienstleistungen wie etwa IT oder Airport Handling zuzuordnen. Gemessen an dem Bestellwert stammt der überwiegende Teil der Auftragnehmer dabei aus der unmittelbaren Region des Flughafens: 69% der 35 größten Lieferanten kommen aus Wien und Niederösterreich, 14% aus anderen österreichischen Bundesländern und 17% aus Europa.

› Ausgewählte Kennzahlen

Standort Flughafen Wien		2018	Veränderung	2017
Verkehrseinheiten	VE	29.238.913	10,3%	26.496.620
Passagiere	PAX	27.037.292	10,8%	24.392.805
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	3,24	-8,0%	3,52
Verbrauch elektrische Energie	MWh	94.739	1,5%	93.358
Wärmeverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,66	-17,4%	2,01
Wärmeverbrauch	MWh	48.591	-8,8%	53.304
Kälteverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,10	1,0%	1,09
Kälteverbrauch	MWh	32.146	11,4%	28.846
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,15	-4,1%	1,20
Treibstoffverbrauch	MWh	33.587	5,8%	31.733
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	6,05	-10,1%	6,73
Gesamtenergiebedarf	MWh	176.918	-0,8%	178.395
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/VE	3,24	21,1%	2,68
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	94.739	33,7%	70.883
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	53,5	n. a.	39,7
Wasserverbrauch ¹	Liter/VE	17,5	3,9%	16,8
Abwasseranfall ¹	Liter/VE	15,6	11,3%	14,0
Gesamtmenge Abfall	Kg/VE	0,15	-12,0%	0,17

1) Werte 2017 angepasst

Standort Flughafen Malta		2018¹	Veränderung	2017
Verkehrseinheiten	VE	6.985.017	13,1%	6.176.318
Passagiere	PAX	6.808.177	13,2%	6.014.548
Verbrauch elektrische Energie pro Verkehrseinheit	kWh/VE	1,97	-12,3%	2,25
Verbrauch elektrische Energie	MWh	13.757	-0,8%	13.867
Treibstoffverbrauch pro Verkehrseinheit	kWh/VE	0,10	-2,8%	0,10
Treibstoffverbrauch	MWh	696	10,0%	632
Gesamtenergiebedarf pro Verkehrseinheit	kWh/VE	2,07	-12,3%	2,35
Gesamtenergiebedarf ²	MWh	14.452	-0,3%	14.499
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen pro Verkehrseinheit	kWh/VE	0,09	-15,4%	0,10
Gesamtenergiebedarf erneuerbare Energiequellen	MWh	603	-4,4%	630
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergiebedarf	%	4,4	n.a.	4,5
Wasserverbrauch	Liter/VE	21,7	-18,1%	26,5
Gesamtmenge Abfall	Kg/VE	0,15	9,1%	0,14

1) vorläufige Werte
 2) Werte 2017 angepasst

2) Sozial- und Arbeitnehmerbelange

Der durchschnittliche Mitarbeiterstand (FTE) der Flughafen-Wien-Gruppe (vollkonsolidierte Unternehmen) im Jahr 2018 ist von 4.624 auf 4.830 Mitarbeiter (plus 4,5%) gestiegen. Der Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen ist im Jahr 2018 um die VHC – Vienna Airport Health Center GmbH und die GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H. (GETS) gewachsen.

Die Zahl der Beschäftigten nach Köpfen liegt bei 6.330, eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 9,7% (2017 exkl. GETS, VHC: 5.772).

Stichtagsbezogen waren zum 31. Dezember 2018 4.927 Mitarbeiter in der Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigt und somit um 287 Mitarbeiter mehr als zum Stichtag 31. Dezember 2017 (4.639 Mitarbeiter).

› Durchschnitt Mitarbeiter nach Segmenten (FTE)

	2018	Veränderung	2017
Airport	451	8,7%	415
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	3.060	3,3%	2.961
Retail & Properties	64	7,5%	60
Malta	340	10,8%	307
Sonstige Segmente	708	4,1%	680
Verwaltung	206	2,6%	201
Gesamtanzahl	4.830	4,5%	4.624

› Strategie und Management

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

Die konzernweiten Kernaufgaben des Bereichs Personal liegen im Recruiting, in der Aus- und Weiterbildung, der strategischen Personalentwicklung und der Lohn- und Gehaltspolitik. Eine wesentliche Herausforderung für den Personalbereich liegt in der Begleitung des permanenten Veränderungsprozesses im Unternehmen. Das Thema Unternehmenskultur wird maßgeblich auch durch die Mitarbeiterbefragungen der letzten Jahre gestaltet. Im Rahmen einer anonymen Mitarbeiterbefragung, die von einem externen Meinungsforschungsinstitut durchgeführt wurde, erhob der Flughafen Wien auch 2018 zum wiederholten Mal den Status quo zur Mitarbeiterzufriedenheit und –motivation. Die Ergebnisse der Befragung bestätigen die insgesamt positive Entwicklung unseres Unternehmens. Die Arbeitszufriedenheit ist gestiegen, und Wertschätzung, Respekt und Transparenz werden zunehmend gelebt. Das in den letzten Jahren erfolgreich implementierte Führungskräfteentwicklungsprogramm zeigt positive Wirkung. Die Ergebnisse wurden flächendeckend in der ersten Jahreshälfte 2018 an alle Mitarbeiter kommuniziert und im zweiten Halbjahr wurden Maßnahmen für die Verbesserung folgender Themenschwerpunkte definiert: Gesamtunternehmensperspektive und bereichsübergreifende Zusam- >

menarbeit, Führungskräfteevaluierung sowie Konflikt- und Fehlerkultur. Laut IFES Studie 2018 ist der Flughafen Wien attraktivster Arbeitgeber in der Ostregion Österreichs.

› Risiken

Motivierte, engagierte und hoch qualifizierte Mitarbeiter sind für die Flughafen-Wien-Gruppe entscheidend für den Erfolg des Unternehmens. Um dem durch Fluktuation drohenden Know-how-Verlust entgegenzuwirken, werden zahlreiche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung gesetzt, sowie diverse Initiativen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit und zur Minimierung von krankheitsbedingten Ausfällen vorangetrieben. Flexible Arbeitszeitmodelle sowie die zentrale Integration von Personalentwicklungsmaßnahmen (inkl. Aus- und Weiterbildung) unterstützen die Risikominimierung.

› Recruiting, Aus- und Weiterbildung

Die FWAG erhielt die von der Luftfahrt-Ratingagentur Skytrax verliehene Auszeichnung „Best Airport Staff Europe“ in den Jahren 2016 und 2017 und erreichte Platz zwei 2018, was den eingeschlagenen Weg eindrucksvoll bestätigt.

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

Zur Weiterentwicklung der Personalarbeit im Unternehmen wurde 2017 das Karriere- und Entwicklungs-Center, kurz KEC, ins Leben gerufen, welches die berufliche Entwicklung von Mitarbeitern sowie die Förderung von internen Karrieren unterstützen und die Führungskräfte bei dieser Aufgabe begleiten soll. 2018 wurden insgesamt 40 Mitarbeiter neu ins KEC nominiert und 16 Mitarbeiter haben über das KEC eine neue Aufgabe gefunden. Aktuell sind 30 Personen im KEC registriert.

Im jährlichen, verpflichtenden Mitarbeitergespräch wird der Bildungsbedarf des Mitarbeiters besprochen und festgehalten. Nicht nur die fachliche Weiterbildung nimmt einen großen Stellenwert ein, auch persönlichkeitsbildende Maßnahmen sind ein wichtiger Schwerpunkt. Zahlreiche Seminare und Workshops zu Themen wie Führung, Sprachen, EDV sowie Gesundheit und Unfallprävention stehen Mitarbeitern offen und werden im jährlichen Aus- und Weiterbildungskatalog zusammengefasst. Bereits 2015 startete am Flughafen Wien ein breit angelegtes Führungskräfteentwicklungsprogramm. 2018 wurde die Entwicklung der Führungskräfte im Rahmen von 17 Evaluierungsworkshops (für 140 Führungskräfte) erhoben.

Den hohen Standard der Kenntnisse und Fähigkeiten zu halten bzw. noch weiter auszubauen ist ein Schwerpunktthema für die nächsten drei Jahre. In Summe wurden im Jahr 2018 in der Flughafen Wien AG € 1,6 Mio. für Weiterbildungsmaßnahmen aufgewendet. Das entspricht rund € 515 pro Mitarbeiter (bezogen auf 3.159 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt in der Muttergesellschaft).

Die Lehrlingsausbildung nimmt in der Flughafen Wien AG eine wesentliche Rolle ein. Auf Basis der theoretischen Ausbildung in der Berufsschule und des praktischen Einsatzes im Unternehmen werden die Lehrlinge durch zahlreiche Seminare zusätzlich gefördert. Neben Englischkursen und IT-Schulungen legt die Flughafen Wien AG großen Wert auf die Entwicklung und Ausreifung sozialer Kompetenzen. Die Internationalität der Ausbildung am Flug-

hafen spiegelt sich auch in Austauschprogrammen wider: Im Rahmen von Auslandspraktika wird Lehrlingen die Möglichkeit geboten, auch andere Betriebe kennenzulernen. 2018 führte die Lehrlinge nach Belfast und Portsmouth. 2019 soll zusätzlich noch Malta dazu stoßen.

Am Flughafen Malta wird ebenfalls ein umfangreiches Ausbildungsprogramm verfolgt. Neben laufenden Auffrischkursen wurden auch technische Trainings und Zertifizierungsprüfungen durchgeführt. Im Jahr 2018 wurden insgesamt über 9.800 Trainingsstunden durchgeführt, was einem Durchschnitt pro Mitarbeiter von ca. 24h entspricht. Ausbildungen wurden primär in den Bereichen berufliche und persönliche Fortbildung, Kundendienst, Krisenmanagement, Brandschutz, Erste Hilfe, und Sensibilisierung absolviert. Mitarbeitern wird zudem eine Unterstützung bei Studien (Sponsorship) angeboten, um die berufliche und professionelle Weiterbildung zu fördern.

Im Jahr 2017 wurde ein Prozess zur Evaluierung von Trainingsqualität und Feedbackgesprächen am Flughafen Malta eingeführt, welcher im Jahr 2018 weitergeführt und vertieft wurde. 88% der Belegschaft bewerteten die zur Verfügung gestellten Ausbildungen und Trainings positiv.

Außerdem stehen bei regelmäßigen Leistungsbeurteilungen gegenseitiges Feedback und die individuelle Weiterentwicklung zur kontinuierlichen Verbesserung der Performance im Fokus. Ein Ausrollung des „Performance Management Systems“ vom Management auf die gesamte Belegschaft des Flughafen Malta ist seit 2018 auch im Kollektivvertrag des Unternehmens verankert, welcher im Mai 2018 abgeschlossen werden konnte und einen Zeitraum bis 2022 abdeckt.

› Erfolgsabhängige Entlohnung für Führungskräfte

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

› Mitarbeiterstiftung

Bereits vor über 15 Jahren wurde von der Flughafen Wien AG eine unabhängige Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung gegründet. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeiter direkt am Unternehmenserfolg der Flughafen Wien AG teilhaben. Insgesamt hält die Mitarbeiterbeteiligungs-Privatstiftung 10% der Aktien der Flughafen Wien AG und zahlt den Ertrag aus der Dividendenausschüttung dieser Beteiligung an die Mitarbeiter aus. Die Organe der Mitarbeiterstiftung sind in der Satzung festgelegt und agieren völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG. Im Jahr 2018 kam für das Geschäftsjahr 2017 ein Dividendenertrag von € 5,7 Mio. zur Ausschüttung. Im Durchschnitt entspricht das pro Mitarbeiter rund 64% eines Monatsgrundgehalts bzw. Grundlohns 2017.

› Arbeitsstiftung

Die „offene Arbeitsstiftung Steyr“ kümmert sich um die zielorientierte Begleitung bei der beruflichen Reintegration von Arbeitnehmern, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oder aus gesundheitlichen Gründen ihren Arbeitsplatz verloren haben. Da die Flughafen Wien AG als Arbeitgeber auch für ehemals Beschäftigte Verantwortung übernimmt, ist sie seit Jahren Mitglied dieser Stiftung. Im Jahr 2018 traten 4 Mitarbeiter >

der Stiftung bei. Bis zum Jahr 2018 wurde somit insgesamt 101 Mitarbeitern eine Ausbildung im Rahmen dieser Initiative ermöglicht.

› **Vorsorgemaßnahmen – betriebliche Pensionskasse und Vorsorgekasse**

Für alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG mit Eintritt vor 1. November 2014 werden als Ergänzung zur gesetzlichen Pensionsversicherung und zu einer eventuellen privaten Altersversorgung vom Unternehmen 2,5% eines Monatsbezugs je Mitarbeiter an eine betriebliche Pensionskasse überwiesen. Zudem wird jedem Mitarbeiter die Möglichkeit geboten, mit einem Betrag in gleicher Höhe selbst Vorsorge für die Zukunft zu treffen. Bei einem Abschluss zusätzlicher Unfall- und Krankenversicherungen bzw. Pensionsvorsorgen werden die Mitarbeiter ebenfalls durch Zuschüsse unterstützt. Nach intensiver Evaluierung wurde gemeinschaftlich von Geschäftsführung und Personalvertretern beschlossen, die betriebliche Vorsorgekasse zu wechseln. Seit 1. Jänner 2018 liegt die Gestionierung bei der Niederösterreichischen Vorsorgekasse (NÖVK).

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

› **Freiwillige Sozialleistungen**

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

Zudem wurde die Essensversorgung für die Mitarbeiter aufgrund der Ergebnisse aus der unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung Ende 2015 neu organisiert und finanziell unterstützt sowie 2018 weitere Anpassungen durchgeführt.

Im neu eröffneten Health Center Vienna Airport hat die Flughafen Wien AG eine weitreichende fachärztliche Versorgung mit rascher Terminverfügbarkeit für die Mitarbeiter sichergestellt.

› **Beruf und Familie**

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

Seit 2012 gewährt der Flughafen Wien seinen Mitarbeitern einen sogenannten „Papa-monat“. Der Mitarbeiter hat das Recht, innerhalb der ersten drei Lebensmonate seines Kindes für maximal 28 aufeinanderfolgende Kalendertage dienstfrei gestellt zu werden und 50% seines monatlichen Bezugs weiterbezahlt zu bekommen. Im Jahr 2018 haben 61 Väter diese Möglichkeit in Anspruch genommen.

2018 wurde die Flughafen Wien AG erneut mit dem staatlichen Gütezeichen des Audit „berufundfamilie“ ausgezeichnet. Das Gütezeichen wird an Unternehmen mit besonders familienbewusster Personalpolitik verliehen.

› Gesundheit und Arbeitssicherheit – Präventivdienste

Sicherheit und Gesundheit sind ein wesentlicher Faktor für die Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter. Seitens der Präventivdienste finden jährliche Begehungen, Schulungen und Beratungen statt. Gemeinsam mit den Führungskräften, Belegschaftsvertretern und den Arbeitnehmern wird konstruktiv und kontinuierlich an der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen und der Umsetzung von Maßnahmen entsprechend der Gefährdungsbeurteilung gearbeitet.

Das betriebliche Gesundheitsmanagement orientiert sich unter dem Titel GEMEINSAM GESUND an den Grundsätzen der BGF Charta und hat dafür auch das BFG-Gütesiegel verliehen bekommen. Unter anderem wurde 2018 ein Schwerpunkt zum Thema Suchtprävention gesetzt.

Seit September wird verstärkt an der Analyse und Maßnahmenumsetzung zur Prävention von Arbeitsunfällen gearbeitet. Die 1.000 MA-Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle an den Arbeitsplätzen ist 2018 zum ersten Mal seit 2012 wieder gestiegen – eine Auswirkung der besonderen Herausforderung, die das überdurchschnittlich hohe Passagierwachstum gerade für die operativen Bereiche darstellt.

Standort Wien	2016	2017	2018	Veränderung
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	119	110	131	+19,1%
1.000 MA-Quote	27,1	25,2	29,3	+4,1

› Diversität

Diversität stellt für einen Dienstleistungsbetrieb ein zentrales Thema dar. Deren Bedeutung für den Flughafen Wien zeigt alleine schon die Tatsache, dass derzeit unter den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG und ihren Tochterunternehmen 54 Nationalitäten vertreten sind, die 13 unterschiedlichen Religionsbekenntnissen angehören. Dass alle Dienstleistungsprozesse trotz dieser großen kulturellen Vielfalt reibungslos verlaufen, liegt vor allem an den umfassenden Schulungsmaßnahmen, die die Integration und das Aufgabenverständnis erleichtern.

› Frauenförderung

Der Frauenanteil innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe lag 2018 bei rund 24%. Zurückzuführen ist diese niedrige Quote auf die speziellen, branchenspezifischen Tätigkeiten am Flughafen Wien – zwei Drittel der am Flughafen tätigen Mitarbeiter verrichten schwere körperliche Arbeit. Um den Flughafen Wien auch für Frauen als Arbeitgeber attraktiver zu machen, werden vor allem Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie gesetzt, aber auch entsprechende Karrieremöglichkeiten geschaffen.

Klares Ziel des Unternehmens ist es, den Frauenanteil – insbesondere in Führungspositionen – auszubauen. Über alle vier Führungsebenen beläuft sich die Frauenquote in der Flughafen Wien AG derzeit auf 13,2%. Chancengleichheit und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz sind in der Flughafen-Wien-Gruppe Grundvoraussetzung. Die Frauenquote der Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG beträgt 20%.

› Flexible Arbeitszeitmodelle

Mit flexiblen und individuellen Arbeitszeitmodellen werden die Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich berücksichtigt. Vor allem in den kaufmännischen Bereichen kommen verstärkt Gleitzeitmodelle zum Einsatz. Ergänzend wurde für alle Mitarbeiter die Möglichkeit geschaffen, Gehaltsbestandteile (z. B. Anerkennungszahlung für Dienstjubiläen) als Freizeit zu konsumieren. Darüber hinaus werden Bildungsteilzeit- bzw. Bildungskarenzmodelle und Sabbatical angeboten.

› Ältere Arbeitnehmer

Die Anhebung des faktischen Pensionsantrittsalters erfordert den längeren Verbleib im Unternehmen. Das bedingt im Vorfeld die Implementierung umfangreicher Vorsorge- und Organisationsmaßnahmen, da viele Mitarbeiter permanent hohen Belastungen ausgesetzt sind. Entsprechende Programme und begleitende Maßnahmen, die Ermöglichung innerbetrieblicher Mobilität und das bevorzugte Angebot geeigneter Arbeitsplätze für diese Mitarbeitergruppe werden im Rahmen des Karriere- und Entwicklungszentrum (KEC) eingesetzt.

› Menschen mit besonderen Bedürfnissen

Der Flughafen Wien arbeitet gemeinsam mit neun Hilfsorganisationen, Verbänden und Institutionen intensiv an der kontinuierlichen Verbesserung der Barrierefreiheit. Zu diversen Schwerpunkten wurden gemeinsam 150 Einzelmaßnahmen beschlossen, von denen bereits der Großteil umgesetzt wurde. Begleitet wird der gesamte Prozess von Arbeitsgruppen, denen auch Vertreter der Hilfsorganisationen angehören.

› Ausgewählte Kennzahlen

Mitarbeiter am Standort Wien	2018	Veränderung	2017
Personalstand (Durchschnitt, FTE)	4.476	3,7%	4.317
davon Arbeiter	3.010	2,0%	2.950
davon Angestellte	1.466	7,2%	1.367
Personalstand (Stichtag, FTE)	4.555	5,2%	4.328
davon Arbeiter	3.025	4,0%	2.910
davon Angestellte	1.530	7,8%	1.419
Personalstand (Köpfe)	5.958	9,1%	5.461
Lehrlinge (Durchschnitt)	48	8,3%	44
Durchschnittsalter in Jahren	39,6	n.a.	40,3
Betriebszugehörigkeit in Jahren	9,3	n.a.	10,1
Anteil Frauen in %	23,3	n.a.	20,9
Aufwendungen für Weiterbildung in T€	1.775,5	-17,9%	2.161,9
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	131	19,1%	110

Mitarbeiter am Standort Malta	2018	Veränderung	2017
Personalstand (Durchschnitt)	340	10,8%	307
davon Arbeiter	0	n.a.	0
davon Angestellte	340	10,8%	307
Personalstand (Stichtag)	357	14,8%	311
davon Arbeiter	0	n.a.	0
davon Angestellte	357	14,8%	311
Durchschnittsalter in Jahren ¹	39	-4,9%	41
Betriebszugehörigkeit in Jahren ¹	10	-16,7%	12
Anteil Frauen in % ¹	35,6	n.a.	35,0
Aufwendungen für Weiterbildung in T€ ¹	243,5	65,6%	147,0
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ¹	11	83,3%	6

1) Vorläufige Werte

3) Achtung der Menschenrechte

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

Der neben den Unternehmenswerten herrschende Code of Conduct enthält wesentliche Grundsätze über die Aktion aller Mitarbeiter mit internen und externen Partnern. Da das Vertrauen von Kunden, Aktionären, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Leistung der Flughafen-Wien-Gruppe hat, ist die Integrität ein wesentlicher Eckpfeiler innerhalb des Unternehmens.

Die Unternehmenswerte der Flughafen-Wien-Gruppe spiegeln sich im täglichen Arbeitsleben wider: Respekt gegenüber allen Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern bedarf einer offenen Kommunikation über alle Ebenen, die in der FWAG durch vielfältige Veranstaltungsformen gelebt wird.

4) Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das Unternehmen kommuniziert an alle Mitarbeiter aktiv die Unternehmensziele durch klare Regelungen und regelmäßige Schulungen. Die Vermittlung von Grundwerten, wie Moral, Ethik und Integrität im Unternehmen und der respektvolle Umgang untereinander ist dabei von größter Wichtigkeit. Richtschnur dafür ist der Verhaltenskodex der FWAG. Seit Herbst 2015 ist eine „Whistleblower Hotline“ aktiv.

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

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

› Emittenten Compliance

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

Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden interne Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet. Erfasst werden alle

im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die potenziellen Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. So erhält jeder Mitarbeiter, der in einem compliancerelevanten Bereich arbeitet, eine persönliche Schulung, wie er mit vertraulichen Informationen umzugehen hat.

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

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

Offenlegung gemäß § 243a UGB

› 1. Grundkapital und Aktienstückelung

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

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

› 2. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10 %

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

› 3. Syndikatsvereinbarung

40% der Aktien werden von den zwei Aktionären, dem Bundesland Niederösterreich (über die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH) und der Stadt Wien (über die Wien Holding GmbH), in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag sieht die einheitliche Ausübung der Stimmrechte in der Hauptversammlung sowie wechselseitige Übernahmerechte im Falle einer entgeltlichen Übertragung der syndizierten Beteiligungen an Dritte vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, die Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit.

› 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

>

› 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

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

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

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

› 7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital

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

› 8. Kontrollwechsel

Das Darlehen der EIB (European Investment Bank) in Höhe von € 400,0 Mio. (derzeit aushaftend mit € 325,0 Mio.) wurde unter der sogenannten „Change of Control“-Klausel abgeschlossen. Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) können diese Finanzverbindlichkeiten vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d. h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50% der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt.

› 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

Corporate Governance

Der konsolidierte Corporate-Governance-Bericht gemäß § 267b UGB für das Geschäftsjahr 2018 ist auf der Website der Flughafen Wien AG unter www.viennaairport.com veröffentlicht.

Nachtragsbericht

› Verkehrsentwicklung Jänner 2019

Inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice verzeichnete die Flughafen-Wien-Gruppe im Jänner 2019 ein deutliches Passagierwachstum von 20,0%.

› Verkehrsentwicklung am Flughafen Wien

Die Anzahl der abgefertigten Passagiere am Flughafen Wien stieg im Jänner 2019 um 24,4% auf 1.830.923 Fluggäste. Bei den Transferpassagieren verzeichnete der Flughafen Wien im Jänner 2019 ein Plus von 6,2% gegenüber dem Jänner 2018 auf 376.568 Passagiere. Die Anzahl der Lokalpassagiere stieg im selben Zeitraum um 30,6% auf 1.448.127. Das Frachtaufkommen ging leicht um 2,8% auf 21.226 umgeschlagene Tonnen zurück. Die Flugbewegungen nahmen um 15,3% zu, das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-off Weight/MTOW) stieg um 19,5%.

› Verkehrsentwicklung am Flughafen Malta und Flughafen Košice

Ein Passagierplus gab es im Jänner 2019 für den Flughafen Malta mit einem Zuwachs um 4,1%. Am Flughafen Košice ging das Passagieraufkommen hingegen um 11,4% zurück.

› Entgelte 2019 am Flughafen Wien

Per 1. Jänner 2019 wurden die Entgelte gemäß der im Flughafenentgeltgesetz (FEG) festgesetzten Indexformel wie folgt geändert:

› Landeentgelt, Infrastrukturentgelt Airside, Parkentgelt:	+1,065%
› Fluggastentgelt, Infrastrukturentgelt Landside, Sicherheitsentgelt:	+0,715%
› Infrastrukturentgelt Betankung:	+0,896%

>

Das PRM-Entgelt blieb mit € 0,46 pro abfliegendem Passagier unverändert.

Das Sicherheitsentgelt beträgt im Jahr 2019 unter Berücksichtigung der Anhebung gemäß Price-Cap-Formel € 8,46 pro abfliegendem Passagier.

Prognosebericht

Die österreichische Wirtschaft verzeichnete im abgelaufenen Jahr ein reales BIP-Wachstum von rund 2,7%. Die Konjunkturdynamik hat sich jedoch im Jahresverlauf abgeschwächt. Daher prognostiziert die Oesterreichische Nationalbank (OeNB) für die Jahre 2019 und 2020 ein BIP-Wachstum von 2,0% bzw. 1,9%.

Die Inflation in Österreich, die im Jahr 2018 2,1% betrug, wird auch für 2019 auf diesem Niveau erwartet (Quelle: OeNB, Konjunktur aktuell Dezember 2017; Konjunktur aktuell Jänner 2018).

Für das Jahr 2019 rechnet die Flughafen-Wien-Gruppe inklusive der Beteiligungen Malta Airport und Flughafen Košice mit einem Passagierzuwachs zwischen 8% und 10%. Der Konzern-Umsatz sollte 2019 über € 820 Mio. liegen, das Konzern-EBITDA bei über € 370 Mio. Das Ergebnis nach Steuern (Konzern) wird aus heutiger Sicht bei mindestens € 165 Mio. erwartet. Die Nettoverschuldung soll weiter auf unter € 150 Mio. reduziert werden. Für Investitionen sind im Jahr 2019 rund € 220 Mio. vorgesehen.

Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien für 2019 ein Passagierwachstum von rund 10% auf rund 30 Mio. Reisende. Erste Impulse dafür sind aus heutiger Sicht unter anderem neue Streckenaufnahmen nach Montreal (YUL) durch Austrian Airlines, nach Toronto (YYZ) durch Air Canada und nach Tokio-Haneda (HND) durch All Nippon Airways (ANA). Auf der Kurz- und Mittelstrecke wird das Angebot durch neue Verbindungsaufnahmen von Vueling, Wizz Air, Laudamotion, LEVEL und Volotea erweitert.

Schwechat, am 5. März 2019

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO





Konzernabschluss 2018
der Flughafen Wien AG

94	—	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
95	—	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
96	—	Konzern-Bilanz
97	—	Konzern-Geldflussrechnung
98	—	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
100	—	Konzernanhang
236	—	Erklärung des Vorstands nach § 124 Börsengesetz
237	—	Bestätigungsvermerk

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2018

in T€	Anhang	2018	2017 ¹
Umsatzerlöse	(1)	799.661,3	753.184,7
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	12.296,5	10.491,9
Betriebsleistung		811.957,8	763.676,7
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-42.144,0	-38.285,0
Personalaufwand	(4)	-301.487,5	-282.742,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-120.386,6	-119.151,3
Wertminderungen/Wertaufholung auf Forderungen	(5) (36)	-1.131,7	124,2
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	3.566,0	2.859,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		350.374,0	326.482,0
Planmäßige Abschreibungen	(7)	-129.576,6	-132.364,6
Wertminderungen	(7)	0,0	-2.269,5
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		220.797,5	191.848,0
Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen	(8)	331,4	537,1
Zinsertrag	(9)	2.046,8	1.599,6
Zinsaufwand	(9)	-15.859,3	-20.937,6
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	956,0	350,9
Finanzergebnis		-12.525,2	-18.450,0
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		208.272,3	173.398,0
Ertragsteuern	(11)	-56.399,4	-46.477,9
Periodenergebnis		151.872,8	126.920,0
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		137.262,4	114.743,2
Nicht beherrschende Anteile		14.610,4	12.176,8
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(12)	84.000.000	84.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		1,63	1,37

1) Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 seit 1. Jänner 2018 (siehe dazu "Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze").
Keine Anpassung der Vorjahresperiode.

Konzern- Gesamtergebnisrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2018

in T€	Anhang	2018	2017 ¹
Periodenergebnis		151.872,8	126.920,0

Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden

Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)	-6.638,6	-1.264,9
Zum Marktwert erfolgsneutral bewertete Eigenkapitalinstrumente	(25)	313,1	0,0
Darauf entfallende latente Steuern	(31)	1.576,6	316,2

Sonstiges Ergebnis aus Posten, die in künftigen Perioden gegebenenfalls in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden

Ergebnis aus der Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren		0,0	540,5
davon erfolgsneutrale Veränderung	(25)	0,0	880,9
davon realisiertes Ergebnis	(10)	0,0	-340,5
Darauf entfallende latente Steuern	(31)	0,0	-134,1
Sonstiges Ergebnis		-4.748,9	-542,3
Gesamtergebnis		147.123,9	126.377,7

Davon entfallend auf:

Gesellschafter der Muttergesellschaft		132.497,2	114.198,9
Nicht beherrschende Anteile		14.626,7	12.178,9

1) Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 seit 1. Jänner 2018 (siehe dazu "Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze").
Keine Anpassung der Vorjahresperiode.

Konzern-Bilanz

zum 31. 12. 2018

in T€	Anhang	31.12.2018	31.12.2017 ¹
AKTIVA			
Langfristiges Vermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	155.674,3	156.606,3
Sachanlagen	(14)	1.448.912,4	1.441.371,9
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(15)	161.498,8	132.819,5
Beteiligungen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen	(16)	42.909,2	40.987,2
Sonstige Vermögenswerte	(17)	148.235,8	99.129,1
		1.957.230,5	1.870.914,0
Kurzfristiges Vermögen			
Vorräte	(18)	6.110,6	5.979,5
Wertpapiere	(19)	28.124,4	22.178,7
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	(20)	684,5	2.961,3
Forderungen, sonstige Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte	(21)	135.852,5	113.038,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(22)	30.098,8	47.918,7
		200.870,7	192.076,4
Summe Aktiva		2.158.101,2	2.062.990,3
PASSIVA			
Eigenkapital			
Grundkapital	(23)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(24)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(25)	-1.685,1	1.941,3
Einbehaltene Ergebnisse	(26)	932.188,6	850.181,4
Den Gesellschaftern der Muttergesellschaft zurechenbar		1.200.830,9	1.122.450,0
Nicht beherrschende Anteile	(27)	96.162,6	88.506,2
		1.296.993,5	1.210.956,2
Langfristige Schulden			
Rückstellungen	(28)	162.683,7	153.103,0
Finanzverbindlichkeiten	(29)	300.000,0	356.147,6
Übrige Verbindlichkeiten	(30)	39.529,8	39.615,0
Latente Steuern	(31)	47.074,4	52.432,3
		549.287,9	601.298,0
Kurzfristige Schulden			
Steuerrückstellungen	(32)	11.042,0	10.318,3
Übrige Rückstellungen	(32)	140.023,8	107.833,5
Finanzverbindlichkeiten	(29)	57.016,5	46.962,7
Lieferantenverbindlichkeiten	(33)	41.378,6	46.043,9
Übrige Verbindlichkeiten	(34)	62.359,0	39.577,7
		311.819,9	250.736,1
Summe Passiva		2.158.101,2	2.062.990,3

1) Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 seit 1. Jänner 2018
(siehe dazu "Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze").
Keine Anpassung der Vorjahresperiode.

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. 1. bis 31. 12. 2018

in T€	Anhang	2018	2017 ¹
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		208.272,3	173.398,0
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen	(7)	129.576,6	132.364,6
+ Wertminderungen	(7)	0,0	2.269,5
+/- Bewertung beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente	(10)	-956,0	0,0
- Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	(6)	-3.566,0	-2.859,7
+ Dividendenausschüttungen at-Equity-Unternehmen	(16)	1.643,9	2.107,7
Verluste / - Gewinne aus dem	(2) (5)		
+ Abgang von Vermögenswerten	(10)	-3.491,0	-1.166,4
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	(2)	-186,9	-223,1
+/- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge		-33,6	207,1
+ Zins- und Dividendenergebnis	(8) (9)	13.481,2	18.800,9
+ Erhaltene Dividenden	(35)	331,4	537,1
+ Erhaltene Zinsen	(35)	1.682,7	1.711,6
- Bezahlte Zinsen	(35)	-15.972,5	-21.253,5
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	(18)	-131,1	-9,3
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	(17) (21)	-10.790,3	-4.464,6
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	(28) (32)	35.132,4	19.236,5
	(30) (33)		
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	(34) (35)	-2.296,1	1.922,2
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		352.696,9	322.578,5
- Zahlungen für Ertragsteuern	(11) (31) (32)	-61.542,2	-44.670,5
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		291.154,7	277.908,0
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)		1.426,9	1.031,7
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang		139,5	1.621,9
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	(13) (14) (15) (35)	-144.845,2	-93.183,9
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	(17)	-241,4	-383,8
Einzahlungen aus Abgang von kurz- und langfristigen Veranlagungen	(17) (21)	40.000,0	20.000,0
Auszahlungen für kurz- und langfristige	(17) (19)		
- Veranlagungen und Wertpapiere	(21)	-95.271,8	-86.000,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		-198.791,9	-156.914,1
- Dividendenausschüttung an Flughafen Wien AG Anteilseigner	(23)	-57.120,0	-52.500,0
- Dividendenausschüttung an nicht beherrschende Anteilseigner	(27)	-6.970,3	-6.896,7
+ Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	(29)	32.016,4	47.100,0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(29)	-78.110,3	-104.216,9
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		-110.184,2	-116.513,7
Veränderung des Finanzmittelbestandes		-17.821,4	4.480,2
+ Finanzmittelbestand aus Konsolidierungskreisänderungen		1,5	0,0
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	(22)	47.918,7	43.438,5
Finanzmittelbestand am Ende der Periode		30.098,8	47.918,7

1) Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 seit 1. Jänner 2018 (siehe dazu "Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze").
Keine Anpassung der Vorjahresperiode.

>

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

vom 1. 1. bis 31. 12. 2018

den Gesellschaftern der							
in T€	Anhang	Grundkapital	Kapitalrücklagen	AfS-Rücklage	Rücklage aus Zeitwertänderungen Eigenkapitalinstrumente	Neubewertung immaterielles Vermögen	
Stand zum 1.1.2017		152.670,0	117.657,3	1.241,0	0,0	18.201,4	
Marktwertbewertung von Wertpapieren	(25)			404,3			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)						
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	404,3	0,0	0,0	
Periodenergebnis							
Gesamtergebnis		0,0	0,0	404,3	0,0	0,0	
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)					-362,2	
Dividendenausschüttung	(23)						
Stand zum 31.12.2017		152.670,0	117.657,3	1.645,3	0,0	17.839,1	
Stand zum 1.1.2018		152.670,0	117.657,3	1.645,3	0,0	17.839,1	
Erstmalige Anwendung von IFRS 9		0,0	0,0	-1.645,3	3.146,3	0,0	
Stand zum 1.1.2018 angepasst		152.670,0	117.657,3	0,0	3.146,3	17.839,1	
Marktwertbewertung von Eigenkapitalinstrumenten	(25)				234,8		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	(25)						
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0	0,0	234,8	0,0	
Periodenergebnis							
Gesamtergebnis		0,0	0,0	0,0	234,8	0,0	
Auflösung Neubewertungsrücklage	(25)					-362,2	
Dividendenausschüttung	(23)						
Stand zum 31.12.2018		152.670,0	117.657,3	0,0	3.381,1	17.476,9	

Muttergesellschaft zurechenbar

Neubewertungen von Plänen	Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstige Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Gesamt	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
-24.227,4	7.632,9	2.847,9	787.576,0	1.060.751,1	83.224,1	1.143.975,2
		404,3		404,3	2,0	406,3
-948,6		-948,6		-948,6	0,0	-948,6
-948,6	0,0	-544,3	0,0	-544,3	2,0	-542,3
			114.743,2	114.743,2	12.176,8	126.920,0
-948,6	0,0	-544,3	114.743,2	114.198,9	12.178,9	126.377,7
		-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0
			-52.500,0	-52.500,0	-6.896,7	-59.396,7
-25.176,0	7.632,9	1.941,3	850.181,4	1.122.450,0	88.506,2	1.210.956,2
-25.176,0	7.632,9	1.941,3	850.181,4	1.122.450,0	88.506,2	1.210.956,2
0,0	0,0	1.501,0	1.502,7	3.003,6	0,0	3.003,6
-25.176,0	7.632,9	3.442,3	851.684,0	1.125.453,6	88.506,2	1.213.959,9
		234,8		234,8	0,0	234,8
-5.000,0		-5.000,0		-5.000,0	16,3	-4.983,7
-5.000,0	0,0	-4.765,2	0,0	-4.765,2	16,3	-4.748,9
			137.262,4	137.262,4	14.610,4	151.872,8
-5.000,0	0,0	-4.765,2	137.262,4	132.497,2	14.626,7	147.123,9
		-362,2	362,2	0,0	0,0	0,0
			-57.120,0	-57.120,0	-6.970,3	-64.090,3
-30.176,0	7.632,9	-1.685,1	932.188,6	1.200.830,9	96.162,6	1.296.993,5



Konzernanhang
für das Geschäftsjahr
2018

I. Unternehmen

› Angaben zum berichtenden Unternehmen

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

› Betriebsgenehmigungen

Die wesentlichen Betriebsgenehmigungen der Flughafen Wien AG betreffen folgende:

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

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

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

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

II. Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2018 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

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

Einzelheiten zu den Rechnungslegungsmethoden finden sich in den Anhangangaben (44)-(48).

Der vorliegende Konzernabschluss ist der erste vollständige Abschluss in dem IFRS 15 „Erlöse aus Kundenverträgen“ und IFRS 9 „Finanzinstrumente“ angewendet wurden. Die Auswirkungen der erstmaligen Anwendung auf den Abschluss der Flughafen-Wien-Gruppe sind im Kapitel V. „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ ersichtlich.

III. Funktionale Darstellungswährung

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

IV. Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

› Werthaltigkeit von Vermögenswerten

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von Konzessionen und Rechten (Buchwert in Höhe von T€ 127.212,5, Vorjahr: T€ 128.144,5), Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 28.461,8, Vorjahr: T€ 28.461,8), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.448.912,4, Vorjahr: T€ 1.441.371,9), als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 161.498,8, Vorjahr: T€ 132.819,5) sowie langfristigen anderen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 191.145,0, Vorjahr: T€ 140.116,3) inklusive Anteilen an at-Equity-bilanzierten Unternehmen (Buchwert: T€ 42.909,2, Vorjahr: T€ 40.987,2) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung/Wertaufholung vorgenommen. Eine Wertminderung/Wertaufholung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Erhöhungen der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise

und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung/Wertaufholung hindeuten, berücksichtigt. Die Einschätzung, ob eine Wertminderung eingetreten ist, ist folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruht in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

› **Nutzungsdauern und Periodenabgrenzung**

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

Aufgrund der laufenden Bauvorhaben und der damit zusammenhängenden Prüferfordernisse sind im Zusammenhang mit der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien hinsichtlich der Periodenabgrenzung Einschätzungen zu treffen.

› **Projekt 3. Piste**

Der Bau der „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) stellt ein Schlüsselprojekt für die langfristigen Entwicklungs- und Wachstumspotenziale der FWAG dar. Nach dem erstinstanzlichen positiven Bescheid fand Anfang Jänner 2015 am Bundesverwaltungsgericht (BVwG) die zweitinstanzliche Verhandlung im Genehmigungsverfahren des Projekts „Parallelpiste 11R/29L“ (3. Piste) statt.

Am 9. Februar 2017 wurde der Flughafen Wien AG eine das Projekt abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts als Berufungsinstanz zugestellt. Gegen diese Entscheidung vom 2. Februar 2017 wurde von der Flughafen Wien AG Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) eingelegt. Am 29. Juni 2017 hat der VfGH dieser Beschwerde stattgegeben und die Entscheidung des BVwG aufgehoben.

Das BVwG musste nun eine neuerliche Entscheidung treffen und hat am 28. März 2018 den Bau der 3. Piste unter zusätzlichen Auflagen genehmigt. Die Prüfung der Auflagen ist im Gange und das Projekt wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt, da auf Basis der heute abschätzbaren Passagierentwicklung der Flughafen Wien seine Kapazitätsgrenze im bestehenden 2-Pisten System nach dem Jahr 2025 erreicht.

Aufgrund des positiven Erkenntnis des BVwG vom 28. März 2018 zur Errichtung der 3. Piste sind nunmehr die Aktivierungsvoraussetzungen des IAS 16 gegeben. Zum Vorjahresstichtag waren diese aufgrund der Erfahrungen aus dem laufenden Verfahren nicht als erfüllt angesehen und demzufolge wurde im Berichtsjahr 2017 ein (erfolgsneutraler) Abgang vollständig wertgeminderter Anschaffungsnebenkosten vorgenommen. Im Berichtsjahr 2018 wurden Investitionen für die 3. Piste in Höhe von € 55,8 Mio. (davon betreffen € 55,4 Mio. die Aktivierung der Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren im Zusammenhang mit dem Umweltfonds) erfasst.

Weitere Verzögerungen des Projekts könnten durch die von Pistengegnern eingebrachten Beschwerden gegen die Genehmigung der 3. beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) entstehen. Die Entscheidung zur weiteren Vorgehensweise und zur Behandlung dieser Rechtsmittel liegt nun beim Höchstgericht.

>

› Forderungswertberichtigungen

Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige Forderungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Schuldern resultieren. Der Flughafen-Wien-Konzern bildete Wertberichtigungen der Stufe 2 („Life Time Expected Credit Loss“) in Höhe von T€ 211,1 (1. 1. 2018: T€ 158,0) sowie Wertberichtigungen der Stufe 3 („Credit Impairment“) in Höhe von T€ 7.416,2 (1. 1. 2018: T€ 6.558,8). Bei der Bewertung von Wertberichtigungen aufgrund der erwarteten Kreditverluste bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie bei Vertragsvermögenswerten liegen Schlüsselannahmen bei der Ermittlung der gewichteten durchschnittlichen Verlustrate vor. Diese sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschrieben und betreffen u. a. die Anhangsangaben (21) und (36).

› Sozialkapitalrückstellungen

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 140.566,5 (Vorjahr: T€ 130.928,3) sowie für Altersteilzeit mit einem Buchwert von T€ 20.872,3 (Vorjahr: T€ 20.565,3) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung, Fluktuationswahrscheinlichkeiten sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen und Invalidisierungswahrscheinlichkeiten zugrunde.

› Sonstige Rückstellungen

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten und Prozessen oder anderen ausstehenden Verpflichtungen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 2.550,7 (Vorjahr: T€ 2.650,4) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfahren Erfolg hat und eine Verbindlichkeit entsteht, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung in hohem Maße auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Hinsichtlich einer von einem ehemaligen Bestandsnehmer gegen die Flughafen Wien AG in New York eingebrachten Klage über US\$ 168 Mio. wegen vermeintlicher Diskriminierung – ist das Management zur Einschätzung gelangt, dass die Klage jeder sachlichen und rechtlichen Grundlage entbehrt. Eine Rückstellung für behauptete Ansprüche wurde im vorliegenden Abschluss nicht gebildet. Die Klage wurde im Mai 2018 vom zuständigen Gericht in New York abgewiesen und es wurden nunmehr keine weiteren Rechtsmittel eingelegt. Das Verfahren ist somit abgeschlossen.

› Latente Steuern

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen. Die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 27.576,3 (Vorjahr: T€ 25.412,2) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Kommt es zu einer Änderung der Werthaltigkeitsbeurteilung bei aktiven latenten Steuern, sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam auszubuchen.

› Betriebsprüfung

Die steuerliche Außenprüfung von österreichischen in den Konzernabschluss eingebundenen Gesellschaften für die Jahre 2012 bis 2016 (u. a. auch Körperschaft- und Umsatzsteuer) sowie eine Nachschau gemäß § 144 BAO betreffend die Jahre 2017 und 2018 wurde im Geschäftsjahr 2018 begonnen und führten vorläufig zu keinen wesentlichen Beanstandungen. Sich daraus bisher ergebende Verpflichtungen für bereits abgeschlossene Bereiche wurden im Konzernabschluss 2018 verarbeitet. Künftige Entwicklungen können zu entsprechenden Anpassungen in den Folgeperioden führen.

› Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

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

› Bestimmung von beizulegenden Zeitwerten

Eine Reihe von Rechnungslegungsmethoden und Angaben des Konzerns verlangen die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte für finanzielle und nicht finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Bei der Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte verwendet der Konzern soweit wie möglich am Markt beobachtbare Daten. Die Bemessung der beizulegenden Zeitwerte sind im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich und betreffen u. a. folgende Anhangangaben: Anhangangabe (36)

V. Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden

› IFRS 9 „Finanzinstrumente“

Der im Juli 2014 veröffentlichte IFRS9 ersetzt die bestehenden Leitlinien in IAS39 „Finanzinstrumente: Bilanzierung“. IFRS9 enthält überarbeitete Leitlinien zur Einstufung und Bewertung von Finanzinstrumenten, ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle zur Berechnung der Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten sowie neue allgemeine Bilanzierungsvorschriften für Sicherungsgeschäfte. Er übernimmt auch die Leitlinien zur Erfassung und Ausbuchung von Finanzinstrumenten aus IAS39.

Der Flughafen-Wien-Konzern wendet IFRS9 erstmalig ab 1. Jänner 2018 prospektiv an, wobei Wertänderungen von finanziellen Vermögenswerten in der Eröffnungsbilanz zum 1. Jänner 2018 in den einbehaltenen Ergebnissen bzw. sonstigen Rücklagen erfasst wurden. Darüber hinaus hat die Flughafen-Wien-Gruppe Folgeänderungen zu IFRS7 Finanzinstrumente: Angaben auf die Anhangangaben für das Geschäftsjahr 2018 angewandt. Diese wurden jedoch nicht auf die Vergleichsinformationen angewendet.

Folgende Tabelle stellt die Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS9 auf die Eröffnungsbilanz der Flughafen-Wien-Gruppe dar:

in T€	31.12.2017	Anpassungen gemäß IFRS	1.1.2018
AKTIVA			
Langfristige sonstige Vermögenswerte	99.129,1	4.195,1	103.324,2
Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	113.038,2	-142,7	112.895,6
PASSIVA			
Sonstige Rücklagen	1.941,3	1.501,0	3.442,3
Einbehaltene Ergebnisse	850.181,4	1.502,7	851.684,0
Latente Steuern	52.432,3	1.048,8	53.481,1

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 auf die Komponenten des Eigenkapitals:

in T€	Sonstige Rücklagen	Ein-behaltene Ergebnisse	Den Aktionären der Muttergesellschaft zuzurechnen	Nicht beherrschende Anteile	Gesamt
Erfassung von Wertminderungen nach dem Expected Credit Loss Modell	0,0	-142,7	-142,7	0,0	-142,7
Bewertung Eigenkapitalinstrumente	3.146,3	0,0	3.146,3	0,0	3.146,3
Reklassifizierung von gehaltenen Anteilen an Investmentfonds von AfS in die Kategorie FVPL	-11,3	11,3	0,0	0,0	0,0
Reklassifizierung von Schuldtitel (Wertpapiere) von AfS in die Kategorie FVPL	-1.634,0	1.634,0	0,0	0,0	0,0
Summe	1.501,0	1.502,7	3.003,6	0,0	3.003,6

Erläuterung der Bewertungskategorien: FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

Änderungen durch IFRS 9 im Vergleich mit IAS 39 betreffen die Klassifizierung und die Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten. Zunächst steht der Charakter des Finanzinstrumentes im Vordergrund, wobei Schuld- und Eigenkapitalinstrumente sowie Derivate unterschiedlichen Richtlinien zur Bewertung unterliegen. Weiters ist das dem Finanzinstrument zugrundeliegende Geschäftsmodell zu berücksichtigen. Bei der Wahl des Geschäftsmodells ist zu definieren, ob eine Handelsabsicht besteht oder ob das Finanzinstrument bis zur Fälligkeit gehalten wird.

Die finanziellen Vermögenswerte werden zukünftig daraus folgend nur noch in drei Gruppen klassifiziert und bewertet: zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) und zum Fair Value entweder über das Periodenergebnis (FVPL) oder das sonstige Ergebnis (FVOCI).

Die Kategorien des IAS 39 für finanzielle Vermögenswerte – bis zur Endfälligkeit gehalten (HtM), Kredite und Forderungen (LaR) sowie zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (AFS) – entfallen gemäß IFRS 9.

Ebenso wurde die Erfassung von Wertminderungen neu geregelt: Gemäß IFRS 9 ist das „Expected Credit Loss Modell“ anzuwenden, bei dem im Vergleich zum „Incurred Loss Modell“ des IAS 39, Vorsorgen tendenziell früher und in größerem Ausmaß zu bilden sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die ursprüngliche Bewertungskategorie und den Buchwert, der gemäß IAS 39 bestimmt wurde, die neue Bewertungskategorie und den Buchwert, der gemäß IFRS 9 bestimmt wurde, zum 1. Jänner 2018 (dem Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung von IFRS 9):

>

in T€	Klassifizierung unter IAS 39	Wertansatz unter IAS 39	Klassifizierung und Wertansatz unter IFRS 9	Buchwert IAS 39	Buchwert IFRS 9
Fonds	AfS	Zeitwert erfolgsneutral	FVPL	107,6	107,6
Schuldtitel (Wertpapiere)	AfS	Zeitwert erfolgsneutral	FVPL	22.178,7	22.178,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	Fortgeführte Anschaffungskosten	AC	59.227,6	59.100,3
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen	LaR	Fortgeführte Anschaffungskosten	AC	882,4	880,5
Sonstige Forderungen	LaR	Fortgeführte Anschaffungskosten	AC	6.293,6	6.280,1
Veranlagungen (Termingelder)	LaR	Fortgeführte Anschaffungskosten	AC	106.000,0	106.000,0
Ausgereichte Darlehen	LaR	Fortgeführte Anschaffungskosten	AC	834,0	834,0
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	AfS	Anschaffungskosten	FVOCI (NR)	770,2	4.965,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	Nominalwert = Zeitwert	AC	47.918,7	47.918,7
Summe finanzielle Vermögenswerte				244.212,7	248.265,1

Erläuterung der Bewertungskategorien:
 AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost);
 FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss);
 FVOCI (NR) = Zeitwert erfolgsneutral über das sonstige Ergebnis nicht recyclebar (Fair Value through Other Comprehensive Income - non recycling)

Im Vergleich zu den bisher angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden gibt es Abweichungen bei der Folgebewertung von gehaltenen Anteilen an Investmentfonds sowie Schuldtiteln. Diese wurden in der Vergangenheit der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar“ (AfS) zugeordnet. Die Änderungen des beizulegenden Zeitwertes wurden im sonstigen Ergebnis (OCI) neutral erfasst. Nach IFRS 9 sind die gehaltenen Anteile an Investmentfonds als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ (FVPL) zu bewerten, weil sich die Zahlungen in Zusammenhang mit dem Fonds nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen zusammensetzen.

Bei der Bewertungskategorie Schuldtitel (Wertpapiere) handelt es sich um eine Ergänzungskapitalobligation. Da die von dieser Obligation verbrieften Zahlungsströme nicht ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen darstellen – Zinszahlungen können gemäß der vertraglichen Bestimmungen unter gewissen Voraussetzungen entfallen – wird dieses Papier ebenfalls „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ (FVPL) bewertet werden. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes werden dabei im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Die Eigenkapitaltitel und Beteiligungen wurden in der Vergangenheit ebenfalls der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar“ (AfS) zugeordnet, wobei deren Bewertung zu Anschaffungskosten erfolgte. Nach IFRS 9 werden alle Eigenkapitalinstrumente als „zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen im sonstigen Ergebnis“ (FVOCI – ohne Recycling/NR) designiert, da sie mit einer langfristigen strategischen Zielsetzung gehalten werden.

Die finanziellen Vermögenswerte der ehemaligen Kategorie „Kredite und Forderungen“ (LaR) wurden nach IFRS 9 als „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ (AC) bewertet und unterliegen den neuen, unter IFRS 9 erweiterten Wertminderungsbestimmungen.

Die erstmalige Anwendung des IFRS 9 hatte in Bezug auf finanzielle Verbindlichkeiten keine Auswirkung auf die Rechnungslegungsmethoden des Flughafen-Wien-Gruppe. Die Änderungen betreffend der Kategorisierung der finanziellen Verbindlichkeiten sind in folgender Tabelle dargestellt:

in T€	Klassifizierung unter IAS 39	Wertansatz unter IAS 39	Klassifizierung und Wertansatz unter IFRS 9	Buchwert IAS 39	Buchwert IFRS 9
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	Fortgeführte Anschaffungskosten	AC	46.043,9	46.043,9
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	Fortgeführte Anschaffungskosten	AC	403.110,4	403.110,4
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC	Fortgeführte Anschaffungskosten	AC	37.413,1	37.413,1
Summe finanzielle Verbindlichkeiten				486.567,4	486.567,4

Erläuterung der Bewertungskategorien:
AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

Die folgende Tabelle leitet die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte nach IAS 39 auf die Buchwerte nach IFRS 9 zum Übergangzeitpunkt auf IFRS 9 am 1. Jänner 2018 über:

in T€	Buchwert IAS39 1.1.2018	Um- gliederung	Bewertung	Buchwert IFRS9 1.1.2018
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet (AC)				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	59.227,6		-127,3	59.100,3
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen	882,4		-1,9	880,5
Sonstige Forderungen	6.293,6		-13,5	6.280,1
Veranlagungen (Termingelder)	106.000,0			106.000,0
Ausgereichte Darlehen	834,0			834,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	47.918,7			47.918,7
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet (AC) – gesamt	221.156,3	0,0	-142,7	221.013,6
Zu Anschaffungskosten bewertet				
Eigenkapitaltitel	770,2	-770,2		0,0
davon Umgliederung zu erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet		-770,2		
Zu Anschaffungskosten bewertet – gesamt	770,2	-770,2	0,0	0,0
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet				
Eigenkapitaltitel		770,2	4.195,1	4.965,2
davon Umgliederung von zu Anschaffungskosten bewertet		770,2		
Schuldtitle (Fonds)	107,6	-107,6		0,0
davon Umgliederung zu erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet		-107,6		
Schuldtitle (Wertpapiere)	22.178,7	-22.178,7		0,0
davon Umgliederung zu erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet		-22.178,7		
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (FVOCI) bewertet – gesamt	22.286,2	-21.516,1	4.195,1	4.965,2
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVPL) bewertet				
Schuldtitle (Fonds)		107,6		107,6
davon Umgliederung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet		107,6		
Schuldtitle (Wertpapiere)		22.178,7		22.178,7
davon Umgliederung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet		22.178,7		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVPL) bewertet – gesamt	0,0	22.286,2	0,0	22.286,2
Finanzielle Vermögenswerte gesamt	244.212,7	0,0	4.052,4	248.265,1

Wertminderungen nach dem Expected Credit Loss Modell:

Durch die neuen Vorschriften sind nicht mehr nur bereits eingetretene Verluste, sondern auch erwartete Verluste zu bevorsorgen. Dabei wird der Umfang der Erfassung erwarteter Verluste nochmals danach differenziert, ob sich das Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte seit ihrem Zugang wesentlich verschlechtert hat oder nicht. Liegt eine Verschlechterung vor und ist das Ausfallrisiko am Stichtag nicht als niedrig einzu- stufen, sind ab diesem Zeitpunkt sämtliche erwarteten Verluste über die gesamte Laufzeit zu erfassen. Anderenfalls sind nur die über die Laufzeit des Instruments zu erwartenden Verluste zu berücksichtigen, die aus künftigen möglichen Verlustereignissen innerhalb der nächsten zwölf Monate resultieren. Die Beschreibung der Methodik findet sich in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Insgesamt führte die neue Berechnung aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9 zu einer zusätzlichen Vorsorge für Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen sowie sonstigen Forderungen in Höhe von T€ 142,7 (zum 1. Jänner 2018). Eine Überleitung der Wertberichtigung nach IAS 39 auf den Stand zum 1. Jänner 2018 findet sich in der Anhangangabe (36).

Für den Bestand an Termineinlagen, ausgereichten Darlehen sowie Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalenten der Stufe 1 ergaben sich im Umstellungszeitpunkt aufgrund der Bonitäten und kurzen Restlaufzeiten keine wesentlichen Wertminderungen.

› IFRS 15 „Erlöse aus Kundenverträgen“

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat den neuen Standard IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ erstmalig mit 1. Jänner 2018 angewendet. Dieser Standard schreibt vor, wann und in welcher Höhe Erlöse zu erfassen sind und legt vor allem auch fest, dass dem Abschlussadressaten nützliche Informationen über die Art, Höhe und Zeitpunkt von Erlösen und deren dazugehörigen Zahlungsströmen aus einem Vertrag mit einem Kunden zur Verfügung zu stellen sind. Von IFRS 15 sind unter anderem jene Verträge, die unter IAS 17 „Leasingverhältnisse“ oder IFRS 4 „Versicherungsverträge“ fallen, ausgenommen.

Der Konzern hat beim Übergang auf IFRS 15 die retrospektive Methode angewendet. Die Vergleichsangaben wurden rückwirkend auch für die Vergleichsperiode angepasst.

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

Bei Abschluss eines Vertrages ist nach IFRS 15 festzustellen, ob die aus dem Vertrag resultierenden Erlöse zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über einen Zeitraum hinweg zu erfassen sind. Dabei ist zunächst anhand bestimmter Kriterien zu klären, ob die Verfügungsmacht an der Leistungsverpflichtung über einen Zeitraum übertragen wird. Ist dies nicht der Fall, ist der Erlös zu dem Zeitpunkt zu erfassen, in dem die Verfügungsmacht auf den Kunden übergeht. Indikatoren hierfür sind beispielsweise rechtlicher Eigentumsübergang, die Übertragung der wesentlichen Chancen und Risiken oder eine formelle Abnahme. Wird die Verfügungsmacht hingegen über einen Zeitraum übertragen, darf eine Erlösrealisierung über den Zeitraum nur dann erfolgen, sofern der Leistungsfortschritt mithilfe von Input- oder Output-orientierten Methoden verlässlich ermittelbar ist. Neben den allgemeinen Erlöserfassungsgrundsätzen enthält der Standard detaillierte Umsetzungsleitlinien zu Themen wie Veräußerung mit Rückgaberecht, Kundenoptionen auf zusätzliche Güter oder Dienstleistungen, Prinzipal-Agenten-Beziehungen sowie Bill-and-Hold-Vereinbarungen. In den Standard wurden außerdem neue Leitlinien zu den Kosten zur Erfüllung und Erlangung eines Vertrages sowie Leitlinien zu der Frage, wann solche Kosten zu aktivieren sind, aufgenommen. Kosten, die die genannten Kriterien nicht erfüllen, sind bei Anfall als Aufwand zu erfassen.

Weiters enthält der Standard neue, umfangreiche Vorschriften in Bezug auf Angaben, die zu den Erlösen im Abschluss zu machen sind.

Sind Umsatzerlöse nicht verlässlich ermittelbar, erfolgt die Umsatzrealisierung erst zu dem Zeitpunkt, zu dem der Konzern Gewissheit über die Gegenleistung erlangt. Aufgrund derartiger Sachverhalte wurde im Rahmen von IFRS 15 das Konzept der variablen Gegenleistung eingeführt, die bei Vertragsbeginn bestimmt werden muss. Nach IFRS 15 muss die geschätzte variable Gegenleistung begrenzt werden, um eine zu hohe Erfassung von Umsatzerlösen zu verhindern. Der Konzern wird auch weiterhin die einzelnen Verträge analysieren, um die geschätzte variable Gegenleistung und die damit einhergehende Begrenzung zu bestimmen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwirtschaftet im Wesentlichen Erlöse im Aviation und Non-Aviation-Bereich. Die Beschreibung der wesentlichen Erlöse aus Kundenverträgen finden sich im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und den entsprechenden Anhangangaben.

Die Auswirkung der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 beschränkt sich bei der Flughafen-Wien-Gruppe auf die zusätzlichen qualitativen und quantitativen Angaben betreffend Erlösen aus Kundenverträgen. Die Methodik der bisherigen Erlösrealisierung der Flughafen-Wien-Gruppe entspricht weitestgehend den neuen Vorschriften. Eine Analyse der Kundenverträge und dazugehörigen Leistungsverpflichtungen ergab, dass die Erstanwendung von IFRS 15 zu keiner Anpassung der Bilanzposten oder Gewinnrücklagen führt. Die dementsprechenden Überleitungsrechnungen entfallen daher.

VI. Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

› (1.1) Segmentberichterstattung

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

Die Segmente der Flughafen-Wien-Gruppe stellen sich wie folgt dar:

Airport

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

Handling & Sicherheitsdienstleistungen

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

Retail & Properties

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

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

>

Malta

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

Sonstige Segmente

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

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

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

Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten

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

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

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

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

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

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

Änderungen im Geschäftsjahr 2018:

Die Gesellschaft GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. h. (GETS) erbringt neben Bewachungsleistungen auch sonstige Dienstleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind und wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen zugeordnet.

Die Gesellschaft VIE Airport Health Center GmbH (VHC) bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an und wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Die Segmentberichterstattung wurde an die neue interne Berichtsstruktur angepasst. Gebäude, die nahezu ausschließlich von einem einzigen Geschäftsbereich genutzt werden, werden diesem Bereich nunmehr zugeordnet. Die Vergleichsangaben wurden entsprechend angepasst (IFRS 8.29).

Änderungen im Geschäftsjahr 2017:

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

› Segmentangaben 2018

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	392.298,5	166.089,2	132.948,8	92.161,8	16.163,0	799.661,3
davon Erlöse aus Kundenverträgen	392.298,5	161.850,0	47.447,8	71.015,1	16.163,0	
Interne Segmentumsätze	30.954,9	72.073,6	13.430,4	0,0	103.627,0	
Segmentumsätze	423.253,5	238.162,8	146.379,2	92.161,8	119.790,0	
Externe sonstige betriebliche Erträge	809,9	782,1	4.555,0	0,0	645,8	6.792,9
Interne sonstige betriebliche Erträge ¹	2.684,1	125,3	1.252,8	0,0	1.441,4	5.503,6
Betriebsleistung	426.747,6	239.070,2	152.187,0	92.161,8	121.877,2	
Material und sonstige bezogene Leistungen	4.141,2	9.063,2	1.629,3	3.206,9	24.103,5	42.144,0
Personalaufwand	46.134,4	179.578,8	10.064,4	9.859,9	55.850,0	301.487,5
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	46.812,2	8.517,9	15.779,9	25.870,8	24.537,6	121.518,3
davon Wertberichtigung auf Forderungen ²	857,3	156,5	46,5	18,2	53,3	1.131,7
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	3.566,0	3.566,0
Interner Aufwand	142.566,7	30.332,9	38.937,5	0,0	8.248,7	
Segment EBITDA	187.093,1	11.577,4	85.775,9	53.224,2	12.703,5	350.374,0
Planmäßige Abschreibungen	83.651,7	8.513,5	17.165,9	9.177,6	11.067,9	129.576,6
Segmentabschreibungen	83.651,7	8.513,5	17.165,9	9.177,6	11.067,9	129.576,6
Segment EBIT	103.441,4	3.063,9	68.610,0	44.046,6	1.635,6	220.797,5
Segmentinvestitionen ³	94.402,8	11.058,4	41.388,1	8.449,0	10.419,7	165.718,0
Segmentvermögen	1.129.556,0	79.379,5	314.802,2	310.855,2	102.386,6	1.936.979,5
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					42.909,2	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						221.121,7
Konzernvermögen						2.158.101,2
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	559	3.095	107	340	729	4.830

1) Betrifft aktivierte Eigenleistungen
 2) Exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen
 3) Inklusive Rechnungs-korrekturen, exklusive Finanzanlagen

> Segmentangaben 2017¹

in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Externe Segmentumsätze	368.240,3	160.712,3	126.115,7	82.369,2	15.747,2	753.184,7
davon Erlöse aus Kundenverträgen	368.240,3	157.855,2	45.779,1	63.611,9	15.747,2	
Interne Segmentumsätze	29.204,8	71.224,1	12.432,7	0,0	105.659,2	
Segmentumsätze	397.445,1	231.936,4	138.548,5	82.369,2	121.406,5	
Externe sonstige betriebliche Erträge	546,1	668,9	1.646,2	0,0	1.152,1	4.013,4
Interne sonstige betriebliche Erträge ²	3.252,5	212,7	1.691,9	0,0	1.321,5	6.478,6
Betriebsleistung	401.243,8	232.818,0	141.886,6	82.369,2	123.880,0	
Material und sonstige bezogene Leistungen	3.762,4	7.262,6	856,6	2.897,8	23.505,6	38.285,0
Personalaufwand	42.006,0	170.942,5	10.122,2	8.045,4	51.626,2	282.742,3
Sonstige Aufwendungen und Wertberichtigungen	43.114,4	6.025,8	20.746,7	20.826,0	28.314,2	119.027,1
davon Wertberichtigung auf Forderungen ³	-77,1	-46,7	-10,2	14,3	-4,5	-124,2
Anteilige Periodenergebnisse at-Equity-Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0	2.859,7	2.859,7
Interner Aufwand	144.933,1	28.944,7	38.239,3	798,2	5.605,6	
Segment EBITDA	167.427,9	19.642,4	71.921,8	49.801,7	17.688,2	326.482,0
Planmäßige Abschreibungen	84.908,2	7.641,2	17.297,4	9.203,8	13.313,9	132.364,6
Wertminderungen	790,4	1.479,1	0,0	0,0	0,0	2.269,5
Segmentabschreibungen	85.698,6	9.120,3	17.297,4	9.203,8	13.313,9	134.634,1
Segment EBIT	81.729,4	10.522,0	54.624,4	40.597,9	4.374,3	191.848,0
Segmentinvestitionen ⁴	26.205,9	8.997,2	35.516,9	14.017,3	18.826,6	103.563,9
Segmentvermögen	1.113.309,0	75.441,1	292.943,7	327.061,3	105.796,3	1.914.551,5
davon Buchwerte der nach der at-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen					40.987,22	
Sonstiges (nicht zuordenbar)						148.438,8
Konzernvermögen						2.062.990,3
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt inkl. Verwaltung)	513	2.994	109	307	702	4.624

1) Angepasst an neue Berichtstruktur (IFRS 8.29)

2) Betrifft aktivierte Eigenleistungen

3) Exklusive Ausbuchung von Forderungsausfällen;

 bei minus Vorzeichen Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen

4) Inklusive Rechnungskorrekturen, exklusive Finanzanlagen

>

Überleitung des Segmentvermögens zum Konzernvermögen

in T€	31.12.2018	31.12.2017 ¹
Vermögenswerte je Segment		
Airport	1.129.556,0	1.113.309,0
Handling & Sicherheitsdienstleistungen	79.379,5	75.441,1
Retail & Properties	314.802,2	292.943,7
Malta	310.855,2	327.061,3
Sonstige Segmente	102.386,6	105.796,3
Summe der Vermögenswerte der berichteten Segmente	1.936.979,5	1.914.551,5
Sonstiges (nicht zuordenbares) Vermögen²		
Sonstige langfristige Vermögenswerte	117.464,0	67.604,7
Wertpapiere	28.124,4	22.178,7
Forderungen an Finanzamt	8.001,9	3.820,4
Sonstige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	56.213,4	44.241,1
Abgrenzungsposten	1.472,5	1.077,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.845,6	9.516,8
Summe nicht zuordenbar	221.121,7	148.438,8
Konzernvermögen	2.158.101,2	2.062.990,3

1) Angepasst an neue Berichtsstruktur (IFRS 8.29)

2) Ausgenommen Vermögenswerte der MIA-Gruppe

Angaben 2018 nach Regionen

in T€	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	707.499,6	92.161,8	0,0	799.661,3
Langfristiges Vermögen	1.652.679,8	269.069,3	35.481,4	1.957.230,5

Angaben 2017 nach Regionen

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

Im Vermögen der Region Slowakei ist die von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft gehaltene Beteiligung enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Košice entfällt im Geschäftsjahr 2018 ein Beteiligungsergebnis aus at-Equity-Unternehmen in Höhe von € 1,7 Mio. (Vorjahr: € 1,2 Mio.).

Informationen über Hauptkunden

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat von ihrem Hauptkunden der Lufthansa Group (Austrian Airlines, Eurowings, Germanwings, Brussels, Lufthansa, Swiss) Erlöse in Höhe von

€ 319,9 Mio. (Vorjahr: € 310,9 Mio.) erzielt. In sämtlichen Segmenten konnten mit diesem Hauptkunden Erträge erwirtschaftet werden.

› (1.2) Umsatzerlöse und Erlöse aus Kundenverträgen

Der Effekt aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 „Erlöse aus Kundenverträgen“ ist im Kapitel „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ ersichtlich.

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwirtschaftet im Wesentlichen Umsatzerlöse im Aviation und Non-Aviation-Bereich. Im Aviation-Bereich werden Erlöse aus der typischen Geschäftstätigkeit des Flughafens wie z. B. Verkehrsentgelten, Bodenabfertigung und Konzessionen erzielt.

Der Non-Aviation-Bereich der Flughafen-Wien-Gruppe umfasst die Vermietung von Flächen (inkl. Umsatzabgaben) und sonstige Umsatzerlöse. Die Umsatzerlöse werden ohne Umsatzsteuer und sonstige bei den Kunden erhobene und an die Steuerbehörden zu entrichtende Steuern ausgewiesen.

Eine detaillierte Beschreibung der Erlöse aus Kundenverträgen findet sich im Kapitel Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Aufteilung der Umsatzerlöse nach Erlösen aus Kundenverträgen und andere Umsatzerlöse

Die Flughafen-Wien-Gruppe erzielt Erlöse aus Kundenverträgen (das betrifft im Wesentlichen die oben beschriebenen Erlöse aus dem Aviation Bereich sowie die sonstigen Umsatzerlöse des Non-Aviation Bereiches) sowie andere Umsatzerlöse. Die anderen Umsatzerlöse betreffen Mieteinnahmen aus als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien [siehe dazu auch Anhangangabe (15)] sowie andere Erlöse aus der Vermietung von Flächen.

2018 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	392.298,5	161.850,0	47.447,8	71.015,1	16.163,0	688.774,4
Andere Umsatzerlöse	0,0	4.239,2	85.501,0	21.146,7	0,0	110.886,9
Externe Segmentumsätze	392.298,5	166.089,2	132.948,8	92.161,8	16.163,0	799.661,3

2017 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Erlöse aus Kundenverträgen	368.240,3	157.855,2	45.779,1	63.611,9	15.747,2	651.233,8
Andere Umsatzerlöse	0,0	2.857,0	80.336,6	18.757,3	0,0	101.950,9
Externe Segmentumsätze	368.240,3	160.712,3	126.115,7	82.369,2	15.747,2	753.184,7

Aufteilung der Umsatzerlöse nach Aviation und Non-Aviation

2018 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	371.561,5	151.916,0	0,0	64.364,1	0,0	587.841,6
Non-Aviation	20.737,1	14.173,2	132.948,8	27.797,7	16.163,0	211.819,8
Externe Segmentumsätze	392.298,5	166.089,2	132.948,8	92.161,8	16.163,0	799.661,3

2017 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Aviation	349.510,0	149.952,5	0,0	57.903,4	0,0	557.365,8
Non-Aviation	18.730,3	10.759,8	126.115,7	24.465,8	15.747,2	195.818,9
Externe Segmentumsätze	368.240,3	160.712,3	126.115,7	82.369,2	15.747,2	753.184,7

Aufteilung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten

2018 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	392.298,5	166.089,2	132.948,8	0,0	16.163,0	707.499,6
Malta	0,0	0,0	0,0	92.161,8	0,0	92.161,8
Externe Segmentumsätze	392.298,5	166.089,2	132.948,8	92.161,8	16.163,0	799.661,3

2017 in T€	Airport	Handling & Sicherheitsdienstleistungen	Retail & Properties	Malta	Sonstige Segmente	Konzern
Österreich	368.240,3	160.712,3	126.115,7	0,0	15.747,2	670.815,6
Malta	0,0	0,0	0,0	82.369,2	0,0	82.369,2
Externe Segmentumsätze	368.240,3	160.712,3	126.115,7	82.369,2	15.747,2	753.184,7

Im Folgenden sind die Umsatzerlösströme pro Segment im Detail dargestellt:

Umsatz im Segment Airport

in € Mio.	2018	V. in%	2017
Aircraftbezogene Entgelte	70,2	5,1	66,8
Passagierbezogene Entgelte	262,7	6,0	247,9
Infrastruktur Erlöse & Dienstleistungen	48,7	8,8	44,8
Passagier Services	10,6	22,1	8,7
Umsatz Segment Airport (extern)	392,3	6,5	368,2
davon Aviation	371,6	6,3	349,5
davon Non-Aviation	20,7	10,7	18,7

Umsatz im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen

in € Mio.	2018	V. in%	2017
Vorfeldabfertigung	99,6	-3,6	103,3
Frachtabfertigung	34,1	9,4	31,2
Sicherheitsdienstleistungen	5,2	23,0	4,2
Verkehrsabfertigung	15,7	18,1	13,3
General Aviation, Sonstiges	11,5	31,8	8,8
Umsatz Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen (extern)	166,1	3,3	160,7
davon Aviation	151,9	1,3	150,0
davon Non-Aviation	14,2	31,7	10,8

Umsatz im Segment Retail & Properties

in € Mio.	2018	V. in%	2017
Parkerträge	44,8	4,4	42,9
Vermietung	36,5	5,8	34,5
Shopping & Gastronomie	51,7	6,0	48,7
Umsatz Segment Retail & Properties (extern)	132,9	5,4	126,1
davon Aviation	0,0	n.a.	0,0
davon Non-Aviation	132,9	5,4	126,1

Umsatz im Segment Malta

in € Mio.	2018	V. in %	2017
Airport	65,5	11,0	59,0
Retail & Properties	26,3	14,5	23,0
Sonstige	0,3	-13,1	0,4
Umsatz Segment Malta (extern)	92,2	11,9	82,4
davon Aviation	64,4	11,2	57,9
davon Non-Aviation	27,8	13,6	24,5

Umsatz im Segment Sonstige Segmente

in € Mio.	2018	V. in %	2017
Ver- und Entsorgung	8,4	12,7	7,4
Telekommunikation und EDV	3,0	2,9	2,9
Materialwirtschaft	1,6	7,7	1,4
Elektrotechnik, Sicherheitsequipment, Werkstätten (VAT)	1,2	-6,3	1,3
Facilitymanagement, bauliche Instandhaltung	0,8	-46,5	1,5
Besucherwelt	0,6	45,4	0,4
Sonstiges	0,7	-18,1	0,8
Umsatz Sonstige Segmente (extern)	16,2	2,6	15,7
davon Aviation	0,0	n. a.	0,0
davon Non-Aviation	16,2	2,6	15,7

Vertragssalden

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Forderungen und Vertragsvermögenswerte aus Kundenverträgen:

in T€	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen aus Kundenverträgen, die in Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen enthalten sind	(21)	61.105,4	n. a.
Vertragsvermögenswerte	(21)	2.062,5	0,0

Die Vertragsvermögenswerte betreffen abgegrenzte Zahlungen aus Incentiveprogrammen.

Gemäß IFRS 15 werden keine Angaben zu den verbleibenden Leistungsverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 gemacht, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von einem Jahr oder weniger haben.

Leistungsverpflichtungen

Der Umsatz wird auf Grundlage der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Der Konzern erfasst Erlöse, wenn er die Verfügungsgewalt über ein Gut oder eine Dienstleistung an einen Kunden überträgt.

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über Art und Zeitpunkt der Erfüllung von Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, einschließlich wesentlicher Zahlungsbedingungen. Die damit verbundenen Grundsätze zur Erlösrealisierung sowie die Rechnungslegungsmethoden sind in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich.

Art des Produktes/ der Dienstleistung	Art und Zeitpunkt der Erfüllung der Leistungsverpflichtung, einschließlich wesentlicher Zahlungsbedingungen	Erlösrealisierung nach IFRS 15¹
Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte)	Rechnungen über Leistungen aus Verkehrsentgelten werden zweiwöchentlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 8 bis 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte)	Rechnungen über Leistungen der Bodenverkehrsdienste werden zweiwöchentlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 8 bis 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Erlöse aus Konzessionen	Rechnungen über Konzessionserlöse werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 30 Tagen zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Sonstige Erlöse aus:		
Loungen	Rechnungen über Loungeleistungen werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 14 Tagen zahlbar bzw. sind sofort bei Eintritt bar zahlbar.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt.
Sicherheit & Bewachung Ver- und Entsorgung EDV Elektrotechnik Werkstätten Materialwirtschaft Facility-Management bauliche Instandhaltung	Rechnungen über diese anderen sonstigen Leistungen und Produkte werden monatlich erstellt und sind in der Regel innerhalb von 14 Tagen zahlbar. Betreffend Verkauf von Produkten (z. B. der Werkstätten) erhalten die Kunden sofort Verfügungsgewalt, wenn die Güter aus dem Lager entnommen werden.	Die Umsatzerlöse werden mit erbrachter Dienstleistung sofort realisiert bzw. falls die Rechnung noch nicht erstellt ist dementsprechend abgegrenzt. Die Realisierung der Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gütern erfolgt mit Ausgabe an den Kunden.

1) Die Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen ist den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu entnehmen

› (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2018	2017
Aktivierete Eigenleistungen	5.503,6	6.478,6
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und zum Verkauf stehender Vermögenswert	3.650,2	868,8
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	186,9	223,1
Gewährung von Rechten	1.277,7	1.269,2
Erträge aus Versicherungsleistungen	159,3	114,8
Übrige	1.518,8	1.537,3
	12.296,5	10.491,9

› (3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2018	2017
Material	20.131,0	18.088,2
Energie	18.796,6	16.816,5
Bezogene Leistungen	3.216,4	3.380,3
	42.144,0	38.285,0

› (4) Personalaufwand

in T€	2018	2017
Löhne	123.029,1	117.851,7
Gehälter	104.323,5	93.822,6
Aufwendungen für Abfertigungen	9.216,3	7.548,3
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	2.357,0	2.165,7
Aufwendungen für Altersversorgung	3.058,8	2.969,6
davon Beiträge an Pensionskassen	2.736,7	2.637,3
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	59.456,5	57.358,5
Andere Personalaufwendungen	2.403,4	3.191,4
	301.487,5	282.742,3

› (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen und Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

in T€	2018	2017
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	673,4	626,3
Instandhaltungen	37.257,7	29.941,5
Fremdleistungen Dritte	20.205,7	20.178,2
Fremdleistungen Konzernunternehmen	14.812,0	12.958,2
Beratungsaufwand	7.112,7	9.487,4
Marketing und Marktkommunikation	15.427,2	23.060,2
Post- und Telekommunikationsaufwand	1.499,7	1.379,6
Miet- und Pacht aufwendungen	4.766,7	3.942,4
Versicherungsaufwendungen	2.455,0	2.314,0
Reisen und Ausbildung	3.091,9	3.283,6
Schadensfälle	1.032,3	596,3
Forderungsausfälle	44,1	44,5
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	159,1	53,3
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	591,5	540,3
Andere betriebliche Aufwendungen	11.257,6	10.745,2
	120.386,6	119.151,3

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

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

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

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden vom Abschlussprüfer folgende Leistungen erbracht:

in T€	2018	2017
Abschlussprüfung	245,9	251,0
Andere Bestätigungsleistungen	11,3	7,3
Sonstige Leistungen	48,5	28,6
	305,7	286,9

› Wertminderungen/Wertaufholungen auf Forderungen

in T€	2018	2017
Wertminderungen / Wertaufholung auf Forderungen	1.131,7	-124,2
	1.131,7	-124,2

Nähere Erläuterungen sind in der Anhangangabe (36) ersichtlich.

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

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

in T€	2018	2017
Anteilige Periodenergebnisse	3.566,0	2.859,7
	3.566,0	2.859,7

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

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

› (7) Abschreibungen und Wertminderungen

in T€	2018	2017
Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßige Abschreibungen	4.816,4	4.530,6
Abschreibungen Sachanlagen		
Planmäßige Abschreibungen	118.789,0	121.923,6
Abschreibungen auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßige Abschreibungen	5.971,2	5.910,4
Summe planmäßige Abschreibungen	129.576,6	132.364,6
Wertminderungen von Sachanlagen		
Wertminderung CGU „Flugplatz Vöslau“	0,0	790,4
Wertminderung CGU „Real Estate Cargo“	0,0	1.479,1
Summe Wertminderungen	0,0	2.269,5

Im **Geschäftsjahr 2018** wurden keine Anhaltspunkte für Wertminderungen oder Wertaufholungen identifiziert. Aus dem jährlich durchzuführenden Test auf Werthaltigkeit (Firmenwert) kam es zu keiner Erfassung von Wertminderungen („Impairment“).

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

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2019 (Vorjahr: Budgetierung 2018) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

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

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

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

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

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

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

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

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

› (8) Beteiligungsergebnis ohne at-Equity-Unternehmen

in T€	2018	2017
Erträge aus nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	0,0	72,0
Erträge aus Wertpapieren und Beteiligungen sonstiger Unternehmen (FVOCI ¹)	331,4	465,1
	331,4	537,1

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)

› (9) Zinsergebnis

in T€	2018	2017
Zinsen und ähnliche Erträge	2.046,8	1.599,6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-15.859,3	-20.937,6
	-13.812,5	-19.338,0

› (10) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2018	2017
Gewinne aus dem Abgang von Wertrechten	0,0	350,9
Bewertung Schuldtitel (FVPL ¹)	956,0	0,0
	956,0	350,9

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

› (11) Ertragsteuern

in T€	2018	2017
Aufwand für laufende Ertragsteuern	61.187,0	52.810,5
Veränderung latente Steuern	-4.787,5	-6.332,6
	56.399,4	46.477,9

Der Steueraufwand des Jahres 2018 von T€ 56.399,4 (Vorjahr: T€ 46.477,9) ist um T€ 4.331,4 (Vorjahr: T€ 3.128,4) höher als der rechnerische Steueraufwand von T€ 52.068,1 (Vorjahr: T€ 43.349,5), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25% auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 208.272,3 (Vorjahr: T€ 173.398,0) ergeben würde.

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

› Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2018	2017
Ergebnis vor Ertragsteuern	208.272,3	173.398,0
Rechnerische Ertragsteuer	52.068,1	43.349,5
Anpassung an ausländische Steuersätze	4.404,4	4.222,6
At-Equity-Bewertung	-891,4	-714,9
Beteiligungserträge (steuerfrei)	-82,8	-134,3
Ansatz aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge	-313,9	-292,1
Sonstige und permanente Differenzen	-127,2	36,7
Ertragsteueraufwand der Periode	55.057,0	46.467,5
Aperiodischer Steueraufwand	1.342,4	10,4
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	56.399,4	46.477,9
Effektivsteuersatz	27,1%	26,8%

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

› (12) Ergebnis je Aktie

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

Im Geschäftsjahr 2018 waren 84.000.000 Aktien im Umlauf. Daraus ergibt sich ein Ergebnis je Aktie (unverwässert = verwässert) von € 1,63 für das Geschäftsjahr 2018 sowie von € 1,37 für das Vorjahr.

VII. Erläuterungen zur Konzernbilanz

Langfristiges Vermögen

› (13) Immaterielle Vermögenswerte

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2018

in T€	Konzessionen und Rechte	Firmenwert „Real Estate“ Parken	Firmenwert „Malta“	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2018	128.144,5	54,2	28.407,6	156.606,3
Zugänge	2.612,2	0,0	0,0	2.612,2
Umbuchungen	1.302,1	0,0	0,0	1.302,1
Abgänge	-30,0	0,0	0,0	-30,0
Abschreibungen	-4.816,4	0,0	0,0	-4.816,4
Nettobuchwert zum 31.12.2018	127.212,5	54,2	28.407,6	155.674,3

Stand zum 31.12.2018

Anschaffungskosten	197.021,8	54,2	28.407,6	225.483,6
Kumulierte Abschreibungen	-69.809,3	0,0	0,0	-69.809,3
Nettobuchwert	127.212,5	54,2	28.407,6	155.674,3

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2017

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

Stand zum 31.12.2017

Anschaffungskosten	193.783,8	54,2	28.407,6	222.245,6
Kumulierte Abschreibungen	-65.639,3	0,0	0,0	-65.639,3
Nettobuchwert	128.144,5	54,2	28.407,6	156.606,3

Der Posten „Konzessionen und Rechte“ enthält zum 31. Dezember 2018 eine Konzession zum Betrieb des Flughafen Malta mit einem Buchwert in Höhe von T€ 117.721,4 (Vorjahr: T€ 120.161,3) und einer Restlaufzeit von rund 48 Jahren.

>

Die wesentlichen Zugänge bzw. Umbuchungen des Geschäftsjahres betreffen zugekaufte Software. Im Geschäftsjahr 2018 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 1.372,3 (Vorjahr: T€ 465,1) für die Forschung und Entwicklung einzelner Programmmodule der Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

Überprüfung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem Geschäfts- oder Firmenwert

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

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

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ basiert auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert wurde basierend auf den Inputfaktoren der verwendeten Bewertungstechniken als ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 eingeordnet. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC („Weighted Average Cost of Capital“) der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe unter Berücksichtigung einer Länderrisikoprämie für Malta abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2019 (Vorjahr: Budgetierung 2018) und die Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren der CGU „Malta“:

- › Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum (bis 2067) in Höhe von 0,5% (Vorjahr: 0,5%)
- › Steuersatz in Höhe von 35% (Vorjahr: 35%)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 5,3% (Vorjahr: 4,6%)

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

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

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

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

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

Der geschätzte erzielbare Ertrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Malta“ übersteigt deren Buchwert um annähernd € 330 Mio. (Vorjahr: € 410 Mio.).

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

› Erforderliche Änderung, damit der erzielbare Betrag dem Buchwert entspricht:

in %	2018	2017
Diskontierungszinssatz (WACC)	10,9	11,4
Wachstumsrate im Grobplanungszeitraum	-7,6	-9,2

› (14) Sachanlagen

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2018

in T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2018	1.051.502,0	282.128,4	91.855,2	15.886,4	1.441.371,9
Änderungen Konsolidierungskreis	0,0	0,0	66,0	0,0	66,0
Zugänge ¹	11.298,0	12.770,6	33.207,6	72.397,3	129.673,5
Umbuchungen ²	1.988,5	2.478,6	590,0	-7.574,1	-2.517,1
Abgänge	-727,4	-0,8	-164,7	0,0	-893,0
Abschreibungen	-61.367,3	-34.869,8	-22.551,9	0,0	-118.789,0
Nettobuchwert zum 31.12.2018	1.002.693,8	262.507,0	103.002,1	80.709,5	1.448.912,4
Stand zum 31.12.2018					
Anschaffungskosten	1.770.997,5	903.055,5	335.213,3	80.709,5	3.089.975,9
Kumulierte Abschreibungen	-768.303,8	-640.548,6	-232.211,2	0,0	-1.641.063,5
Nettobuchwert	1.002.693,8	262.507,0	103.002,1	80.709,5	1.448.912,4

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

2) In den Umbuchungen sind auch Umgliederungen in /von als zum Verkauf stehende Vermögenswerte enthalten.

>

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2017

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

Stand zum 31.12.2017

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

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

2) In den Umbuchungen sind auch Umgliederungen in / von als zum Verkauf stehende Vermögenswerte enthalten.

Im Posten „geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau“ wurde im Geschäftsjahr 2017 ein Abgang in Höhe von T€ 30.367,3 sowohl bei Anschaffungskosten als auch bei den kumulierten Abschreibungen erfasst. Dieser resultierte aus der Ausbuchung von Projektkosten/Anschaffungsnebenkosten im Zusammenhang mit der Errichtung der 3. Piste. Für weiterführende Informationen wird auf die Erläuterungen in Kapitel „IV. Ermessensbeurteilungen und Schätzungen“ verwiesen.

Hinsichtlich der Angaben zu den im Geschäftsjahr 2017 erfassten Wertminderungen siehe Anhangelerläuterung (7).

Im Geschäftsjahr 2018 wurden keine Fremdkapitalzinsen aktiviert (Vorjahr: T€ 0,0).

Die größten Zugänge zu den Sachanlagen, den immateriellen Vermögenswerten und den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Geschäftsjahr 2018 und 2017 werden nachstehend angeführt:

Geschäftsjahr 2018:

› Im Segment Airport in T€	2018
3. Piste (inkl. Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren im Zusammenhang mit dem Umweltfonds)	55.837,9
Terminalentwicklung	8.856,3
Rollwege	4.725,9
Feuerwehrfahrzeuge	3.871,4
Hangar 8 und 9	1.867,8
Hochleistungsschleuder Piste	1.787,3
Verkehrsbauwerk	1.554,7
› Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2018
Arbeitstreppen und Startaggregate	2.773,7
Flugzeug-, Diesel- und Elektroschlepper	2.076,5
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	1.726,6
Hebe- und Ladefahrzeuge	1.509,3
Spezialfahrzeuge	1.199,9
› Im Segment Retail & Properties in T€	2018
Office Park 4	32.308,5
Mieterausbau Medical Center	1.846,1
Pharmalogistikhalle	1.691,0
Grundstücke	1.526,5
› Im Segment Malta in T€	2018
Terminal	1.424,4
Vorfeld	1.026,9
Parkhaus	974,4
Taxiway Delta	812,5
› Im Segment Sonstige Segmente in T€	2018
Datenverarbeitungsmaschinen	2.680,0
Notstromanlagen	1.344,1
Oracle Unifier	924,4
mach2cdm Erweiterungen	894,8
Software	888,1

>

Geschäftsjahr 2017:

› Im Segment Airport in T€	2017
Terminalentwicklung	5.141,8
Feuerwehrfahrzeuge	2.905,9
Rollwege	2.777,0
Verwaltungsgebäude und Hangar Bad Vöslau	2.598,6
Trafostation 3/11	2.387,6
Check-in Insel 5	1.568,4
Errichtung Beladerundläufe	806,4

› Im Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen in T€	2017
Pkw, Autobusse, Kleinbusse, Vans, Lieferwagen	1.997,9
Flugzeug-, Diesel- und Elektroschlepper	1.994,9
Förderanlagen	1.306,0
Startaggregate und Arbeitstrepfen	1.069,4
Spezialfahrzeuge	975,6
Heizgeräte	344,1

› Im Segment Retail & Properties in T€	2017
Grundstücke	15.753,2
Erweiterung Air Cargo Center (ACC) Ost	11.173,1
Office Park 4	2.662,1
Schwerpunktdienststelle	1.615,5
Frachtsicherheit	1.307,7
Standortinformationsturm	1.135,7
Betriebsgebäude	723,9

› Im Segment Malta in T€	2017
Terminal	9.615,5
Servicestraßen	1.048,6

› Im Segment Sonstige Segmente in T€	2017
Stromerzeugungsanlagen	2.985,8
Datenverarbeitungsmaschinen	2.222,9
Gebäudeumbauten	2.251,7
Software	1.471,9
Besucherwelt	1.675,7
Notstromanlagen	1.261,3
Videoüberwachung, Zutrittskontrolle	1.271,8
Kühltürme	810,9

› (15) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2018

in T€	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Nettobuchwert zum 1.1.2018	130.157,4	2.662,1	132.819,5
Zugänge	1.079,7	32.352,6	33.432,3
Umbuchungen	1.270,9	0,0	1.270,9
Abgänge	-52,6	0,0	-52,6
Abschreibungen	-5.971,2	0,0	-5.971,2
Nettobuchwert zum 31.12.2018	126.484,1	35.014,7	161.498,8

Stand zum 31.12.2018

Anschaffungskosten	210.652,0	35.014,7	245.666,7
Kumulierte Abschreibungen	-84.167,9	0,0	-84.167,9
Nettobuchwert	126.484,1	35.014,7	161.498,8

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2017

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

Stand zum 31.12.2017

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

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

in T€	2018	2017 ¹
Mieteinnahmen	16.824,1	16.167,2
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	7.404,3	7.283,8
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	260,4	379,6

1) Angepasst

Beizulegender Zeitwert

Zum Bilanzstichtag beträgt der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien T€ 178.156,7 (Vorjahr: T€ 154.150,3).

Bewertungstechnik und Inputfaktoren

Der beizulegende Zeitwert wird auf Basis eines Bewertungsmodells berechnet, das auf nicht beobachtbaren Inputfaktoren beruht (Stufe 3). Das Modell berücksichtigt den Barwert der Netto-Cashflows, die die Immobilien auf Basis von Markterwartungen erzeugen, unter Einbeziehung der erwarteten Mietpreissteigerungen, Umsiedlungen, Belegungsraten und aller der Immobilie zuzuordnenden Kosten. Die erwarteten Netto-Cashflows werden mit einem WACC der Peer Group der Flughafen-Wien-Gruppe abgezinst. Grundlage für die Netto-Cashflows bilden die Werte aus der Budgetierung 2019 (Vorjahr: Budgetierung 2018) und die langfristigen Planungsrechnungen des Konzerncontrollings.

Wesentliche nicht beobachtbare Inputfaktoren:

- › Mietpreissteigerungen je nach Art des Objektes in Höhe von 0,0% bis 2,0% (Vorjahr: 0,0% bis 2,0%)
- › Belegungsraten für 2019 von 33% bis 100%, gewichteter Durchschnitt: 93% (Vorjahr: 59,4% bis 100,0%, gewichteter Durchschnitt: 93,6%)
- › Wachstumsrate in der ewigen Rente in Höhe von 0,0% (Vorjahr: 0,0%)
- › Steuersatz in Höhe von 25,0% bis 35,0% (Vorjahr: 25,0% bis 35,0%)
- › WACC nach Steuern in Höhe von 4,5% bis 5,1% (Vorjahr: 4,4% bis 5,3%)

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

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

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

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.

in T€	2018	2017
Nettobuchwert zum 1.1.	40.987,2	40.235,1
Anteilige Periodengewinne	3.566,0	2.859,7
Dividendenausschüttung	-1.643,9	-2.107,7
Nettobuchwert zum 31.12.	42.909,2	40.987,2

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

› (17) Sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Ausgereichte Darlehen und Forderungen (AC ¹)	938,0	834,0
davon Mitarbeitern gewährte Darlehen	179,8	247,2
davon sonstige ausgereichte Darlehen und Forderungen	758,2	586,8
Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹)	111.289,1	66.000,0
Eigenkapitaltitel (FVOCI ²)	5.238,1	770,2
davon Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	66,2	137,5
davon sonstige Beteiligungen	4,2	0,0
davon Wertpapiere	5.167,7	632,6
Fonds (FVPL ³)	0,0	107,6
Abgrenzungsposten ⁴	30.770,7	31.417,3
	148.235,8	99.129,1

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) FVOCI = Zeitwert erfolgsneutral (Fair Value through Other Comprehensive Income)

3) FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

4) Kein Finanzinstrument

Die **ausgereichten Darlehen und Forderungen** beinhalten ein Darlehen an die Société Internationale Télécommunications Aéronautiques SC in Höhe von T€ 131,7 (Vorjahr: T€ 153,7) und Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 179,8 (Vorjahr: T€ 247,2), eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 76,5 (Vorjahr: T€ 83,1), sowie eine sonstige Ausleihung an den Betriebsrat der Flughafen Wien AG in Höhe von T€ 550,0 (Vorjahr: T€ 350,0).

>

Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen bestehen in Höhe von T€ 111.289,1 (Vorjahr: T€ 66.000,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Termineinlagen liegt bei 0,26% (Vorjahr: 0,23%).

Die **Eigenkapitaltitel** betreffen längerfristig strategisch gehaltene Wertpapiere (u. a. an der CEESEG AG) in Höhe von T€ 5.167,7 (Vorjahr: T€ 632,6) sowie Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und sonstige Beteiligungen in Höhe von T€ 70,4 (Vorjahr: T€ 137,5), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2018 und 2017):

- › VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m. b. H.
- › Kirkop PV Farm Limited

Folgende Gesellschaften wurden ab 2018 in den Vollkonsolidierungskreis aufgenommen (bis 2017 nicht konsolidiert):

- › GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. h. (GETS)
- › Vienna Airport Health Center GmbH (VHC)

Die Position Fonds betrifft im Vorjahr Anteile an Investmentfonds in Höhe T€ 107,6.

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

Zum Stichtag 31. Dezember 2018 waren Termingelder im Ausmaß von T€ 106.000,0 (Vorjahr: T€ 0,0) zugunsten von Kreditinstituten als Pfand bestellt.

Kurzfristige Vermögenswerte

› (18) Vorräte

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Hilfs- und Betriebsstoffe	6.110,6	5.979,5
	6.110,6	5.979,5

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

› (19) Wertpapiere

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Schuldtitle (AC ¹)	4.982,7	0,0
Schuldtitle (FVPL ²)	23.141,7	22.178,7
	28.124,4	22.178,7

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) FVPL = Zeitwert erfolgswirksam (Fair Value through Profit and Loss)

Bei dem Schuldtitle (FVPL) handelt es sich um eine Ergänzungskapitalobligation.

› (20) Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	684,5	2.961,3
	684,5	2.961,3

Zum 31. Dezember 2018 wurde ein Grundstück mit einem Buchwert in Höhe von T€ 684,5 (Vorjahr: T€ 2.961,3) in der Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ nach IFRS 5 ausgewiesen. Die Flughafen-Wien-Gruppe erwartet, dass der Verkauf des Grundstückes innerhalb des nächsten Jahres erfolgt. Das Grundstück steht im Zusammenhang mit vorgesehenen Veräußerungen für einen Gewerbe- und Industriepark im Umland und ist dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

Die Vermögenswerte sind zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und ihrem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Es sind keine Wertminderungsaufwendungen entstanden. Die Bilanzierung gemäß IFRS 5 führte zum 31. Dezember 2018 sowie zum 31. Dezember 2017 zu keiner Erfassung von Gewinnen oder Verlusten.

› (21) Forderungen, sonstige Vermögenswerte und Vertragsvermögenswerte

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	65.397,6	59.177,2
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	0,0	50,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto (AC ¹)	65.397,6	59.227,6
Forderungen gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	663,7	882,4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (AC ¹)	11.392,0	6.293,6
Sonstige Forderungen aus Veranlagungen und Termineinlagen (AC ¹)	45.000,0	40.000,0
Vertragsvermögenswerte (AC ¹)	2.062,5	0,0
Forderungen an Finanzamt ²	8.001,9	3.820,4
Abgrenzungsposten ²	3.334,8	2.814,3
	135.852,5	113.038,2

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen und werden als kurzfristig eingestuft. Einzelheiten zu den Wertminderungsmethoden des Konzerns sind in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ersichtlich, die Entwicklung der Wertberichtigung in Anhangangabe (36).

Die Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen Vorauszahlungen an Körperschaftsteuer sowie Vorsteuerguthaben, die mit Verbindlichkeiten für Lohn- und Gehaltsabgaben saldiert werden.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten kurzfristige Veranlagungen (Termineinlagen) mit einer Bindungsdauer von mehr als drei Monaten in Höhe von T€45.000,0 (Vorjahr: T€40.000,0). Der durchschnittliche Zinssatz für die Veranlagung liegt bei 0,25% (Vorjahr: 0,18%).

› (22) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

in T€	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Kassenbestand	295,0	140,9
Schecks	2,4	6,0
Guthaben bei Kreditinstituten	29.801,4	47.771,8
	30.098,8	47.918,7

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung höchstens drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei österreichischen Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2018 bei 0,00% (Vorjahr: 0,00%). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind Veranlagungen in fremden Währungen in Höhe von 709,2TUSD (Vorjahr: 800,0TUSD) enthalten.

Eigenkapital

› (23) Grundkapital

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 84.000.000 Stück (Vorjahr: 84.000.000 Stück) auf Inhaber lautende nennwertlose stimm- und gewinnberechtigende Stückaktien, welche in einer Sammelurkunde bei der Oesterreichischen Kontrollbank verbrieft sind. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („one share – one vote“). Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 befanden sich 84.000.000 (Vorjahr: 84.000.000) Aktien in Umlauf.

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

Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2018 vorgeschlagene Dividende beträgt € 0,89 (Vorjahr: € 0,68) je Aktie.

› (24) Kapitalrücklagen

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

› (25) Sonstige Rücklagen

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

- a) Rücklage aus Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten (FVOCI):
Der Konzern erfasst Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts bestimmter Investitionen in Eigenkapitalinstrumente im sonstigen Ergebnis, wie im Kapitel XI. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden erläutert. Diese Veränderungen werden in der FVOCI-Rücklage im Eigenkapital kumuliert. Der Konzern überträgt Beträge aus dieser Rücklage in die Gewinnrücklagen, wenn die entsprechenden Eigenkapitalinstrumente ausgebucht werden.
- b) Neubewertung immaterielles Vermögen: Neubewertungsrücklage aus der anteiligen Aufwertung um die stillen Reserven der im Erstkonsolidierungszeitpunkt (2006) gehaltenen Altanteile an MMLC und MIA-Gruppe gem. IFRS 3.59 (2004).
- c) Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen: Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis erfasst.
- d) Währungsumrechnungsrücklage: Die Währungsumrechnungsrücklage umfasst alle Umrechnungsdifferenzen, die aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Jahresabschlusses von ausländischen Tochterunternehmen entstehen.

› (26) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn“ zum 31. Dezember 2018 ausgewiesen ist.

› (27) Nicht beherrschende Anteile

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

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

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

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

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

Langfristige Schulden

› (28) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Abfertigungen	91.405,9	85.877,3
Pensionen	17.175,0	17.328,9
Jubiläumsgelder	31.985,6	27.722,1
Altersteilzeit	20.872,3	20.565,3
Sonstige übrige Rückstellungen	1.245,0	1.609,4
	162.683,7	153.103,0

Leistungsorientierte Abfertigungspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

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

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

Versicherungsmathematische Annahmen

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

› Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2018	2017
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	85.877,3	85.049,8
Änderungen Konsolidierungskreis	39,0	0,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.784,6	5.881,1
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+)	5.672,0	1.524,6
davon aus finanziellen Annahmen	3.498,2	0,0
davon aus demografischen Annahmen	133,3	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	2.040,4	1.524,6
Abfertigungszahlungen	-5.966,9	-6.578,2
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	91.405,9	85.877,3

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für die Rückstellungen für Abfertigungen T€-28.769,3 (Vorjahr: T€-24.514,8).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2018	2017
Dienstzeitaufwand	4.679,4	4.786,1
Zinsaufwand	1.105,2	1.095,0
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand¹	5.784,6	5.881,1

1) ohne freiwillige Abfertigungen

Die erwarteten Zahlungen aus Abfertigungsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€6.537,0 (Vorjahr: T€6.076,5).

Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2018 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 10,0 Jahren (Vorjahr: 10,0 Jahre).

Sensitivitätsanalysen

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

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-8.518,4	10.030,6
Zukünftige Lohn- oder Gehaltssteigerung	9.199,6	-8.013,2

Leistungsorientierte Pensionspläne

Leistungsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

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

Leistungsorientierte Pensionspläne maltesischer Konzerngesellschaften

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

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

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

Versicherungsmathematische Annahmen

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

Beitragsorientierte Pensionspläne österreichischer Konzerngesellschaften

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

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

>

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

› Entwicklung der Rückstellung für Pensionen

in T€	2018	2017
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	17.328,9	18.225,2
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	242,0	247,7
Erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	966,6	-259,7
davon aus finanziellen Annahmen	-47,8	0,0
davon aus demografischen Annahmen	923,0	0,0
davon aus erfahrungsbedingten Annahmen	91,4	-259,7
Pensionszahlungen	-1.362,5	-884,3
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	17.175,0	17.328,9

Zum Bilanzstichtag betragen die kumulierten erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Differenzen (nach Abzug darauf entfallender latenter Steuern) für Pensionsrückstellungen T€ -2.056,9 (Vorjahr: T€ -1.327,6).

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2018	2017
Dienstzeitaufwand	76,1	69,5
Zinsaufwand	165,9	178,2
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand¹	242,0	247,7

1) Ohne Pensionskassenbeiträge und sonstige Aufwendungen für die Altersversorgung

Die erwarteten Zahlungen aus Pensionsverpflichtungen im kommenden Geschäftsjahr betragen T€ 1.026,6 (Vorjahr: T€ 993,4).

Fälligkeitsprofil der Zusagen

Am 31. Dezember 2018 lag die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung bei 12,7 Jahren (Vorjahr: 13,6 Jahre).

Sensitivitätsanalysen

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

Veränderung der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) aus Abfertigungen in T€	Erhöhung (+1%)	Minderung (-1%)
Abzinsungssatz	-1.253,2	1.419,5
Bezugssteigerung Leistungsphase	1.164,3	-1.029,0

Rückstellungen für Jubiläumsgelder österreichischer Konzerngesellschaften

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

› Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2018	2017
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	27.722,1	25.954,7
Änderungen Konsolidierungskreis	11,2	0,0
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.046,4	2.637,2
Jubiläumsgeldzahlungen	-794,1	-869,7
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	31.985,6	27.722,1

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2018	2017
Dienstzeitaufwand	1.886,2	1.807,6
Zinsaufwand	354,0	330,2
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	2.806,1	499,3
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	5.046,4	2.637,2

Rückstellungen für Altersteilzeit österreichischer Konzerngesellschaften

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

› Entwicklung der Rückstellung für Altersteilzeit

in T€	2018	2017
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.565,3	20.638,2
Erfolgswirksam im Gewinn oder Verlust erfasster Aufwand	5.749,5	5.062,1
Altersteilzeitzahlungen	-5.442,5	-5.135,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	20.872,3	20.565,3

>

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2018	2017
Dienstzeitaufwand	3.993,7	3.453,6
Zinsaufwand	52,7	53,7
Erfolgswirksam im Gewinn und Verlust erfasste versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	1.703,1	1.554,8
Im Personalaufwand erfasster Altersteilzeitaufwand	5.749,5	5.062,1

Sonstige übrige Rückstellungen

in T€	1.1.2018	Umbuchung ¹	Zuweisung	31.12.2018
Sonstige übrige Rückstellungen	1.609,4	364,4	0,0	1.245,0

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

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

1) Umbuchung zwischen kurz- und langfristigen Rückstellungen

› (29) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹)	57.016,5	46.962,7
Langfristige Finanzverbindlichkeiten (AC ¹)	300.000,0	356.147,6
Finanzverbindlichkeiten	357.016,5	403.110,4

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

In den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Barvorlagen in Höhe von € 32,0 Mio. (Vorjahr: € 18,2 Mio.) enthalten.

Die Finanzverbindlichkeiten weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Bis zu einem Jahr	57.016,5	46.962,7
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	100.000,0	107.488,2
Mehr als fünf Jahre	200.000,0	248.659,4
	357.016,5	403.110,4

Die Finanzverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in T€	Langfristige Finanzverbindlichkeiten	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	Gesamt
Stand 1.1.2018	356.147,6	46.962,7	403.110,4
Aufnahme ¹	0,0	32.016,4	32.016,4
Rückzahlungen	-31.147,6	-46.962,7	-78.110,3
Umgliederung	-25.000,0	25.000,0	0,0
Stand 31.12.2018	300.000,0	57.016,5	357.016,5

1) Betrifft im Wesentlichen kurzfristige Barvorlagen

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

1) Betrifft kurzfristige Barvorlagen

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen. Die durchschnittliche Verzinsung der Finanzverbindlichkeiten beträgt 4,21 % (Vorjahr: 4,17%).

Details zu Besicherungen sind in der Anhangelerläuterung (17) und (36) angeführt.

› (30) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Andere finanzielle Verbindlichkeiten (AC ¹)	9.118,1	8.758,3
Abgrenzungsposten ²	30.076,4	30.370,3
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	335,2	486,5
	39.529,8	39.615,0

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost),

2) Kein Finanzinstrument

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

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

>

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

› (31) Latente Steuern

in T€	31.12.2018	1.1.2018 ¹	31.12.2017
Aktive latente Steuerabgrenzung			
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2.528,4	2.678,9	2.678,9
Rückstellungen für Abfertigungen	11.150,4	10.170,6	10.170,6
Rückstellungen für Pensionen	2.737,3	2.778,7	2.778,7
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	3.975,1	3.047,1	3.047,1
Verlustvorträge	606,0	292,1	292,1
Sonstige Verbindlichkeiten	4.954,8	4.672,7	4.672,7
Sonstige Rückstellungen	542,1	617,0	617,0
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	1.082,3	1.155,2	1.155,2
	27.576,3	25.412,2	25.412,2
Passive latente Steuerabgrenzung			
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	72.169,2	76.765,5	76.765,5
Schuldtitle und Eigenkapitaltitle	1.600,3	1.593,4	544,7
Sonstige Vermögenswerte/Schulden	881,3	534,4	534,4
	74.650,7	78.893,3	77.844,5
Steuerabgrenzung (saldiert)	-47.074,4	-53.481,1	-52.432,3

1) Eröffnungsbilanz angepasst aufgrund Erstanwendung von IFRS 9

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

› Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2018	2017
Stand zum 1.1.	25.412,2	23.847,7
Konsolidierungskreisänderungen	33,6	0,0
Erfolgswirksame Veränderungen	475,6	1.248,2
Erfolgsneutrale Veränderungen: Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen	1.654,9	316,2
Stand zum 31.12.	27.576,3	25.412,2

› Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2018 ¹	2017
Stand zum 1.1.	78.893,3	82.794,7
Konsolidierungskreisänderungen	-8,9	0,0
Erfolgswirksame Veränderungen	-4.311,9	-5.084,4
Erfolgsneutrale Veränderungen:	78,3	134,1
davon Eigenkapitaltitel (FVOCI)	78,3	0,0
davon Wertpapiere/Schuldtitel kurzfristiges Vermögen	0,0	219,3
davon Wertpapiere/Wertrechte langfristiges Vermögen	0,0	-85,1
Stand zum 31.12.	74.650,7	77.844,5

1) Eröffnungsbilanz angepasst aufgrund Erstanwendung von IFRS 9

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

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

Auf at-Equity-bilanzierte Beteiligungen und Anteile an Tochtergesellschaften bzw. Gemeinschaftsunternehmen wurden keine latenten Steuern gebildet. Insgesamt bestehen aus at-Equity-bilanzierten Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen temporäre Differenzen in Höhe von T€ 4.608,2 (Vorjahr: T€ 2.686,1), welche zu passiven latenten Steuern in Höhe von T€ 1.152,1 (Vorjahr: T€ 671,5) führen würden.

Zum 31. Dezember 2018 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 882,8 (Vorjahr: T€ 1.383,4) nicht gebildet. Diese Beträge betreffen aktive latente Steuern auf Verlustvorräte.

Kurzfristige Schulden

› (32) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Nicht konsumierte Urlaube	12.658,2	9.945,9
Andere Personalansprüche	15.746,4	12.381,2
Ertragsteuern	11.042,0	10.318,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	59.162,5	51.228,3
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	37.052,8	19.676,9
Sonstige übrige Rückstellungen	15.403,8	14.601,2
	151.065,8	118.151,8

>

› Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2018

in T€	1.1.2018	Konsolidierungskreis	Verbrauch	Auflösung	Zuweisung ¹	31.12.2018
Nicht konsumierte Urlaube	9.945,9	68,1	-417,5	0,0	3.061,6	12.658,2
Andere Personalansprüche	12.381,2	19,0	-7.356,4	-2.547,1	13.249,7	15.746,4
Ertragsteuern	10.318,3	0,0	-10.262,9	-26,7	11.013,3	11.042,0
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	51.228,3	1,6	-37.201,8	-949,7	46.084,1	59.162,5
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	19.676,9	0,0	-18.778,1	-898,8	37.052,8	37.052,8
Sonstige übrige Rückstellungen	14.601,2	0,0	-8.297,9	-1.199,9	10.300,5	15.403,8
	118.151,8	88,7	-82.314,5	-5.622,3	120.762,0	151.065,8

1) Inklusive Umbuchungen

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

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

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

› (33) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Gegenüber Dritten (AC ¹)	39.671,8	42.824,5
Gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (AC ¹)	13,8	774,2
Gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen (AC ¹)	1.693,0	2.445,2
	41.378,6	46.043,9

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

› (34) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2018	31.12.2017
Verbindlichkeiten gegenüber at-Equity-bilanzierten Unternehmen	9.003,8	4.497,5
Kreditorische Debitoren	1.853,8	2.279,6
Andere sonstige Verbindlichkeiten	31.505,8	14.751,7
Abgrenzungsposten Löhne	8.135,7	7.126,0
Zwischensumme finanzielle Verbindlichkeiten (AC¹)	50.499,1	28.654,9
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern ²	1.013,5	839,2
Andere Abgrenzungsposten ²	3.054,9	2.575,9
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit ²	7.604,5	7.285,2
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln ²	186,9	222,5
	62.359,0	39.577,7

Erläuterung der Bewertungskategorien:

1) AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

2) Kein Finanzinstrument

In den anderen sonstigen Verbindlichkeiten werden offene Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren im Zusammenhang mit dem Umweltfonds in Höhe von T€ 16.779,4 (Vorjahr: T€ 0,0) ausgewiesen.

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

VIII. Konzern Geldflussrechnung

› (35) Konzern-Geldflussrechnung

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

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

Zur Berücksichtigung von Anschaffungen (Investitionen) von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen (inkl. als Finanzinvestition gehaltener Immobilien) und Finanzanlagen aus Vorperioden, die im Geschäftsjahr zahlungsunwirksam (Vorjahr: zahlungsunwirksam) wurden, wurden T€ 20.872,8 (Vorjahr: T€ 10.380,0) von den Auszahlungen für Anlagenzugänge abgerechnet (Vorjahr: abgerechnet).

IX. Finanzinstrumente und Risikomanagement

› (36) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Der Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9 auf die Finanzinstrumente der Flughafen-Wien-Gruppe ist im Kapitel V. „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ erläutert. IFRS 9 wurde ohne rückwirkende Anpassung von Vergleichsangaben erstmalig angewendet. Die Reklassifizierung und Anpassungen, die sich aus den neuen Regelungen zur Wertminderung ergeben, sind daher nicht in einer rückwirkend angepassten Bilanz zum 31. Dezember 2017 wiedergegeben, sondern in der Eröffnungsbilanz zum 1. Jänner 2018.

Forderungen und Vertragsvermögenswerte

Der Konzern wendet den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen, demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen, sonstige Forderung sowie Vertragsvermögenswerte, die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Die Methodik ist im Kapitel XI. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ erläutert. Auf dieser Grundlage wurde die Wertberichtigung im Hinblick auf Forderungen sowie Vertragsvermögenswerte zum 31. Dezember 2018 wie folgt ermittelt:

31.12.2018 in T€	gewichteter Verlust	Bruttoforderung ¹	Wertberichtigung	Credit Impaired ²
ohne Verzug	0,47 %	66.477,3	309,4	Ja & Nein
bis 1 Monat	0,70 %	8.822,0	61,9	Nein
bis 3 Monate	0,76 %	3.339,8	25,2	Nein
bis 6 Monate	0,95 %	942,7	8,9	Ja & Nein
bis 12 Monate	86,67 %	395,6	342,8	Ja & Nein
über 12 Monate	96,00 %	7.165,8	6.879,1	Ja
Summe		87.143,1	7.627,3	

1) Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen (AC), Bruttoforderungen gegenüber assoziierten Unternehmen (AC), Vertragsvermögenswerte (AC) und sonstige Forderungen (AC) ohne Termineinlagen

2) Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität

Die Schlussbilanzwerte der Wertberichtigung für Forderungen sowie Vertragsvermögenswerte zum 31. Dezember 2018 wird wie folgt auf den Eröffnungsbilanzwert übergeleitet:

in T€	2018	2017	
		Einzelwertberichtigung	Pauschalwertberichtigung
Stand 1. Jänner (IAS 39)	6.574,2	6.957,1	14,5
Anpassung aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9	142,7		
Stand 1. Jänner (IFRS 9)	6.716,9		
Dotation	1.186,8	109,0	0,9
Verwendung	-221,2	-273,2	
Auflösung	-55,1	-234,1	
Stand 31. Dezember	7.627,3	6.558,8	15,4

Forderungen und Vertragsvermögenswerte werden ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit mehr gegeben ist. Zu den Indikatoren wonach nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit mehr gegeben ist, zählen unter anderem das Versäumnis eines Schuldners sich zu einem Rückzahlungsplan gegenüber dem Konzern zu verpflichten und das Versäumnis für eine Periode von mehr als 90 Tagen Zahlungsverzug, vertragliche Zahlungen zu leisten.

in T€	2018			Summe	2017 Impairment
	12 Monats ECL	Life Time ECL ¹	Credit Impairment ²		
	Stage 1	Stage 2	Stage 3		
Stand 1. Jänner (IAS 39)				6.574,2	6.971,6
Anpassung aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9				142,7	
Stand 1. Jänner (IFRS 9)	0,0	158,0	6.558,8	6.716,9	
Dotierung		71,2	1.115,6	1.186,8	109,9
Verwendung			-221,2	-221,2	-273,2
Auflösung			-55,1	-55,1	-234,1
Transfer to lifetime ECL	0,0	0,0		0,0	
Transfer to lifetime ECL – Credit Impaired ³		-18,1	18,1	0,0	
Stand 31. Dezember	0,0	211,1	7.416,2	7.627,3	6.574,2

1) Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 2

2) Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Wertberichtigung) der Stufe 3 bei beeinträchtigter Bonität

3) Umbuchung in über die Laufzeit erwartete Kreditverlust – beeinträchtigte Bonität

Von den vorstehenden Wertminderungsaufwendungen in Höhe von T€ 7.627,3 betreffen T€ 1.942,1 Forderungen aus Kundenverträgen und T€ 5.685,2 Forderungen, die nicht aus Verträgen mit Kunden stammen.

Schuldinstrumente, die nicht Forderungen betreffen

Alle Schuldinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, gelten als „mit geringem Ausfallsrisiko behaftet“, daher ist die zu bildende Wertberichtigung auf die erwarteten 12-Monats Kreditverluste begrenzt. Das Management sieht den Tatbestand des geringen Ausfallsrisiko zB. bei notierten Schuldverschreibungen und Termineinlagen als erfüllt an, wenn ein Investment Grade Rating von mindestens einer der großen Ratingagenturen vorliegt. Andere Instrumente gelten als mit geringem Ausfallsrisiko behaftet, wenn das Risiko der Nichterfüllung gering ist und der Emittent jederzeit in der Lage ist, seine vertraglichen Zahlungsverpflichtungen kurzfristig zu erfüllen. Die Methodik ist im Kapitel XI. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ ersichtlich.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, umfassen Termineinlagen, kurzfristige Wertpapiere sowie ausgereichte Darlehen.

Die Berechnung des 12-Monats Kreditverlustes (derzeit sind alle Schuldinstrumente in Stufe1) ergab für diese Schuldinstrumente einen Betrag, der aufgrund von Unwesentlichkeit nicht im Gewinn und Verlust erfasst wurde.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hält derzeit keine Schuldtitel, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente

Die Flughafen-Wien-Gruppe unterhält nur Bankguthaben bei Kreditinstituten, die einen guten Investment-Grade vorweisen. Die Berechnung des 12-Monats Kreditverlustes ergab für Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einen Betrag, der aufgrund von Unwesentlichkeit nicht im Gewinn und Verlust erfasst wurde.

Vergleichsinformationen nach IAS 39

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen, sonstigen finanziellen Vermögenswerte und kurzfristigen Wertpapiere sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

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

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

Die Wertberichtigungen betreffen im Wesentlichen die sonstigen Forderungen sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und haben sich wie oben dargestellt entwickelt.

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

Eine Analyse der wertgeminderten Forderungen zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2017 hinsichtlich ihrer Überfälligkeit ergab:

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

Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

2018 in T€	Währung	Buchwert 31.12.2018	Brutto-Cashflows gesamt zum 31.12.2018	Cashflows			Zinssatz ¹
				< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Fix verzinsten Finanzverbindlichkeiten	EUR	325.000,0	422.920,7	39.469,2	146.364,1	237.087,4	4,62%
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	EUR	32.016,5	32.016,5	32.016,5			0,00%
Lieferantenverbindlichkeiten	EUR	41.378,6	41.378,6	41.378,6			
Sonstige Verbindlichkeiten	EUR	59.617,3	59.617,3	50.499,1		9.118,1	
Summe		458.012,4	555.933,0	163.363,5	146.364,1	246.205,5	

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

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

1) Gewichteter Durchschnitt zum Stichtag, inklusive allfälliger Haftungsentgelte

Von den Bankdarlehen sind aufgrund vertraglicher Bedingungen T€325.000,0 (Vorjahr: T€351.833,8) durch Garanten besichert, die im Gegenzug ein Haftungsentgelt erhalten. Der Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Höhe von T€400.000,0 (derzeit aushaftend: T€325.000,0) enthält Bedingungen zu Haftungen qualifizierter Garantinnen.

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2018 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31. Dezember 2018 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

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

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien

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

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

Der beizulegende Zeitwert des Fonds der Kategorie „Fair Value through Profit & Loss“ (FVPL) bezieht sich auf einen börsennotierten Fonds (Stufe 1). Die Schuldtitel der Kategorie FVPL betrifft eine Ergänzungskapitalobligation (Stufe 2). Die Eigenkapitaltitel betreffen Beteiligungen und Wertpapiere, die mangels aktivem Markt bzw. fehlender Kursnotiz der Stufe 3 zugeordnet werden. Diese werden von der Flughafen-Wien-Gruppe aus strategischen Gründen längerfristig gehalten. Die Bewertung dieser Eigenkapitaltitel erfolgt im sonstigen Ergebnis (OCI).

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

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

Bewertungsverfahren und Inputfaktoren:

Die nachstehende Tabelle zeigt die Bewertungstechniken die bei der Bestimmung der Zeitwerte verwendet werden, sowie die wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren.

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

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

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

- › Erwartete zukünftige Zahlungsströme aus Dividenden 31.12.2018: rund T€ 420 p. a.
- › Riskoadjustierter Abzinungssatz 31.12.2018: 8,29 %

Die aus diesen Eigenkapitalinstrumenten erhaltenen Dividenden im laufenden Geschäftsjahr betragen T€ 331,4 (Vorjahr: T€ 465,1).

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

in T€	Sensitivitäten	
	Buchwert bei	
	Verringerung des Diskontierungssatzes	Anstieg des Diskontierungssatzes
Diskontierungssatzes +/- 0,25%	5.398,1	5.093,3

Stufe 3-Bewertung von Finanzinstrumenten:

in T€	
Buchwert 1.1.2018¹	4.965,2
Zugänge	31,1
Abgänge	-71,3
Bewertungsergebnis (im sonstigen Ergebnis in den sonstigen Rücklagen erfasst)	313,1
Buchwert 31.12.2018	5.238,1

1) Angepasst aufgrund der Erstanwendung von IFRS 9

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und Wertansätze der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Bewertungskategorien. Die Angaben zum beizulegenden Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zum Zeitwert erfasst sind, dienen Informationszwecken. Da die Bilanzpositionen „Forderungen und sonstige Vermögenswerte“ sowie „Übrige Verbindlichkeiten“ sowohl Finanzinstrumente als auch nicht finanzielle Vermögenswerte bzw. nicht finanzielle Verbindlichkeiten enthalten, wurde die Zeile „Kein Finanzinstrument“ eingeführt, um eine Überleitung der Buchwerte zur entsprechenden Bilanzposition zu gewährleisten.

AKTIVA		Buchwerte		
		Langfristiges Vermögen		
Beträge in T€	Bewertungskategorie	Sonstige finanzielle Vermögenswerte	Wertpapiere	Forderungen und sonstige Vermögenswerte
31. Dezember 2018				
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst				
Fonds	FVPL	0,0		
Schuldtitel (Wertpapiere)	FVPL		23.141,7	
Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	FVOCI	5.238,1		
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	AC			65.397,6
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen ¹	AC			663,7
Sonstige Forderungen und Vertragsvermögenswerte ¹	AC			13.454,5
Veranlagungen (Termingelder) ¹	AC	111.289,1		45.000,0
Ausgereichte Darlehen ¹	AC	938,0		
Schuldtitel (Wertpapiere) ¹	AC		4.982,7	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ¹	AC			
Kein Finanzinstrument				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n.a.	30.770,7		11.336,7
Summe		148.235,8	28.124,4	135.852,5

1) Der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

31. Dezember 2017				
Finanzielle Vermögenswerte, zum Zeitwert erfasst				
Wertrechte	AfS	0,0		
Fonds	AfS	107,6		
Schuldtitel (Wertpapiere)	AfS		22.178,7	
Finanzielle Vermögenswerte, nicht erfasst zum Zeitwert				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR			59.227,6
Forderungen ggb. assoziierten Unternehmen	LaR			882,4
Sonstige Forderungen	LaR			6.293,6
Veranlagungen (Termingelder)	LaR	66.000,0		40.000,0
Ausgereichte Darlehen	LaR	834,0		
Eigenkapitaltitel (Wertpapiere) ¹	AfS	632,6		
Beteiligungen ¹	AfS	137,5		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve			
Kein Finanzinstrument				
Sonstige Forderungen und Abgrenzungen	n.a.	31.417,3		6.634,7
Summe		99.129,1	22.178,7	113.038,2

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

Kurzfristiges Vermögen		Zeitwert				Summe	Wertansatz nach IFRS9
		Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente							
	0,0	0,0			0,0		Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
	23.141,7		23.141,7		23.141,7		Zeitwert erfolgswirksam (P&L)
	5.238,1			5.238,1	5.238,1		Zeitwert erfolgsneutral (OCI)
	65.397,6						Fortgeführte Anschaffungskosten
	663,7						Fortgeführte Anschaffungskosten
	13.454,5						Fortgeführte Anschaffungskosten
	156.289,1						Fortgeführte Anschaffungskosten
	938,0						Fortgeführte Anschaffungskosten
	4.982,7						Fortgeführte Anschaffungskosten
30.098,8	30.098,8						Nominalwert = Zeitwert
	42.107,4						
30.098,8	342.311,5						

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

>

PASSIVA		Buchwerte			
		Langfristige Schulden		Finanzverbindlichkeiten	Lieferantenverbindlichkeiten
Beträge in T €	Bewertungskategorie	Finanzverbindlichkeiten	Übrige Verbindlichkeiten	Finanzverbindlichkeiten	Lieferantenverbindlichkeiten
31. Dezember 2018					
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert					
n.a.					
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten ¹	AC				41.378,6
Finanzverbindlichkeiten ¹	AC	300.000,0		57.016,5	
Übrige Verbindlichkeiten ¹	AC		9.118,1		
Keine finanzielle Schulden					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		30.411,7		
Summe		300.000,0	39.529,8	57.016,5	41.378,6

1) Der beizulegende Zeitwert entspricht den fortgeführten Anschaffungskosten

31. Dezember 2017					
Finanzielle Schulden, erfasst zum Zeitwert					
n.a.					
Finanzielle Schulden, nicht erfasst zum Zeitwert					
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC				46.043,9
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	356.147,6		46.962,7	
Übrige Verbindlichkeiten	FLAC		8.758,3		
Keine finanzielle Schulden					
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	n. a.		30.856,7		
Summe		356.147,6	39.615,0	46.962,7	46.043,9

Erläuterung der Bewertungskategorien ab 1. Jänner 2018:

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

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

AC = fortgeführte Anschaffungskosten (Amortised Cost)

Kurzfristige Schulden		Zeitwert				Wertansatz nach IFRS 9
		Übrige Verbindlichkeiten	Summe	Stufe 1	Stufe 2	
		41.378,6				Fortgeführte Anschaffungskosten
		357.016,5		387.146,3		387.146,3 Fortgeführte Anschaffungskosten
50.499,1	59.617,3					Fortgeführte Anschaffungskosten
11.859,8	42.271,5					
62.359,0	500.283,9					

						Wertansatz nach IAS 39
		46.043,9				Fortgeführte Anschaffungskosten
		403.110,4		458.710,3		458.710,3 Fortgeführte Anschaffungskosten
28.654,9	37.413,1					Fortgeführte Anschaffungskosten
10.922,8	41.779,6					
39.577,7	528.346,9					

Erläuterung der Bewertungskategorien bis zum 31. Dezember 2017:
 LaR = Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)
 AfS = zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale)
 FLAC = finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten
 (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien

2018 in T€	Aus Zinsen / Dividenden Ertrag	Aus Zinsen Aufwand
Zahlungsmittel und Äquivalente	1,3	-0,1
Finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (FVOCI und FVPL)	1.711,4	
davon aus Fonds		
davon Schuldtitel (Wertpapiere)	1.380,0	
davon Eigenkapitaltitel (Beteiligungen, Wertpapiere)	331,4	
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)	665,5	
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC)		-15.859,2
Summe	2.378,2	-15.859,3

Erläuterung: In den Aufwendungen für Wertberichtigung sind T€ 44,1 an Forderungsausfällen enthalten

Vergleichsinformationen nach IAS 39

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

Aus der Folgebewertung				Aus Abgang	Nettoergebnis 2018
zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung		
		0,9			0,9
956,0	313,1				1.269,1
-7,0					
963,0	313,1				
		-2,8	-1.175,8		-1.178,5
		-1,3			-1,3
956,0	313,1	-3,1	-1.175,8	0,0	90,2

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

Die Zinsen und Dividenden aus finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC) oder zum beizulegenden Zeitwert entweder erfolgsneutral (FVOCI) oder erfolgswirksam (FVPL) bewertet werden, werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses erfasst der Flughafen-Wien-Konzern im sonstigen Finanzergebnis, ausgenommen Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten (Schulden) der Bewertungskategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ (AC) in Höhe von netto T€ 15.859,2 (Vorjahr: T€ 20.909,9) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert.

Die zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral (FVOCI) im sonstigen Ergebnis erfassten Wertänderungen betreffend Eigenkapitaltiteln betreffen u.a. die CEESEG AG. Es wurden im Geschäftsjahr T€ 313,1 bzw. netto abzüglich latenter Steuern T€ 234,8 erfasst.

Nähere Angaben sind im Kapitel XI. „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie unter Kapitel V. „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ ersichtlich.

Vergleichsangaben nach IAS 39

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

› (37) Risikomanagement

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

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

Liquiditätsrisiko

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

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

Kreditrisiko

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

begegnet. Um die erwarteten Kreditverluste der Forderungen zu ermitteln wendet der Konzern eine Wertberichtigungsmatrix an. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen beruhen.

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

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

Zinsrisiko

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

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

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf Ergebnis und Eigenkapital zeigen. Neben Zinsänderungsrisiken unterliegt der Flughafen-Wien-Konzern Währungsrisiken und Preisrisiken von Beteiligungen. Die periodischen Auswirkungen werden bestimmt, indem die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den Bestand der Finanzinstrumente zum Abschlussstichtag bezogen werden. Dabei wird unterstellt, dass der Bestand zum Abschlussstichtag repräsentativ für das Gesamtjahr ist.

Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS7 mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie allenfalls auf das Eigenkapital dar. Den Zinssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- › Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zuzuführenden Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS7.
- › Zinssatzänderungen von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein.

Mit Ende des Geschäftsjahres 2018 hatte die Flughafen-Wien-Gruppe keine variabel verzinsten Finanzinstrumente im Bestand.

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

Währungsrisiko

Währungskursrisiken entstehen bei Finanzinstrumenten, die auf eine andere als die funktionale Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft lauten, in der sie bewertet werden. Für Zwecke der IFRS besteht kein Währungskursrisiko bei Finanzinstrumenten, die auf die funktionale Währung lauten. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung bleiben im Sinne von IFRS7 unberücksichtigt.

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

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

Währungsänderungsrisiken werden gemäß IFRS7 grundsätzlich mittels Sensitivitätsanalysen dargestellt. Als relevante Risikovariablen gelten grundsätzlich alle nicht funktionalen Währungen, in denen der Konzern Finanzinstrumente eingeht. Den Währungssensitivitätsanalysen liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

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

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

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

Sonstige Preisrisiken

IFRS7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Die quantitativen Auswirkungen solcher Änderungen sind unter der Anhangangabe(36) ersichtlich.

>

Kapitalmanagement

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

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

in T€	2018	2017
Finanzschulden	357.016,5	403.110,4
– liquide Mittel	-30.098,8	-47.918,7
– kurz- und langfristige Veranlagungen ¹	-156.289,1	-106.000,0
– kurzfristige Wertpapiere	-28.124,4	-22.178,7
= Nettoverschuldung	142.504,3	227.013,0
/ Buchwert Eigenkapital	1.296.993,5	1.210.956,2
= Gearing	11,0%	18,7%

1) Die kurz- und langfristigen Veranlagungen betreffen sonstige Veranlagungen und Termingelder

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

Weiters wird zur Steuerung der Finanzstruktur das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA herangezogen. Das mittelfristige Ziel des Unternehmens ist es, die Relation EBITDA/Net-Debt auf höchstens dem 2,5-fachen zu begrenzen. Im Geschäftsjahr betrug das Verhältnis 0,4 (Vorjahr: 0,7).

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

X. Sonstige Angaben

› (38) Leasing-Verhältnisse

Operating Leasing

Flughafen Wien als Leasinggeber:

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

in T€	2018	2017
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	177.399,3	165.049,5
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	43.690,0	40.718,5

Künftige Mindestleasingzahlungen:

Bis zu einem Jahr	114.993,6	102.584,8
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	237.817,5	247.972,5
Länger als fünf Jahre	209.370,0	190.041,4

Flughafen Wien als Leasingnehmer:

in T€	2018	2017 ¹
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	3.181,8	3.138,1
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	0,0	0,0

Künftige Mindestleasingzahlungen:

Bis zu einem Jahr	2.095,0	2.640,0
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	8.358,4	10.670,3
Länger als fünf Jahre	132.663,3	132.391,0

1) Angepasst

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

>

Finance Leasing

Im Konzernabschluss 2018 des Leasinggebers (Flughafen-Wien-Gruppe) wurden, wie auch schon im vergangenen Geschäftsjahr, Mietverträge betreffend für den Flugverkehrsbetrieb wesentliche Immobilien (Hangar-, Flugbetriebsgebäude und Werkstätten) als Finanzierungsleasing abgebildet.

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

› (39) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

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

Gemäß §7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in Höhe von T€ 672,3 (Vorjahr: T€ 977,7).

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

Sofern ein Baubeschluss zur Errichtung der 3. Piste gefasst wird, wird im Zusammenhang mit dem Umweltfonds binnen acht Wochen ab Baubeginnanzeige eine Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren, die sich aus den Flugverkehrszahlen ermittelt, ausgelöst. Auf Basis der bis zum 31. Dezember 2018 ermittelten Flugverkehrszahlen leitet sich zu diesem Stichtag ein Betrag in Höhe von rund € 7,9 Mio. ab.

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

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

› (40) Zusammensetzung des Konsolidierungskreises

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

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

Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2018 folgendermaßen verändert.

	Inland	Ausland	Gesamt
Flughafen Wien AG	1	0	1
Tochterunternehmen			
31.12.2017	20	14	34
Sitzverlegung	1	-1	0
Aufnahme in den Konsolidierungskreis	2	0	2
31.12.2018	23	13	36
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2017 = 31.12.2018	2	1	3
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2017 = 31.12.2018	1	0	1
Konsolidierungskreis 31.12.2017	24	15	39
Konsolidierungskreis 31.12.2018	27	14	41

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

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

› Änderungen des Konsolidierungskreises 2018

Erstkonsolidierung	per	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H.	1.1.2018	Vollkonsolidierung	100%	Aufnahme ¹
VIE Airport Health Center GmbH	1.1.2018	Vollkonsolidierung	100%	Aufnahme ¹

¹) Aufnahme in den Vollkonsolidierungskreis aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe.

Im Jahr 2018 wurden die Gesellschaften GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H. (GETS) und VIE Airport Health Center GmbH (VHC) aufgrund ihrer gestiegenen Bedeutung für den operativen Geschäftsverlauf der Flughafen-Wien-Gruppe in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Bis zum Stichtag 31. Dezember 2017 wurden diese beiden Unternehmen aufgrund der untergeordneten Bedeutung und Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss miteinbezogen.

Die Gesellschaft GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H. (GETS) erbringt neben Bewachungsleistungen auch sonstige Dienstleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind und wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Handling & Sicherheitsdienstleistungen zugeordnet.

Die Gesellschaft VIE Airport Health Center GmbH (VHC) bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an und wurde als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen dem Segment Retail & Properties zugeordnet.

› Änderungen des Konsolidierungskreises 2017

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

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

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

Nahestehende Unternehmen beinhalten nicht vollkonsolidierte verbundene Unternehmen des Flughafen-Wien-Konzerns, assoziierte Unternehmen, die Aktionäre der Flughafen Wien AG (Land Niederösterreich und Stadt Wien mit jeweils 20% der Aktien, Airports Group Europe S. à. r. l. mit 39,80%) sowie deren wesentliche Tochtergesellschaften und die Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen. Mit Gesellschaften, an denen das Land Niederösterreich und die Stadt Wien direkt oder indirekt Beteiligungen halten, die ebenfalls als nahestehende Unternehmen gemäß IAS24 einzustufen sind, bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums des Flughafen-Wien-Konzerns und der betreffenden Gesellschaften zu fremdüblichen Bedingungen. Die im Berichtsjahr mit diesen Unternehmen im Sinne von IAS24 durchgeführten Transaktionen betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Einkäufe wurden zu Marktpreisen abzüglich handelsüblicher Mengenrabatte sowie sonstiger auf Basis der Geschäftsbeziehung gewährter Rabatte getätigt.

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend die bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen. Die von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen erhaltenen aufwands-wirksam erfassten Leistungen betragen im Geschäftsjahr T€ 0,0 (Vorjahr: T€ 1.911,3). Die aufwandswirksam erfassten Leistungen der „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) betragen im Geschäftsjahr T€ 14.812,0 (Vorjahr: T€ 11.046,9).

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m. b. H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2018 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 1.495,6 (Vorjahr: T€ 1.164,6), gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2) in Höhe von T€ 602,2 (Vorjahr: T€ 514,1) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 657,4 (Vorjahr: T€ 529,9). Die mit der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m. b. H. erzielten Umsätze betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG und deren Töchter, die für den Zugbetrieb notwendig sind (Gepäckhandling, Sicherheitsdienstleistungen, Stationsbetrieb, EDV-Leistungen, etc.). Die Umsätze mit dem assoziierten Unternehmen SCA Schedule Coordination Austria GmbH betreffen Verrechnungen der Flughafen Wien AG für Personalbeistellungen, EDV-Leistungen und sonstige Dienstleistungen. Die Umsätze mit dem Gemeinschaftsunternehmen GET2 betreffen im Wesentlichen Dienstleistungen der Flughafen Wien AG.

Am 31. Dezember 2018 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen T€ 639,8 (Vorjahr: T€ 847,8) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen T€ 23,9 (Vorjahr: T€ 34,6).

Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Gemeinschaftsunternehmen auf T€ 10.691,8 (Vorjahr: T€ 6.940,1) und gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen auf T€ 5,0 (Vorjahr: T€ 2,7).

>

Nahestehende natürliche Personen:

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

› (42) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

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

	2018	2017
Arbeiter	3.010	2.950
Angestellte	1.820	1.674
	4.830	4.624

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2018 und 2017 folgende Vergütungen:

› Bezüge Vorstand 2018 (Auszahlungen)

in T€	Fixe Bezüge 2018	Erfolgsabhängige Bezüge für 2017	Sachbezüge 2018	Gesamtbezüge 2018
Dr. Günther Ofner	338,2	164,5	8,6	511,4
Mag. Julian Jäger	338,2	164,5	8,9	511,7
	676,5	329,0	17,6	1.023,1

› Bezüge Vorstand 2017 (Auszahlungen)

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

Das Entlohnungssystem des Vorstands und der ersten und zweiten Managementebene sieht fixe und erfolgsabhängige Bezüge vor. Die erfolgsabhängigen Bezüge, die im Jahr 2018 ausbezahlt wurden, betreffen die Prämien für das Geschäftsjahr 2017. Im Jahr 2017 betreffen die ausbezahlten erfolgsabhängigen Bezüge die Prämien für das Geschäftsjahr 2016. Es bestehen keine Aktienoptionspläne für das Management.

Zugunsten von Herrn Mag. Julian Jäger und Herrn Dr. Günther Ofner werden 15% des Gehalts in eine Pensionskasse einbezahlt. Für das Geschäftsjahr 2018 wurden T€ 75,4 (Vorjahr: T€ 77,7) für jeden Vorstand einbezahlt.

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

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 452,9 (Vorjahr: T€ 441,6).

Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

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

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2018

in T€	Aufsichtsräte	Vorstände	Leitende Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	179,1	1.145,0	3.288,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Zahlungen an Pensionskassen)	0,0	150,8	40,1
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	0,0	23,9
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	0,0	130,9
Summe	179,1	1.295,8	3.483,3

› Aufwendungen des Geschäftsjahres 2017

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

An Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von T€ 180,4 (Vorjahr: T€ 180,8) geleistet.

› (43) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2018 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gebucht oder gemäß IAS 10 offengelegt werden müssten, bekannt bzw. wurden im vorliegenden Konzernabschluss bereits berücksichtigt

XI. Bewertungs-, Bilanzierungs- und Rechnungslegungsmethoden

› (44) Bewertungsgrundlagen

Der Konzernabschluss ist prinzipiell zu fortgeführten historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgestellt. Eine Ausnahme davon bilden derivative Finanzinstrumente sowie finanzielle Vermögenswerte die zum beizulegenden Zeitwert (FVPL oder FVOCI) bewertet werden oder auch latente Steuern. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethode.

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

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

› (45) Konsolidierungsgrundsätze

Tochterunternehmen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

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

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

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

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

Nach der Equity-Methode werden die Anteile an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen bei der erstmaligen Erfassung mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung, um Ausschüttungen sowie um Kapitalein- oder -auszahlungen erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst. Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

› (46) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Währungsumrechnung

Berichtswährung und funktionale Währung sämtlicher Konzerngesellschaften ist der Euro.

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

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von 4 bis 20 Jahren linear abgeschrieben. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Flughafen-Konzession Malta beträgt 61 Jahre (analog der Konzessionslaufzeit, beginnend ab Erstkonsolidierungszeitpunkt 2006). Liegen Anzeichen für eine Wertminderung vor und liegt der erzielbare Betrag – der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert des Vermögenswerts – unter dem Buchwert, wird eine Wertminderung vorgenommen.

Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden bei Erfüllung der Ansatzkriterien mit ihren Herstellungskosten angesetzt und planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt acht Jahre.

Fremdkapitalkosten und Ausgaben für Entwicklung werden aktiviert, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, und über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts abgeschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht und, sofern notwendig, auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte mit Ausnahme von Firmenwerten entsprechend zugegeschrieben.

Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen Cash Generating Unit (CGU bzw. zahlungsmittelgenerierende Einheit), der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“).

Sachanlagen

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

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

>

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder im operativen Bereich noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Die Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 10 bis 40 Jahren vorgenommen. Unabhängig von der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie ermittelt. In Ermangelung von aktiven Marktpreisen für den Standort Flughafen Wien-Schwechat kommt es zu keiner Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts mit unterlegten Marktdaten. Der beizulegende Zeitwert wird intern auf Basis von Ertragswerten zum Bilanzstichtag ermittelt. Nähere Ausführungen zu den Bewertungstechniken und wesentlichen Parametern siehe unter Anhangläuterung (15).

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen, die Vermögenswerte und Schulden umfassen, werden als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft, wenn es höchst wahrscheinlich ist, dass sie überwiegend durch Veräußerung oder Ausschüttung und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert werden.

Im Allgemeinen werden diese Vermögenswerte oder die Veräußerungsgruppe zum niedrigeren Wert aus ihrem Buchwert und beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Ein etwaiger Wertminderungsaufwand einer Veräußerungsgruppe wird zunächst dem Geschäfts- oder Firmenwert und dann den verbleibenden Vermögenswerten und Schulden auf anteiliger Basis zugeordnet – mit der Ausnahme, dass den Vorräten, finanziellen Vermögenswerten, latenten Steueransprüchen oder

als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, die weiterhin gemäß den sonstigen Rechnungslegungsmethoden des Konzerns bewertet werden, kein Verlust zugeordnet wird. Wertminderungsaufwendungen bei der erstmaligen Einstufung als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten und spätere Gewinne und Verluste bei Neubewertung werden im Gewinn oder Verlust erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und jedes nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald es als zum Verkauf stehend oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft ist.

Wertminderungen und Wertaufholungen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten erwarteten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten Cash Generating Unit der Vermögenswerte zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben.

Der erzielbare Betrag der Cash Generating Unit (CGU) entspricht grundsätzlich dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert bzw. beizulegendem Zeitwert abzüglich Abgangskosten. Der Nutzungswert wird unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts wird aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von Marktpreisen bzw. anderen Inputfaktoren der Stufe 1 ebenso ein Discounted-Cashflow-Verfahren angewendet, jedoch unter Berücksichtigung von Markterwartungen hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und des Abzinsungssatzes.

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

>

Leasing

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

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

Der Konzern als Leasingnehmer

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

Mietzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden als Aufwand linear über die Laufzeit des Leasing-Verhältnisses erfasst, es sei denn, eine andere systematische Grundlage entspricht eher dem zeitlichen Nutzenverlauf für den Konzern. Bedingte Mietzahlungen im Rahmen eines Operating-Leasingverhältnisses werden in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie anfallen.

Wie in Anhangelerläuterung (38) dargestellt, betreffen die Mindestleasingzahlung aus Operating Lease-Verträgen u. a. die Miete für Grundstücke, die an die Regierung von Malta für ein temporäres Nutzungsrecht („temporary emphyteusis“) zu bezahlen ist. Die Leasinglaufzeit für diese Verträge bewegt sich von 58 bis 65 Jahre. Die Leasingzahlungen werden dabei gemäß einer Indexierung periodisch angepasst. Die Leasingaufwendungen werden linear über die Vertragslaufzeit erfasst.

Der Konzern als Leasinggeber

Tritt der Flughafen-Wien-Konzern als Leasinggeber auf und verbleibt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber (Operating Leasing), werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt grundsätzlich linear über die Vertragslaufzeit, es sei denn, eine andere Methode erscheint besser geeignet.

Im erstmaligen Ansatz eines Finanzierungsleasingverhältnisses wird eine Leasingforderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingvertrag eingestellt. Die Leasingzahlungen werden so in Zinszahlungen und Tilgung der Leasingforderung aufgeteilt, dass eine konstante periodische Verzinsung der Forderung erzielt wird.

Vorräte

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

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersteilzeit und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“, DBO) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, im sonstigen Ergebnis („Other Comprehensive Income“) und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder und Altersteilzeit sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen sind Teil der Gewinnrücklagen und werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird als Personalaufwand erfasst, wenn die Planänderung eintritt. Sämtliche sonstige Veränderungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

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

Die Fluktuation (bei Abfertigung und Jubiläum) wurde für die österreichischen Konzerngesellschaften in Form von jährlichen Fluktuationswahrscheinlichkeiten, welche aus den Fluktuationsdaten des Konzerns (10-Jahresdurchschnitt) ermittelt wurden, berücksichtigt. Bei den Mitarbeitern, die sich in der Altersteilzeit befinden, wurden keine Fluktuationswahrscheinlichkeiten angesetzt.

**Fluktuationswahrscheinlichkeiten Abfertigung
(kombiniert mit Auszahlungswahrscheinlichkeiten)**

Österreichische Gesellschaften (VIE)		2018	2017
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,2%	bei 6,9%: 28,2%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,0%: 85,2%	bei 7,0%: 85,2%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 7,1%: 86,6%	bei 7,1%: 86,6%

Österreichische Gesellschaften (Tochterunternehmen)		2018	2017
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	bei 6,9%: 28,0%	bei 6,9%: 28,0%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,1%: 0,0%	bei 1,1%: 0,0%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	bei 8,9%: 42,8%	bei 8,9%: 42,8%
	Bis zum 25. Jahr	bei 1,0%: 0,0%	bei 1,0%: 0,0%

Fluktuationswahrscheinlichkeiten Jubiläum

Österreichische Gesellschaften (VIE)		2018	2017
Arbeiter:	Vom 1. Jahr	6,9%	6,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,1%	1,1%
Angestellte:	Vom 1. Jahr	8,9%	8,9%
	Bis zum 25. Jahr	1,0%	1,0%

Für die österreichischen Konzerngesellschaften wurde als rechnungsmäßiges Pensionsalter das frühestmögliche Anfallsalter für die (vorzeitige) Alterspension gemäß Pensionsreform 2004 (Budgetbegleitgesetz 2003) unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen 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 für die österreichischen Gesellschaften die Generationentafeln AVÖ 2018-P gemischter Bestand von F. W. Pagler (Vorjahr: AVÖ 2008-P gemischter Bestand) zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte. Die Invalidisierungswahrscheinlichkeiten wurden auf den Flughafen-Wien-Konzern individuell angepasst. Für die maltesischen Gesellschaften wurden Lebenserwartungen für Männer (79 Jahre) und Frauen (83 Jahre) hinterlegt.

Die demografischen Parameter blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen, Altersrente und Jubiläumsgelder wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	2018	2017
Österreichische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen, Abfertigung, Jubiläum)	1,30%	1,30%
Rechnungszinssatz (Altersteilzeit)	0,30%	0,30%
Lohn- und Gehaltstrend (Abfertigung, Jubiläum)	3,83%	3,41%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	2,10%	2,10%
Maltesische Gesellschaften		
Rechnungszinssatz (Pensionen)	1,80%	1,60%
Gehaltssteigerungen	3,00%	3,00%

Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen.

Die im Rahmen von beitragsorientierten Plänen (Beiträge zur Pensionsvorsorge sowie zur gesetzlichen Mitarbeitervorsorge) zu zahlenden Beträge werden in der Periode erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst, der sie zuzurechnen sind.

Sonstige Rückstellungen

Unter den sonstigen Rückstellungen werden rechtliche oder faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten ausgewiesen, die auf zurückliegenden Geschäftsvorfällen oder Ereignissen beruhen und wahrscheinlich zu Vermögensabflüssen führen, die zuverlässig ermittelbar sind. Diese Rückstellungen werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet und auf Basis einer bestmöglichen Schätzung berechnet. Ist eine vernünftige Schätzung des Betrags nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen Rückstellungen werden im jeweils von der Rückstellung betroffenen Aufwand erfasst. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen werden in der jeweils von der Rückstellung betroffenen Position erfasst.

Öffentliche Zuwendungen

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn mit großer Sicherheit davon auszugehen ist, dass die Zuwendung erfolgen wird und der Konzern die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendung erfüllt.

Öffentliche Zuwendungen für Kosten werden über den Zeitraum als sonstiger Ertrag erfasst, in dem die entsprechenden Kosten, für deren Kompensation sie gewährt wurden, anfallen.

Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen („Investitionszuschüsse“) werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung als Ertrag aufgelöst. Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie Investitionszuschüsse behandelt.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der Konzern bewertet Finanzinstrumente und nicht finanzielle Vermögenswerte zu jedem Abschlussstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert. Die beizulegenden Zeitwerte von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sind in Anhangläuterung (36) angeführt.

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

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

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

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

Stufe 1

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

Stufe 2

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

Stufe 3

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

Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Der Konzern ordnet seine finanziellen Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein:

- › Solche die in der Folge zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden (entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam), und
- › Solche die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Die Klassifizierung ist abhängig vom Geschäftsmodell des Unternehmens für die Steuerung der finanziellen Vermögenswerte und von den vertraglichen Zahlungsströmen.

Bei zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten werden die Gewinne und Verluste entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral erfasst. Bei Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, ist dies abhängig davon, ob sich der Konzern beim erstmaligen Ansatz unwiderruflich dafür entschieden hat, die Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Der Konzern klassifiziert Schuldinstrumente nur dann um, wenn sich das Geschäftsmodell zur Steuerung solcher Vermögenswerte ändert.

Beim erstmaligen Ansatz bewertet der Konzern einen finanziellen Vermögenswert zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich – im Falle eines in der Folge nicht erfolgswirksam zum Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerts – der direkt auf den Erwerb dieses Vermögenswertes entfallenden Transaktionskosten. Transaktionskosten von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden im Gewinn und Verlust als Aufwand erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte mit eingebetteten Derivaten werden in ihrer Gesamtheit betrachtet, wenn ermittelt wird, ob ihre Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen.

Schuldinstrumente

Die Folgebewertung von Schuldinstrumenten ist abhängig vom Geschäftsmodell des Konzerns zur Steuerung des Vermögenswertes und den Zahlungsstrommerkmalen des Vermögenswerts. Der Konzern stuft seine Schuldinstrumente wie folgt ein:

- › Zu fortgeführten Anschaffungskosten (AC): Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme gehalten werden, und bei denen diese Zahlungsströme ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen darstellen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode in den Zinserträgen ausgewiesen. Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.
- › Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert (FVPL): Vermögenswerte, welche die Kriterien der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC) oder „zum beizulegenden Zeitwert erfolgsneutral“ (FVOCI) nicht erfüllen, werden in die Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ (FVPL) eingestuft. Gewinne oder Verluste aus einem Schuld-instrument, das in der Folge zum FVPL bewertet wird, werden im Gewinn oder Verlust saldiert im sonstigen Finanzergebnis in der Periode ausgewiesen, in der sie entstehen.

>

Eigenkapitalinstrumente

Der Konzern bewertet alle gehaltenen Eigenkapitalinstrumente in der Folge zum beizulegenden Zeitwert. Hat das Management des Konzerns entschieden, Effekte aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Eigenkapitalinstrumenten im sonstigen Ergebnis darzustellen, erfolgt nach der Ausbuchung des Instruments keine spätere Umgliederung dieser Gewinne und Verluste in den Gewinn oder Verlust. Dividenden aus solchen Instrumenten werden weiterhin im Gewinn oder Verlust im Finanzergebnis erfasst, wenn der Anspruch des Konzerns auf den Erhalt von Zahlungen begründet wird.

Die Eigenkapitaltitel beinhalten Anteile an der CEESEG AG und sonstige Beteiligungen. Der beizulegende Zeitwert des Anteils an der CEESEG AG ist aufgrund des Fehlens eines aktiven Marktes bzw. einer Kursnotiz auf Basis eines kapitalwertorientierten Verfahrens zu ermitteln (Stufe 3). Eine Überprüfung des beizulegenden Zeitwerts der sonstigen Beteiligungen ergab, dass die Anschaffungskosten die beste Schätzung des beizulegenden Zeitwerts darstellen.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten

Der Konzern hat folgende Arten von finanziellen Vermögenswerten, die dem Modell der erwarteten Kreditverluste unterliegen:

- › Forderungen
- › Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schuldinstrumente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen ebenfalls den Wertminderungsvorschriften von IFRS 9, der identifizierte Wertminderungsaufwand war jedoch unwesentlich.

Forderungen und Vertragsvermögenswerte

Die Forderungen beinhalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen und sonstige Forderungen. Der Konzern wendet den vereinfachten Ansatz an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen; demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste (Stufe 2) herangezogen. Zur Bemessung der erwarteten Kreditverluste wurden diese Forderungen auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale und Überfälligkeitstage zusammengefasst. Die erwarteten Verlustquoten beruhen auf den Zahlungsprofilen der Umsätze über eine Periode von 5 Jahren und den historischen Ausfällen in dieser Periode. Die historischen Verlustquoten werden angepasst, um aktuelle und zukunftsorientierte Informationen zu makroökonomischen Faktoren abzubilden, die sich auf die Fähigkeit der Kunden, die Forderungen zu begleichen, auswirken. Der Konzern hat das Bruttoinlandsprodukt, Arbeitslosenquoten, Inflation und zukünftige Passagierwachstumsraten der Länder, in denen er Dienstleistungen verkauft, als relevante Faktoren identifiziert. Forderungen werden ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung keine Realisierbarkeit mehr gegeben ist. Wertminderungsaufwendungen auf Forderungen werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. In Folgeperioden erzielte, früher bereits abgeschriebene Beträge werden im gleichen Posten erfasst.

Schuldinstrumente

Die Schuldinstrumente beinhalten Termineinlagen, ausgereichte Darlehen sowie kurzfristige Wertpapiere. Bei den Termineinlagen, ausgereichten Darlehen (ohne wesentliche Zinskomponente) sowie kurzfristigen Wertpapieren gelten die allgemeinen Wertminderungsbestimmungen, wonach zunächst ein erwarteter Ausfall über die nächsten 12 Monate zu berechnen ist (Stufe 1). Erst bei erheblicher Verschlechterung der Kreditwürdigkeit des Schuldners ist ein erwarteter Ausfall über die gesamte Laufzeit des Finanzinstruments zu ermitteln.

Der Konzern betrachtet einen finanziellen Vermögenswert als ausgefallen, wenn:

- › Es unwahrscheinlich ist, dass der Schuldner seine Kreditverpflichtung vollständig an den Konzern zahlen kann, ohne dass der Konzern auf Maßnahmen wie die Verwertung von Sicherheiten (falls welche vorhanden sind) zurückgreifen muss oder
- › Der finanzielle Vermögenswert mehr als 90 Tage überfällig ist.

Eine Schuldverschreibung weist aus Sicht des Konzern ein geringes Ausfallrisiko auf, wenn seine Kreditrisikoring der weltweiten Definition von „Investment Grade“ entspricht. Der Konzern sieht dies bei einem Rating von Baa3 oder höher bei Moody´s oder einem dementsprechenden Rating einer anderen Agentur (z. B. Standard & Poor´s) als gegeben an.

Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste (Stufe 2) sind erwartete Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallereignissen während der erwarteten Laufzeit des Finanzinstruments resultieren.

12-Monats Kreditverluste (Stufe 1) sind der Anteil der erwarteten Kreditverluste, die aus allen möglichen Ausfallereignissen resultieren, die innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag möglich sind.

Der bei der Schätzung von erwarteten Kreditverlusten maximal zu berücksichtigende Zeitraum ist die maximale Vertragslaufzeit, in der der Konzern einem Kreditrisiko ausgesetzt ist.

Forderungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zunächst zum beizulegenden Zeitwert oder – falls sie keine signifikante Finanzierungsbestandteile enthalten – zum Transaktionspreis und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode, abzüglich Wertberichtigungen angesetzt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Verbindlichkeiten

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

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Andere finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten mittels der Effektivzinsmethode bewertet. Zinsaufwendungen werden im Gewinn oder Verlust erfasst, ebenso Gewinne oder Verlust aus der Ausbuchung von finanziellen Verbindlichkeiten.

Ertragsteuern

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

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

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

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

Erlöse aus Kundenverträgen und andere Erträge

Der Konzern hat IFRS 15 erstmalig zum 1. Jänner 2018 angewendet. Informationen betreffend der erstmaligen Anwendungen finden sich im Kapitel zu den Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden.

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwirtschaftet im Wesentlichen Erlöse im Aviation und Non-Aviation Bereich. Im Aviation Bereich werden im Wesentlichen Erlöse aus Verkehrsentgelten, Bodenabfertigung und Konzessionen erzielt.

Verkehrsentgelte (genehmigungspflichtige Entgelte):

Einige Entgelte unterliegen der Genehmigungspflicht durch die oberste Zivilluftfahrtbehörde. Diese Verkehrsentgelte betreffen die Benützung der Flughafen Infrastruktur und umfassen u.a. Lande-, Park-, Fluggast- sowie Infrastrukturentgelte. Als Basis für die Berechnung des Lande-, Park- und Infrastrukturentgelts Airside gilt das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW) der Luftfahrzeuge, für das Infrastrukturentgelt Landside, Fluggastentgelt und das Sicherheitsentgelt die Zahl der Passagiere. Für die Ermittlung des Infrastrukturentgeltes „Betankung“ gilt die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff. Die Verrechnung dieser Entgelte ist für alle Kunden gleich und in der Entgeltordnung geregelt. Zudem besteht für Kunden ein Incentiveschema.

Das gesamte Entgelt aus diesen Dienstleistungsverträgen mit Fluggesellschaften wird auf alle Dienstleistungen (Leistungsverpflichtung), basierend auf ihren Einzelverkaufspreisen (Transaktionspreis), aufgeteilt. Die Einzelverkaufspreise werden auf Grundlage der Entgeltordnung, zu denen der Konzern die Dienstleistungen in separaten Transaktionen anbietet, festgelegt. Bei der Ermittlung und Verteilung des Transaktionspreises werden variable, entgeltmindernde Skonti und Preisnachlässe basierend auf dem Incentiveschema berücksichtigt. Bei der Beurteilung dieser Verträge nimmt die Flughafen-Wien-Gruppe die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch.

Bodenverkehrsdienste (nicht genehmigungspflichtige Entgelte):

Nicht genehmigungspflichtige Entgelte betreffen die Bodenverkehrsdienste. Insbesondere werden Umsätze aus dem Ramp-Handling (Vorfeld- und Verkehrsabfertigung), Cargo-Handling (Frachtabfertigung) sowie Passagier-Handling vereinnahmt. Die Dienstleistungen und Einzelverkaufspreise der Frachtabfertigung sind in der Frachtumschlagsordnung geregelt. Die Verträge des Ramp-Handlings basieren auf einem standardisierten Vertragsmuster (Standard Ground Handling Agreement) der IATA („International Air Transport Association“). In diesen Verträgen werden die Leistungsverpflichtungen basierend auf den angebotenen Einzelleistungen definiert und ein Transaktionspreis pro Turnaround und Flugzeugtyp festgelegt. Diese Verträge beinhalten keine pauschalen Transaktionspreise für Leistungsverpflichtungen, die über einen Zeitraum hinweg erbracht werden. Werden über das vertraglich definierte Leistungspaket weitere einzelne Leistungsverpflichtungen (Einzelleistungen) benötigt, können diese zusätzlich auf Basis der aktuell gültigen Preisliste in Anspruch genommen werden. Die Aufteilung des Transaktionspreises auf die Leistungsverpflichtungen erfolgt auf Basis der relativen Einzelverkaufspreise bzw. auf Basis der aktuell gültigen Einzelverkaufspreise bei Inanspruchnahme von zusätzlichen Leistungsverpflichtungen. Bei der Beurteilung dieser Verträge nimmt die Flughafen-Wien-Gruppe die Erleichterung des Portfolioansatzes in Anspruch.

Erlöse aus Konzessionen:

Konzessionserlöse (Ground-Handling Malta) umfassen Erlöse für das Recht, Ground-Handling-Dienstleistungen am Flughafen Malta zu erbringen, und werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Grundlagen periodengerecht über den Konzessionszeitraum verteilt. Der Transaktionspreis berechnet sich aufgrund einer Entgeltstruktur, die auf verschiedenen zugrundeliegenden Parametern basiert (abfliegende Passagiere, Flugbewegungen, MTOW, Frachtmenge, Betankungsmenge). Soweit von einem hinreichend sicheren Ressourcenzufluss ausgegangen werden kann und die Höhe verlässlich ermittelbar ist, erfolgt eine Erlösrealisierung.

Der Non-Aviation-Bereich der Flughafen-Wien-Gruppe umfasst die Vermietung von Flächen (inkl. Umsatzabgaben) und sonstige Umsatzerlöse.

Vermietung von Flächen inklusive Umsatzabgaben:

Umsatzerlöse aus der Vermietung werden linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses gemäß IAS 17 verteilt. Gewährte Mietanreize werden als Bestandteil der Gesamtmietzerlöse über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Umsätze aus Umsatzabgaben (variable Mieten) werden periodengerecht auf Basis der erzielten Umsätze erfasst.

Sonstige Umsatzerlöse:

Neben den oben genannten Erlösen erzielt der Flughafen-Wien-Konzern weitere Erlöse u. a. in den Bereichen Lounges, Sicherheit & Bewachung, Ver- und Entsorgung, EDV, Elektrotechnik, Werkstätten, Materialwirtschaft, Facility-Management und bauliche Instandhaltung.

Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen

Die Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen des Konzerns umfassen:

Zinserträge und Zinsaufwendungen:

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

Dividenden:

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

Nettogewinne oder -verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zum FVPL bewertet sind:

Hinsichtlich der Erfassung von Nettogewinnen aus Schuldtiteln, die zum FVPL bewertet sind, wird auf die Ausführungen unter dem Punkt „Finanzinstrumente und sonstige finanzielle Vermögenswerte“ verwiesen.

> (47) Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

Im Geschäftsjahr hat der Konzern alle neuen und geänderten Standards und Interpretationen, die vom International Accounting Standards Board (IASB) und vom International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) des IASB veröffentlicht und von der EU übernommen wurden, angewendet, soweit sie für die Geschäftstätigkeit des Konzerns relevant waren und bereits verpflichtend anzuwenden waren. Insbesondere wurden folgende Verlautbarungen des IASB im Geschäftsjahr erstmals angewendet:

■ IFRS 9 „Finanzinstrumente“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ IFRS 15 „Erlöse aus Kundenverträgen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ Klarstellung zu IFRS 15 „Erlöse aus Kundenverträgen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ Änderungen zu IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen - Klassifizierung und Bewertung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ Änderungen zu IFRS 4 „Anwendung von IFRS 9 Finanzinstrumente mit IFRS 4 Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ Änderungen zu IAS 40 „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ IFRIC 22 „Währungsumrechnung bei Anzahlungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2018 beginnen.
■ Jährliche Verbesserungen (2014-2016)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2017 bzw. 1. Jänner 2018 beginnen.

Im Kapitel „Änderungen wesentlicher Rechnungslegungsmethoden“ wurden die Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 9 „Finanzinstrumente“ sowie IFRS 15 „Erlöse aus Kundenverträgen“ ausführlich dargestellt.

Änderungen zu IAS 40 „Übertragungen in den und aus dem Bestand der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien“

Die Änderungen von IAS 40 dienen der Klarstellung, in welchen Fällen die Klassifikation einer Immobilie als „als Finanzinvestition gehaltene Immobilie“ beginnt bzw. endet, wenn sich die Immobilie noch im Bau oder in der Entwicklung befindet. Durch die bisher abschließend formulierte Aufzählung war die Klassifikation noch nicht fertiggestellter Immobilien nicht klar geregelt. Die Aufzählung gilt nun explizit als nicht abschließend, sodass nun auch noch nicht fertiggestellte Immobilien unter die Regelungen subsumiert werden können.

Es ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Flughafen-Wien-Gruppe, da die Flughafen-Wien-Gruppe schon bisher im Bau befindliche „als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ als solche klassifiziert hat.

Andere Standards

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

› (48) Neue Standards, die noch nicht angewendet wurden

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

■ IFRS 14 „Regulatorische Abgrenzungsposten“	Die Europäische Kommission hat entschieden, diesen vorläufigen Standard nicht in EU-Recht zu übernehmen. Der finale Standard wird abgewartet.
■ IFRS 16 „Leasingverhältnisse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen
■ Änderungen zu IFRS 10 und IAS 28 „Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen“	Anwendung auf unbestimmte Zeit verschoben
■ IFRIC 23 „Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen.
■ IFRS 17 „Versicherungsverträge“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2021 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Jährliche Verbesserungen (2015-2017)	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 28: „Langfristige Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 9: „Negative Vorfälligkeitsentschädigungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen.
■ Änderungen zu IAS 19 „Planänderungen, -kürzungen und -abgeltungen“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2019 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Überarbeitung des IFRS Rahmenkonzepts	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
■ Änderungen zu IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden“: Definition von Material	Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2020 beginnen; zum Bilanzstichtag nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der vorherstehenden Standards und Interpretationen ist nicht geplant. Die voraussichtlichen Auswirkungen der geänderten Standards stellen sich wie folgt dar:

IFRS 16 „Leasingverhältnisse“

Mit der Einführung von IFRS 16 entfällt künftig die bisher unter IAS 17 erforderliche Unterscheidung zwischen Finanzierungsleasing- und Operating-Leasing-Verträgen für den Leasingnehmer.

Für alle Leasingverhältnisse erfasst der Leasingnehmer in seiner Bilanz eine Leasingverbindlichkeit für die Verpflichtung, künftig Leasingzahlungen zu leisten. Gleichzeitig aktiviert der Leasingnehmer ein Nutzungsrecht am zugrunde liegenden Vermögenswert. Dieses entspricht grundsätzlich dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen zuzüglich direkt zurechenbarer Kosten. Während der Laufzeit des Leasingvertrags wird die Leasingverbindlichkeit ähnlich den Regelungen nach IAS 17 für Finanzierungsleasingverhältnisse finanzmathematisch fortgeschrieben. Das Nutzungsrecht wird planmäßig amortisiert, was grundsätzlich zu höheren Aufwendungen zu Beginn der Laufzeit eines Leasingvertrags führt. Kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasinggegenstände von geringem Wert sind ausgenommen.

Beim Leasinggeber sind die Regelungen des neuen Standards dagegen ähnlich den bisherigen Vorschriften des IAS 17. Die Leasingverträge werden weiterhin entweder als Finanzierungsleasing- oder Operating-Leasing-Verhältnisse klassifiziert. Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle Risiken und Chancen aus dem Eigentum übertragen werden, werden als Finanzierungsleasingverhältnisse klassifiziert, alle anderen Leasingverträge als Operating Leases. Für die Klassifizierung nach IFRS 16 wurden die Kriterien des IAS 17 übernommen.

IFRS 16 enthält darüber hinaus eine Reihe von weiteren Regelungen zum Ausweis und zu den Anhangangaben sowie zu Sale-and-Lease-back-Transaktionen.

Die Flughafen-Wien-Gruppe wendet IFRS 16 ab 1. Jänner 2019 an und beabsichtigt die Anwendung der vereinfachten Übergangsmethode (modifiziert retrospektiv). Die Vergleichsperiode wird nicht angepasst. Nutzungsrechte für die Leasingverhältnisse werden zum Betrag der Leasingverbindlichkeit bei der Übernahme bewertet.

Die Flughafen-Wien-Gruppe hat im aktuellen Jahr den Prozess zur Identifizierung der Leasingverhältnisse abgeschlossen. Die Analyse ergab folgende Leasingverhältnisse sowohl als Leasinggeber und Leasingnehmer:

Flughafen-Wien-Gruppe als Leasinggeber:

Der Flughafen-Wien-Konzern vermietet Immobilien in Österreich bzw. Malta an diverse Kunden. Mietverträge werden für feste Zeiträume abgeschlossen. Die Konditionen enthalten sowohl fixe Mietzahlungen als auch umsatzabhängige Mieten. Aufgrund der Anwendung von IFRS 16 erwartet der Konzern keine Änderungen an der derzeitigen Einstufung und Bilanzierung der Leasingverhältnisse als Leasinggeber. Die Änderungen betreffen zusätzliche Angaben im Anhang der Flughafen-Wien-Gruppe.

Flughafen-Wien-Gruppe als Leasingnehmer:

Die Flughafen-Wien-Gruppe mietet verschiedene Grundstücke, Immobilien, Anlagen. Die Verträge sind mit unterschiedlichen Laufzeiten zwischen einem und 100 Jahren abgeschlossen.

Der Flughafen-Wien-Konzern nimmt folgende Erleichterungen gem. IFRS 16 in Anspruch:

- › Kurzfristige Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit < 12 Monate
- › Leasingvereinbarungen über „geringwertige Vermögenswerte“ (< € 5.000)

Weiters werden jene Leasingvereinbarungen, welche im Geschäftsjahr 2019 enden, nicht nach IFRS 16 bilanziert.

Für ähnliche Verträge (Laufzeit, Volumen) wird ein einheitlicher Zinssatz angewendet. Der Konzern beabsichtigt nicht, den Portfolio-Ansatz anzuwenden.

Bei der Bewertung des Nutzungsrechts zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung beabsichtigt der Konzern die Möglichkeit, die anfänglichen direkten Kosten unberücksichtigt zu lassen, in Anspruch zu nehmen.

Drohverlustrückstellungen im Zusammenhang mit Operating-Leasingverhältnissen werden im Zeitpunkt der Umstellung aufgelöst, da diese bei der Bewertung des Right of Use Asset als Abwertung im Buchwert berücksichtigt werden.

Der Flughafen-Wien-Konzern hat folgende Bereiche identifiziert, die bisher als Operating-Leasingverhältnis eingestuft sind:

- › Miete einer Cargo-Immobilie am Standort Wien
- › Miete von Grundstücken am Standort Wien
- › Miete von Grundstücken und flughafenspezifischen Immobilien am Standort Malta (inkl. Aerodrome Licence und Emphyteutical Right)
- › Miete von Kombinations-Kopiergeräten
- › Miete von Raucherkabinen

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 hat der Flughafen-Wien-Konzern Verpflichtungen für Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Leasingverhältnissen in Höhe von € 143,1 Mio. (siehe Anhangangabe 38).

Der Flughafen-Wien-Konzern erwartet folgende Änderungen auf die Eröffnungsbilanz zum 1. Jänner 2019 (Angabe in gerundeten Zahlen):

- › Aktivierung von Nutzungsrechten von € 55 Mio.
- › Umgliederung von geleisteten Vorauszahlungen in Nutzungsrechte von € 32 Mio.
- › Passivierung von Leasingverbindlichkeiten von € 50 Mio.
- › Reduktion von sonstigen Verbindlichkeiten und sonstigen Rückstellungen von € 11 Mio.
- › Erhöhung der Steuerlatenzen von € 6 Mio.
- › Erhöhung des Eigenkapitals von € 10 Mio.

Der Konzern erwartet, dass sich 2019 das Ergebnis nach Steuern aufgrund der Übernahme der neuen Vorschriften um rund € 0,5 Mio. reduziert. Das EBITDA und das EBIT werden sich um € 3,5 Mio. bzw. € 1,5 Mio. erhöhen.

Auf den Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit sowie auf den Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ergeben sich per Saldo keine wesentlichen Auswirkungen.

Andere Standards

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

Schwechat, am 5. März 2019

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO



Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil ¹	Konsolidierungsart	Segment
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK	Alle ohne Malta
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m. b. H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK	Airport, Retail & Properties
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK	Airport
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m. b. H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m. b. H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m. b. H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m. b. H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m. b. H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Vienna Airport Technik GmbH	VAT	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna International Airport Security Services Ges. m. b. H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE Office Park 3 BetriebsGmbH	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG	LZW	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Airport
VIE Immobilien Betriebs GmbH	IMB	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH	VFI	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH	BPL	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH	ALG	BPIB	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH	BLG	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE Airport Baumanagement GmbH	VAB	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
Vienna Passenger Handling Services GmbH	VPHS	VIE	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung

EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode

NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzernanteil ¹⁾	Konsolidierungsart	Segment
GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
Vienna Airport Health Center GmbH	VHC	VIEL	Österreich	100,0%	VK	Retail & Properties
VIE FINANCE HOLDING GmbH. ehemals VIE Malta Finance Holding Ltd.	VFH	VIE	Österreich	100,0%	VK	Sonstige
BTS Holding, a.s. "v likvidacii"	BTSH	VIE	Slowakei	81,0%	VK	Sonstige
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Sonstige
Load Control International SK s.r.o	LION	VIE	Slowakei	100,0%	VK	Handling & Sicherheitsdienstleistungen
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Malta Finance Ltd.	VIE MF	VFH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Holding Limited	VIE OPH	VINT	Malta	100,0%	VK	Sonstige
VIE Operations Limited	VIE OP	VIE OPH	Malta	100,0%	VK	Sonstige
MMLC Holdings Malta Limited	MMLCH	VINT	Malta	100%	VK	Sonstige
Malta Mediterranean Link Consortium Limited	MMLC	VIE Malta	Malta	95,9%	VK	Sonstige
Malta International Airport p. l. c.	MIA	MMLC	Malta	48,4%	VK	Malta
Airport Parking Limited	APL	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Development Limited	SPD	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
Sky Parks Business Centre Limited	SBC	MIA	Malta	48,4%	VK	Malta
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m. b. H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	Sonstige
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	49,0%	EQ	Sonstige
Letisko Košice – Airport Košice, a. s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ	Sonstige
"GetService"-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	EQ	Sonstige
Flughafen Parken GmbH	FPG	VIE	Deutschland	16,66%	NK	Sonstige
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges. m. b. H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK	Sonstige
Kirkop PV Farm Limited	KPV	MIA	Malta	48,4%	NK	Malta

1) Durchgerechnet

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht.

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

a) Österreichische Tochterunternehmen

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

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Diese Gesellschaft bietet ein Komplettserviceprogramm für alle Sparten der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere aber für die Business Aviation, an. Die wesentlichen Umsatzträger sind das Private Aircraft Handling sowie die Erfüllungsgeliffentätigkeit für die Flughafen Wien AG im Rahmen der Abfertigung der Luftfahrzeuge im Rahmen der General Aviation (inklusive Betankung und Hangarierung).

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	13.840,6	11.490,9
Periodenergebnis	2.047,4	1.259,8
Sonstiges Ergebnis	-23,7	4,7
Gesamtergebnis	2.023,7	1.264,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	12.226,2	11.702,9
Kurz- und langfristige Schulden	2.907,1	2.442,7
Nettovermögen	9.319,1	9.260,2

› Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz:	Bad Vöslau
Kapitalanteil:	100% VAH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb und Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	1.334,8	1.084,0
Periodenergebnis	191,7	-528,3
Sonstiges Ergebnis	-2,9	-1,0
Gesamtergebnis	188,7	-529,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	6.323,9	4.462,7
Kurz- und langfristige Schulden	2.010,2	337,8
Nettovermögen	4.313,7	4.124,9

› Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatzes Mazur sowie Garagierung.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	3.040,6	3.118,2
Periodenergebnis	1.675,8	1.682,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,5
Gesamtergebnis	1.675,8	1.683,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	6.418,8	6.366,4
Kurz- und langfristige Schulden	384,2	327,6
Nettovermögen	6.034,6	6.038,8

› Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafenprivatisierungen. Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	3.504,4	-0,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.504,4	-0,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	122.667,8	121.401,3
Kurz- und langfristige Schulden	12,1	0,0
Nettovermögen	122.655,7	121.401,3

› VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m. b. H. (VINT)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	857,9	812,5
Periodenergebnis	6.258,9	12.449,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	6.258,9	12.449,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	127.253,5	124.625,1
Kurz- und langfristige Schulden	181,8	312,4
Nettovermögen	127.071,6	124.312,7

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

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände der Flughafen Wien AG.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	18.282,6	17.888,0
Periodenergebnis	8.543,1	8.004,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	8.543,1	8.004,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	62.609,0	62.417,4
Kurz- und langfristige Schulden	1.752,6	2.104,2
Nettovermögen	60.856,4	60.313,3

› VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m. b. H. (VIEL)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR, LZW, IMB, ALG, BLG, BPL, VHC und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, sowie in der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5.208,7	3.819,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	5.208,7	3.819,0
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	53.880,5	56.371,7
Kurz- und langfristige Schulden	5.000,1	9.000,0
Nettovermögen	48.880,4	47.371,7

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

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	4.549,8	4.345,7
Periodenergebnis	1.446,1	1.193,6
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.446,1	1.193,6
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	30.064,8	31.037,0
Kurz- und langfristige Schulden	10.702,5	11.920,8
Nettovermögen	19.362,3	19.116,2

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

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	99% VIEL 1% IVW
Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	4.108,9	3.514,0
Periodenergebnis	3.927,5	953,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	3.927,5	953,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	114.841,2	110.561,9
Kurz- und langfristige Schulden	83.568,5	81.456,8
Nettovermögen	31.272,7	29.105,2

› VIE Office Park 3 BetriebsGmbH (VWTC)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	99% VIEL 1% BPIB
Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	3.722,7	3.560,3
Periodenergebnis	1.100,0	1.265,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.100,0	1.265,5
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	16.133,9	14.814,4
Kurz- und langfristige Schulden	3.438,3	3.218,8
Nettovermögen	12.695,6	11.595,6

› VIE Logistikzentrum West GmbH & Co KG (LZW)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 99,7% VIEL 0,3% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung von Liegenschaften, die Vermietung der im Eigentum der Gesellschaft stehenden Superadifikatsgebäude (Winterdienst- und Maintenance Halle) sowie die Verwaltung eigenen Vermögens.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	1.886,9	1.835,4
Periodenergebnis	616,8	581,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	616,8	581,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	14.213,1	14.624,5
Kurz- und langfristige Schulden	3.561,9	4.008,5
Nettovermögen	10.651,2	10.616,1

› VIE Immobilien Betriebs GmbH (IMB)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Der Betrieb von Immobilien sowie die Funktion als Komplementärin in Tochter- und Enkeltochtergesellschaften der Flughafen Wien Aktiengesellschaft.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	22,4	9,7
Periodenergebnis	1,5	1,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1,5	1,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	715,9	688,7
Kurz- und langfristige Schulden	205,5	179,8
Nettovermögen	510,3	508,9

› VIE Flugbetrieb Immobilien GmbH (VFI)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 94% BPIB 6% IMB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Verwaltung von Flugbetriebsgebäuden.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	1.840,8	1.259,1
Periodenergebnis	-78,9	519,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-78,9	519,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	87.401,0	87.100,2
Kurz- und langfristige Schulden	77.957,9	77.578,2
Nettovermögen	9.443,1	9.522,0

› Alpha Liegenschaftsentwicklungs GmbH (ALG)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-137,1	-67,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-137,1	-67,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	15.584,1	14.248,7
Kurz- und langfristige Schulden	14.256,5	14.284,1
Nettovermögen	1.327,5	-35,4

› Office Park 4 Errichtungs- und Betriebs GmbH

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	46,7	0,0
Periodenergebnis	-310,5	-152,4
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-310,5	-152,4
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	40.547,6	2.998,2
Kurz- und langfristige Schulden	40.981,0	3.121,0
Nettovermögen	-433,4	-122,8

› Airport Services VIE IMMOBILIEN GmbH (BPL)

Sitz:	Fischamend
Kapitalanteil:	94 % BPIB 6 % IMB

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung von Immobilienprojekten, die Vermietung und Veräußerung von Immobilien und das Facility- und Immobilienmanagement und die Erbringung von damit verbundenen Beratungs- und Dienstleistungen.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	40,4	19,3
Periodenergebnis	-39,1	-70,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-39,1	-70,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	3.276,1	3.293,1
Kurz- und langfristige Schulden	1.925,7	1.903,7
Nettovermögen	1.350,3	1.389,4

› Vienna Airport Technik GmbH (VAT)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100 % VIE

Gegenstand des Unternehmens: 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.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	41.338,5	44.920,9
Periodenergebnis	45,7	1.659,8
Sonstiges Ergebnis	-1,1	-2,0
Gesamtergebnis	44,6	1.657,8
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	8.250,1	10.464,3
Kurz- und langfristige Schulden	6.842,4	7.451,2
Nettovermögen	1.407,7	3.013,1

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

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIE

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

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	51.518,5	51.093,1
Periodenergebnis	6.557,3	8.099,1
Sonstiges Ergebnis	-115,2	25,1
Gesamtergebnis	6.442,1	8.124,2
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	27.417,2	26.360,8
Kurz- und langfristige Schulden	13.324,2	10.529,9
Nettovermögen	14.093,0	15.830,9

› VIE Airport Baumanagement GmbH (VAB)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bauleistungen und Baudienstleistungen aller Art, unter anderem für Bauprojekte der Flughafen Wien AG bzw. anderer Auftraggeber.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	1.182,7	3.209,8
Periodenergebnis	-2,7	77,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-2,7	77,8
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	35,5	342,2
Kurz- und langfristige Schulden	0,1	229,0
Nettovermögen	35,5	113,1

› Vienna Passenger Handling Services GmbH (VPHS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen im Sinne des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz. Die Dienstleistungen entsprechen jenen des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	6.731,3	4.505,6
Periodenergebnis	43,9	219,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	43,9	219,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.305,9	964,8
Kurz- und langfristige Schulden	790,3	493,2
Nettovermögen	515,6	471,7

› GetService Dienstleistungsgesellschaft m. b. H. (GETS)

Sitz: Schwechat

Kapitalanteil: 100% VIAS

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

Beträge in T€	2018	2017 ¹
Umsatzerlöse	2.804,7	2.574,9
Periodenergebnis	28,0	41,7
Sonstiges Ergebnis	2,8	2,4
Gesamtergebnis	30,8	44,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.587,2	895,6
Kurz- und langfristige Schulden	1.088,9	397,1
Nettovermögen	498,2	498,5

1) Angepasst

> VIE Airport Health Center GmbH (VHC)

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100% VIEL
Gegenstand des Unternehmens: Die VHC bietet Dienstleistungen im Bereich der Gesundheit an.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	222,7	0,0
Periodenergebnis	-533,7	-35,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-533,7	-35,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1.089,7	21,2
Kurz- und langfristige Schulden	1.613,5	11,2
Nettovermögen	-523,7	10,0

> VIE FINANCE HOLDING GmbH (VFH) ehemals VIE Malta Finance Holding Ltd. (VIE MFH) mit Sitz in Luqa, Malta

Sitz:	Bad Vöslau
Kapitalanteil:	99,8% VIE, 0,2% VIAB
Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Tochtergesellschaft VIE Malta Finance Ltd.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	57,0	2.038,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	57,0	2.038,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	16.915,7	16.784,3
Kurz- und langfristige Schulden	54,5	15,2
Nettovermögen	16.861,2	16.769,1

b) Slowakische Tochterunternehmen

› BTS Holding a. s. "v likvidácii" (BTSH)

Sitz:	Bratislava, Slowakei
--------------	----------------------

Kapitalanteil:	47,7% VIE 33,3% VINT
-----------------------	----------------------

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-13,2	-142,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-13,2	-142,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	500,3	513,1
Kurz- und langfristige Schulden	6,5	6,1
Nettovermögen	493,7	507,0

› KSC Holding a. s. (KSCH)

Sitz:	Bratislava, Slowakei
--------------	----------------------

Kapitalanteil:	47,7% VIE 52,3% VINT
-----------------------	----------------------

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66% am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.653,9	1.202,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.653,9	1.202,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	36.427,7	34.773,4
Kurz- und langfristige Schulden	13,7	13,3
Nettovermögen	36.414,0	34.760,1

> Load Control International SK s. r. o (LION)**Sitz:** Košice, Slowakei**Kapitalanteil:** 100% VIE**Gegenstand des Unternehmens:**

Unternehmenszweck der Gesellschaft ist die Erstellung von Load Sheets.

Beträge in T€	2018	2017¹⁾
Umsatzerlöse	400,6	177,4
Periodenergebnis	11,5	6,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	11,5	6,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	128,5	72,7
Kurz- und langfristige Schulden	104,9	60,5
Nettovermögen	23,6	12,2

1) Neugründung mit 27.02.2017

c) Maltesische Tochterunternehmen

› VIE (Malta) Limited (VIE Malta)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,8% VINT 0,2% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. sowie Malta International Airport plc.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	4.217,2	3.232,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	4.217,2	3.232,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	62.592,5	68.296,4
Kurz- und langfristige Schulden	13.032,5	19.653,6
Nettovermögen	49.560,0	48.642,8

› VIE Malta Finance Ltd. (VIE MF)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,95% MFH 0,05% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Kauf und Verkauf, Investition und Handel von Finanzinstrumenten.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	390,1	401,3
Sonstiges Ergebnis	0,0	-93,6
Gesamtergebnis	390,1	307,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	22.305,2	21.857,4
Kurz- und langfristige Schulden	21.913,1	21.720,0
Nettovermögen	392,1	137,4

› VIE Operations Holding Limited (VIE OPH)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 99,95% VINT 0,05% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Holdingfunktion für die Gesellschaft VIE Operations Limited.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	499,0	1.075,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	499,0	1.075,0
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	245,7	587,9
Kurz- und langfristige Schulden	144,7	510,9
Nettovermögen	101,0	77,0

> VIE Operations Limited (VIE OP)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	99,95% VIE OPH 0,05% VINT
Gegenstand des Unternehmens: Erbringung und Bereitstellung von Unterstützungs-, Service- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit internationalen Flughäfen.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	141,6	798,2
Periodenergebnis	48,2	502,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	48,2	502,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	131,2	336,3
Kurz- und langfristige Schulden	106,4	61,6
Nettovermögen	24,8	274,6

> MMLC Holdings Malta Limited (MMLCH)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	100% VINT
Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC).	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	2.006,4	1.314,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.006,4	1.314,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	17.809,8	15.805,0
Kurz- und langfristige Schulden	2.463,1	16,0
Nettovermögen	15.346,7	15.789,0

› Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)

Sitz: La Valetta, Malta

Kapitalanteil: 57,1% VIE Malta 38,8% MMLCH

Gegenstand des Unternehmens:

Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport p.l.c. (MIA).

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	5.365,4	5.356,1
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	5.365,4	5.356,1
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	49.605,4	49.557,2
Kurz- und langfristige Schulden	25,4	69,1
Nettovermögen	49.580,0	49.488,1

› Malta International Airport plc. (MIA)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 10,1% VIE Malta 40,0% MMLC

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafen Malta International Airport.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	88.056,1	78.447,4
Periodenergebnis	29.085,3	25.179,4
Sonstiges Ergebnis	31,1	3,9
Gesamtergebnis	29.116,4	25.183,3
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	170.173,0	182.489,5
Kurz- und langfristige Schulden	56.745,3	84.674,3
Nettovermögen	113.427,7	97.815,1

› Airport Parking Limited (APL)

Sitz: Luqa, Malta

Kapitalanteil: 100% MIA

Gegenstand des Unternehmens:

Betrieb des Parkplatzes und der Garagierung am Flughafen Malta.

Beträge in T€	2018	2017 ¹
Umsatzerlöse	2.415,0	2.462,2
Periodenergebnis	350,7	358,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	350,7	358,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	2.187,9	1.526,6
Kurz- und langfristige Schulden	893,9	583,2
Nettovermögen	1.294,1	943,4

1) Angepasst

› Sky Parks Development Limited (SPD)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	100% MIA
Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung und Management von Officegebäuden am Flughafen Malta.	

Beträge in T€	2018	2017 ¹
Umsatzerlöse	1.957,8	1.852,8
Periodenergebnis	387,6	-1.814,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	387,6	-1.814,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	18.336,6	19.142,3
Kurz- und langfristige Schulden	19.422,6	20.615,8
Nettovermögen	-1.086,0	-1.473,6

1) Angepasst

› Sky Parks Business Center Limited (SBC)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	100% MIA
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb von Officegebäuden (Skypark) am Flughafen Malta.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	3.732,2	3.517,7
Periodenergebnis	512,1	427,2
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	512,1	427,2
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	2.132,0	1.623,9
Kurz- und langfristige Schulden	1.158,9	1.163,0
Nettovermögen	973,1	461,0

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

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

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	50,1% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des City-Airport-Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat sowie Betrieb von Check-in-Einrichtungen am Bahnhof Wien-Mitte verbunden mit Gepäckslogistik für Flugpassagiere; Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	14.519,9	13.252,5
Periodenergebnis	2.482,3	2.132,5
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.482,3	2.132,5

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2018	2017
Planmäßige Abschreibungen	708,2	699,7
Zinserträge	0,0	0,1
Zinsaufwendungen	0,1	0,7
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	818,0	701,4

Beträge in T€	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Kurzfristige Vermögenswerte	9.929,0	6.032,8
Langfristige Vermögenswerte	6.097,2	6.217,6
Kurzfristige Schulden	3.146,2	1.826,6
Langfristige Schulden	194,7	220,8
Nettovermögen	12.685,4	10.203,1

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2018	31.12.2017
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14,6	9,0
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2018	2017
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1. 1. (anteiliges Eigenkapital)	5.111,7	4.768,3
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.243,6	1.068,4
Ausbezahlte Dividende und Kapitalrückzahlungen	0,0	-724,9
Buchwert zum 31. 12.	6.355,4	5.111,7

› „GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	51,0% VIAS

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

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	15.552,6	11.773,7
Periodenergebnis	1.218,6	1.045,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	1.218,6	1.045,7

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2018	2017
Planmäßige Abschreibungen	328,8	308,6
Zinserträge	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	0,5	0,6
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	347,5	300,7

Beträge in T€	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Kurzfristige Vermögenswerte	3.024,7	2.483,3
Langfristige Vermögenswerte	1.242,3	1.246,7
Kurzfristige Schulden	2.674,0	2.335,6
Langfristige Schulden	139,9	130,0
Nettovermögen	1.453,1	1.264,4

>

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2018	31.12.2017
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6,3	2,6
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	0,0	0,0

1) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	2018	2017
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1. 1. (anteiliges Eigenkapital)	644,9	641,9
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	621,5	533,3
Ausbezahlte Dividende	-525,3	-530,4
Buchwert zum 31. 12.	741,1	644,9

› Letisko Košice – Airport Košice, a. s. (KSC)

Beteiligungsverhältnis:	Gemeinschaftsunternehmen
Sitz:	Košice, Slowakei
Kapitalanteil:	66 % KSCH
Gegenstand des Unternehmens:	Betrieb des Flughafen Košice.

Beträge in T€	2018 ¹	2017
Umsatzerlöse	13.345,9	11.401,9
Periodenergebnis	2.576,5	1.922,8
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	2.576,5	1.922,8

1) Vorläufige Werte

Der vorstehende Jahresüberschuss enthält die folgenden Beträge:

Beträge in T€	2018 ¹	2017
Planmäßige Abschreibungen	835,6	757,7
Zinserträge	17,2	19,6
Zinsaufwendungen	0,0	0,0
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	704,2	445,7

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2018 ¹	31.12.2017
Kurzfristige Vermögenswerte	18.581,5	16.982,9
Langfristige Vermögenswerte	38.059,2	37.538,8
Kurzfristige Schulden	2.684,3	1.391,4
Langfristige Schulden	578,2	614,3
Nettovermögen	53.378,2	52.515,9

1) Vorläufige Werte

In den vorstehend angeführten Vermögenswerten und Schulden sind folgende Beträge enthalten:

Beträge in T€	31.12.2018 ¹	31.12.2017
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.079,9	15.209,2
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten ²	0,0	0,0
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten ²	0,0	0,0

1) Vorläufige Werte

2) Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen

Die Überleitung vom anteiligen Nettovermögen auf den Buchwert stellt sich wie folgt dar:

Beträge in T€	31.12.2018 ¹	31.12.2017
Anteil am Nettovermögen des Beteiligungsunternehmens zum 1. 1. (anteiliges Eigenkapital)	34.660,5	34.262,7
Anpassung Gesamtergebnis (aperiodisch)	-16,5	-33,1
Gesamtergebnis, das dem Konzern zuzurechnen ist	1.700,5	1.269,1
Sonstige	242,8	244,2
Ausbezahlte Dividende	-1.105,9	-839,6
Buchwert zum 31.12.	35.481,4	34.903,3

1) vorläufige Werte

› 3. Assoziierte Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der „Equity-Methode“ konsolidiert sind:

› SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)

Beteiligungsverhältnis:	Assoziiertes Unternehmen
Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	49% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Zuweisung und Akkordierung von Zeitnischen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen, den von der IATA definierten Prinzipien sowie den sonstigen anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und die Realisierung von allen mit dem Unternehmenszweck direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeiten.

Beträge in T€	2018¹	2017
Umsatzerlöse	954,2	928,2
Periodenergebnis	34,4	44,7
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	34,4	44,7
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	759,0	744,0
Kurz- und langfristige Schulden	126,4	119,8
Nettovermögen	632,6	624,2

1) Vorläufige Werte

Beträge in T€	31.12.2018	31.12.2017
Buchwerte der Anteile an nicht wesentlichen assoziierten Unternehmen, SCA	331,4	327,3

› 4. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden:

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

Sitz:	Schwechat
Kapitalanteil:	100 % VIE
Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland, sowie Erwerb und Verwaltung anderer Unternehmen.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-3,1	-3,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	-3,1	-3,0
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	15,3	18,3
Kurz- und langfristige Schulden	0,2	0,1
Nettovermögen	15,1	18,2

› Kirkop PV Farm Limited (KFL)

Sitz:	Luqa, Malta
Kapitalanteil:	100 % MIA
Gegenstand des Unternehmens: Die Haupttätigkeit des Unternehmens liegt darin die Möglichkeiten der Stromerzeugung mit Photovoltaik zu erforschen.	

Beträge in T€	2018	2017
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	0,0	0,0
Sonstiges Ergebnis	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0
Kurz- und langfristige Vermögenswerte	1,2	1,2
Kurz- und langfristige Schulden	0,0	0,0
Nettovermögen	1,2	1,2

Wesentliche nicht beherrschende Anteile

Es folgen zusammengefasste Finanzinformationen für den Teilkonzern Malta International Airport plc - der wesentliche nicht beherrschende Anteile enthält. Diese werden entsprechend den Rechnungslegungsmethoden des Konzerns erstellt und um die fortgeführten Anpassungen des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verändert. Der Teilkonzern Malta International Airport plc ist dem Segment Malta zugeordnet. Unter Sonstige sind Tochterunternehmen mit unwesentlichen nicht beherrschenden Anteilen in Summe zusammengefasst. Diese betreffen die Gesellschaften MMLC und BTSH.

Geschäftsjahr 2018

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56 %	51,56 %
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90 %	49,90 %
Firmenwert	28.407,6	0,0
Übrige Langfristige Vermögenswerte	240.661,7	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	41.785,9	0,0
Langfristige Schulden	48.359,1	0,0
Kurzfristige Schulden	47.795,8	-40,0
Nettovermögen	214.733,5	40,0
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	96.069,6	
Umsatzerlöse	92.161,8	0,0
Periodenergebnis	28.344,4	0,0
Sonstiges Ergebnis	31,5	0,0
Gesamtergebnis	28.375,9	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	14.614,4	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	16,3	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	14.630,6	0,0
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	36.779,8	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-8.348,5	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-46.546,6	
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-6.751,5	
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-18.115,3	

MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
51,56%				
49,90%				
28.407,6	0,0	0,0	0,0	
240.661,7	49.506,2	-49.506,2	0,0	
41.785,9	599,5	0,0	599,5	
48.359,1	0,0	0,0	0,0	
47.755,8	31,9	18,6	50,5	
214.740,3	50.073,8	-49.524,8	549,0	
96.069,6	2.151,6	-2.058,6	93,0	96.162,6
92.161,8	0,0	0,0	0,0	
28.344,4	5.352,2	-5.399,5	-47,3	
31,5	0,0	0,0	0,0	
28.375,9	5.352,2	-5.399,5	-47,3	
14.614,4	220,1	-224,1	-3,9	
16,3	0,0	0,0	0,0	
14.630,6	220,1	-224,1	-3,9	14.626,7
	5.368,9			
	0,0			
	-5.333,6			
	-218,9			-6.970,3

35,3

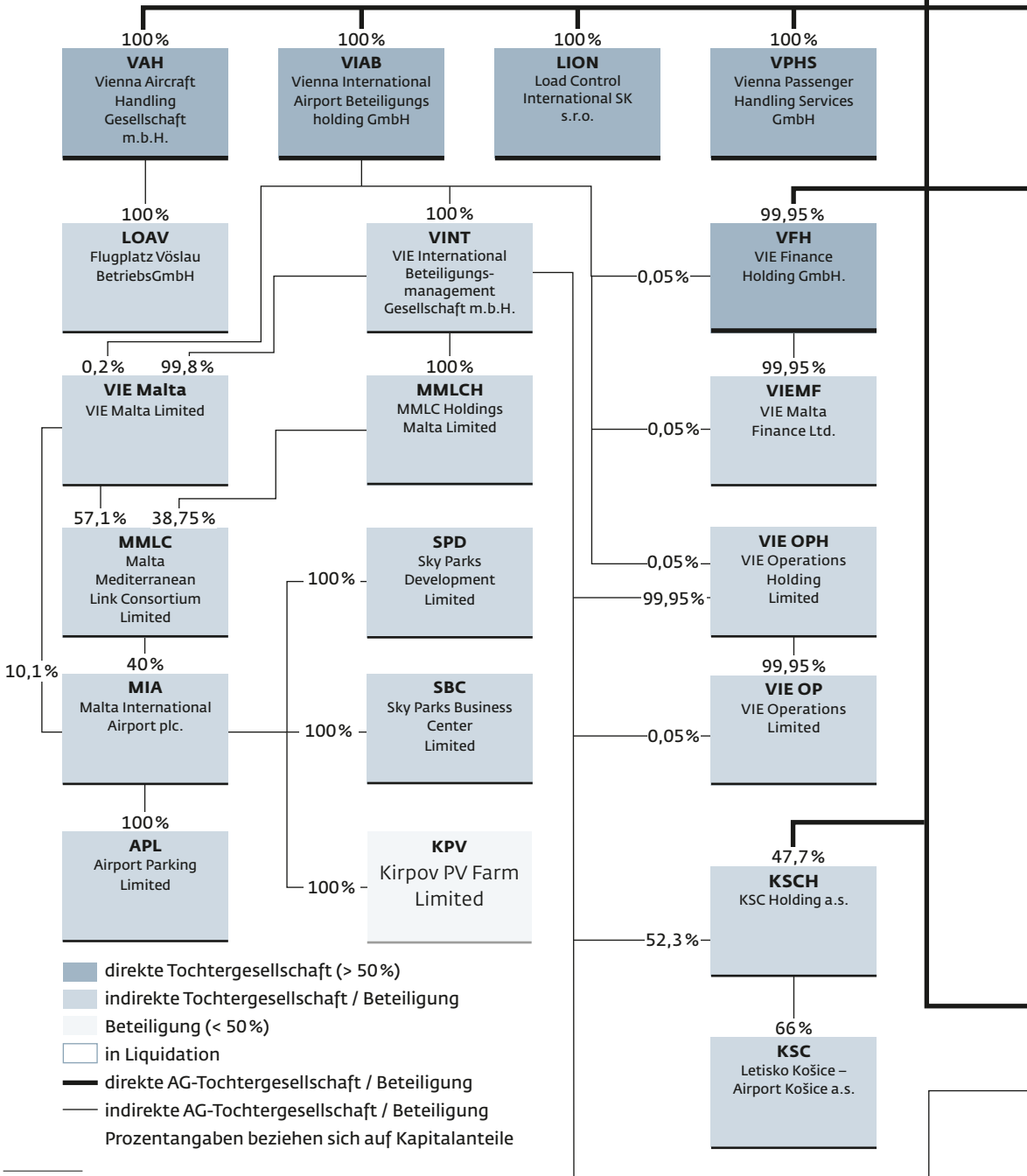
>

Geschäftsjahr 2017

in T€	MIA Gruppe vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile durchgerechnet	51,56 %	51,56 %
Prozentsatz nicht beherrschende Anteile nicht durchgerechnet	49,90 %	49,90 %
Firmenwert	28.407,6	
Übrige Langfristige Vermögenswerte	242.144,5	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	56.510,9	0,0
Langfristige Schulden	80.249,3	0,0
Kurzfristige Schulden	46.931,5	-254,0
Nettovermögen	199.882,3	254,0
Nettovermögen der nicht beherrschenden Anteile	88.412,3	
Umsatzerlöse	82.369,2	0,0
Periodenergebnis	23.673,8	801,0
Sonstiges Ergebnis	3,9	0,0
Gesamtergebnis	23.677,7	801,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Periodenergebnis	12.206,2	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges ergebnis	2,0	0,0
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes Gesamtergebnis	12.208,2	0,0
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	42.793,5	
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-14.080,3	
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-26.861,4	
davon Dividende an nicht beherrschende Anteile	-6.751,5	
Nettoerhöhung (Nettoabnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.851,7	

MIA Gruppe nach konzerninternen Eliminierungen	Sonstige vor konzerninternen Eliminierungen	Konzerninterne Eliminierungen	Sonstige nach konzerninternen Eliminierungen	Gesamt
51,56%				
49,90%				
28.407,6	0,0	0,0	0,0	
242.144,5	49.506,2	-49.506,2	0,0	
56.510,9	564,1	0,0	564,1	
80.249,3	0,0	0,0	0,0	
46.677,5	75,1	22,4	97,5	
200.136,3	49.995,2	-49.528,5	466,6	
88.412,3	2.150,3	-2.056,4	93,9	88.506,2
82.369,2	0,0	0,0	0,0	
24.474,7	5.214,0	-5.412,0	-198,0	
3,9	0,0	0,0	0,0	
24.478,7	5.214,0	-5.412,0	-198,0	
12.206,2	195,2	-224,6	-29,4	
2,0	0,0	0,0	0,0	
12.208,2	195,2	-224,6	-29,4	12.178,9
	5.178,4			
	0,0			
	-6.150,0			
	-145,3			-6.896,7
	-971,6			

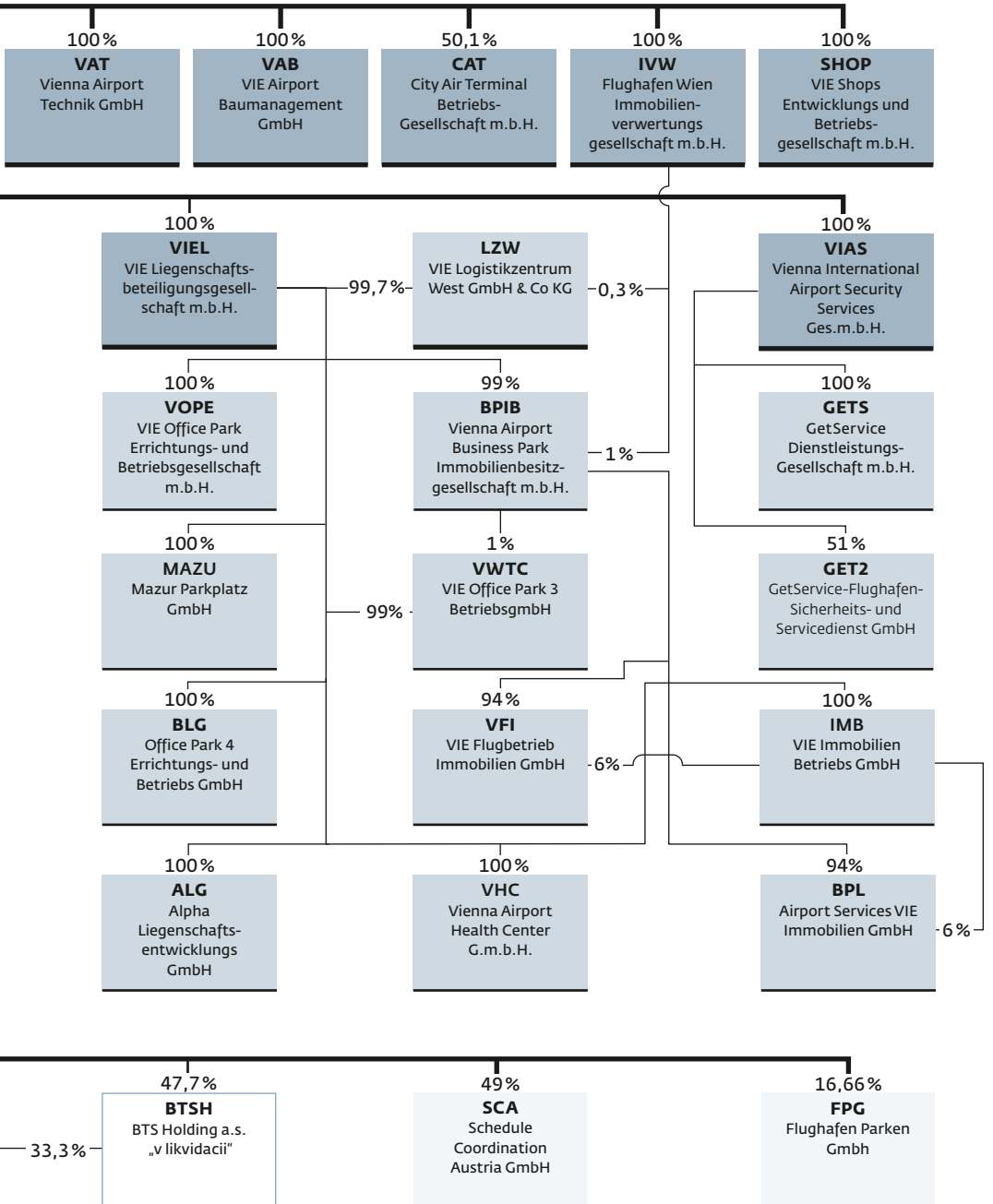
 **Flughafen Wien AG**



Tochtergesellschaften und Beteiligungen



Stand: 31.12.2018



Erklärung des Vorstands

gemäß § 124 Abs. 1 Z 3 BörseG 2018

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt, dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Schwechat, 5. März 2019

Der Vorstand



Dr. Günther Ofner
Vorstandsmitglied, CFO



Mag. Julian Jäger
Vorstandsmitglied, COO

Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft,
Schwechat,**

und ihrer Tochtergesellschaften ("der Konzern"), bestehend aus der der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Geldflussrechnung und der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

› Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

› **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Investitionen in Sachanlagevermögen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Ansatz und Werthaltigkeit)
2. Ansatz und Angaben im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste

› **1. Investitionen in Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Ansatz und Werthaltigkeit)**

Siehe Konzernanhang Abschnitt IV. und Note (46) sowie Note (7)

Das Risiko für den Abschluss

Der Bewertung und dem Ansatz des Sachanlagevermögens und der Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien kommt besondere Bedeutung zu, da bei der Flughafen Wien Aktiengesellschaft diese Posten mit EUR 1.610,4 Mio. rund 75 % der Bilanzsumme repräsentieren.

Aufgrund der Prüfungserfordernisse im Zusammenhang mit laufenden Bauvorhaben bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Bestimmung der Anschaffungs- und Herstellungskosten von Sachanlagen.

Im Falle von Anhaltspunkten für Wertminderungen oder dafür, dass eine Wertminderung, die in früheren Perioden erfasst wurde, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte (Triggering Events), untersucht das Management Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien durch Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf ihre Werthaltigkeit hin. Der Einschätzung, ob Werthaltigkeitstests durchzuführen sind, liegen Annahmen und Schätzungen zugrunde. Die Werthaltigkeit ist im Wesentlichen abhängig von der Einschätzung des Vorstands hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse für Zwecke der Discounted Cash Flow-Berechnung, von den zugrunde gelegten Diskontierungszinssätzen, Wachstumsraten und vom betrachteten Planungszeitraum. Der Vorstand hat im Geschäftsjahr 2018 keine Anhaltspunkte für Wertminderungen oder Wertaufholungen identifiziert.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Im Zuge unserer Prüfung haben wir ein Verständnis über die für den Ansatz des Sachanlagevermögens und der Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt und die Wirksamkeit ausgewählter interner Kont-

rollen getestet. Zur Beurteilung der Existenz und der Genauigkeit der zum Bilanzstichtag ermittelten Leistungsabgrenzungen haben wir aus Belegflüssen der Investitionsprojekte analysiert, in wie weit Anlagenzugänge aus Rechnungseingängen oder aus Leistungsabgrenzungen resultieren. In einer Stichprobe haben wir den Projektstatus und weiteren Projektverlauf mit den verantwortlichen Mitarbeitern besprochen. Darüber hinaus haben wir im Sachanlagevermögen aktivierte Eingangsrechnungen in einer Stichprobe mit den zugrundeliegenden Belegen abgestimmt.

Zur Beurteilung, ob Triggering Events vorliegen, haben wir in Gesprächen mit dem Vorstand und dem Management ein Verständnis über die Planungsannahmen sowie die relevanten Prozesse und internen Kontrollen erlangt. Darüberhinaus haben wir die Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen getestet. In der Folge haben wir die vorgelegte Dokumentation ("Trigger Liste") analysiert und die darin dargelegten Annahmen und Schätzungen mit unseren Erkenntnissen aus der Konzernabschlussprüfung, insbesondere der Ergebnisanalysen, verglichen. Die bei der Bestimmung der Diskontierungszinssätze herangezogenen Annahmen haben wir durch Abgleich mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten auf Angemessenheit beurteilt und das zur Ermittlung der Diskontierungssätze verwendete Berechnungsschema nachvollzogen.

› 2. Ansatz und Angaben im Zusammenhang mit dem Projekt 3. Piste

Siehe Konzernanhang Abschnitt IV. sowie Note (14) und (39)

Das Risiko für den Abschluss

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft verfolgt das Bauvorhaben Parallelpiste (Projekt 3. Piste).

Am 9. Februar 2017 wurde der Flughafen Wien AG eine das Projekt abweisende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts als Berufungsinstanz zugestellt. Gegen diese Entscheidung vom 2. Februar 2017 wurde von der Flughafen Wien AG Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) eingelegt. Am 29. Juni 2017 hat der VfGH dieser Beschwerde stattgegeben und die Entscheidung des BVwG aufgehoben.

Im weiteren Verfahrensverlauf im Geschäftsjahr 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht die neuerliche Entscheidung mit 28. März 2018 getroffen und den Bau der 3. Piste unter zusätzlichen Auflagen genehmigt. Die Prüfung der Auflagen ist im Gange und das Projekt wird weiterhin mit Nachdruck verfolgt. Die Aktivierungsvoraussetzungen sind nach Beurteilung des Vorstands mit der positiven Entscheidung vom 28. März 2018 nunmehr gegeben. Zum Vorjahresstichtag waren diese aufgrund der Erfahrungen aus dem laufenden Verfahren nicht als erfüllt angesehen und demzufolge wurde im Berichtsjahr 2017 ein (erfolgsneutraler) Abgang vollständig wertgeminderter Anschaffungsnebenkosten vorgenommen. Im Geschäftsjahr 2018 wurden Investitionen in Höhe von EUR 55,8 Mio., davon EUR 55,4 Mio. im Zusammenhang mit dem Umweltfonds für die Zahlungsverpflichtung aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren, erfasst. Weitere Verzögerungen des Projekts könnten durch die von Pistengegnern eingebrachten Beschwerden gegen die Genehmigung der 3. Piste beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) entstehen.

Der Ansatz und die Erläuterungen zum Projekt 3. Piste beruhen auf Ermessenbeurteilungen.

>

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Einschätzung des Vorstands, dass die Aktivierungsvoraussetzungen beim "Projekt 3. Piste" nunmehr als erfüllt angesehen werden, mit dem Management besprochen und kritisch gewürdigt. Dies erfolgte auf Basis der Durchsicht der rechtlichen Grundlagen unter Berücksichtigung der relevanten Rechnungslegungsstandards. In diesem Rahmen haben wir auch evaluiert, wie und zu welchem Zeitpunkt Auswirkungen aufgrund der Änderungen in der Einschätzung zum Vorliegen der Aktivierungsvoraussetzungen im Konzernabschluss bilanziell zu erfassen sind.

Weiters haben wir die aktivierten Zahlungsverpflichtungen aus dem Leistungsvertrag zum Mediationsverfahren in Höhe von EUR 55,4 Mio mit den Berechnungsunterlagen und Detailunterlagen sowie rechtlichen Grundlagen abgestimmt.

Zudem haben wir die Angemessenheit der Darstellung sowie der Angaben im Anhang beurteilt.

› Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des §245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

› Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn

von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- ▶ Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- ▶ Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- ▶ Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- ▶ Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- ▶ Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

>

- › Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abgeben zu können. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- › Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.
- › Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- › Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

› Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde. Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortung zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich im Widerspruch zum Konzernabschluss steht oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheint.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

› Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen beinhalten alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss deckt diese sonstigen Informationen nicht ab und wir werden keine Art der Zusicherung darauf geben.

In Verbindung mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses ist es unsere Verantwortung, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald diese vorhanden sind und abzuwägen, ob sie angesichts des bei der Prüfung gewonnenen Verständnisses wesentlich in Widerspruch zum Konzernabschluss stehen oder sonst wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 2. Mai 2018 als Abschlussprüfer gewählt und am 16. August 2018 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft beauftragt. Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2007 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Konzernabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Frau Mag. Heidi Schachinger.

Wien, am 5. März 2019

KPMG Austria GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Heidi Schachinger

Wirtschaftsprüfer

Glossar

- › **Austro Control:** Verantwortlich für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum
- › **Catchment Area:** Geografische Region, innerhalb derer der Flughafen Wien binnen zweier Autostunden erreicht werden kann bzw. von der aus die Anfahrt kürzer ist als zu jedem anderen gleichrangigen Flughafen
- › **Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV):** Verordnung zur Etablierung von Grundsätzen für die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie betreffend organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Insiderinformationsmissbrauch für Emittenten; mit 1. November 2007 in Kraft getreten
- › **Flugbewegungen:** Starts und Landungen
- › **General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt
- › **Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge
- › **Home-Carrier:** Heimische Fluggesellschaft
- › **Hub:** Umsteigeflughafen
- › **Incentive:** Entgeltpolitische Anreize wie das Destinations-, das Frequenz- sowie das Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion
- › **Lärmgebühren:** Von der Lautstärke eines Flugzeugmodells abhängige Gebühren, die seit Juli 2010 zum Teil verrechnet werden
- › **Lärmschutzprogramm:** Vereinbarung im Rahmen des Mediationsvertrags, nach der unter bestimmten Voraussetzungen der Einbau von Lärmschutzfenstern zum Schutze der Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zumindest teilweise vom Flughafen Wien finanziert wird
- › **Lärmzone:** Jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird
- › **Maximum Take-off Weight (MTOW):** Höchstabfluggewicht; vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht
- › **Minimum Connecting Time:** Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen
- › **Point-to-Point-Verkehr:** Direktverbindung zwischen zwei Punkten.
- › **Ramp-Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport etc.
- › **Trucking:** Luftfracht, die auf Lkw transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
- › **Terminal 3:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehenden Terminal 2 anschließt
- › **VISITAIR Center:** Seit 2007 bestehendes Ausstellungs- und Informationszentrum über den Flughafen Wien

Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

- › **Anlagenintensität:** Anlagevermögen / Gesamtvermögen
- › **Anlagendeckungsgrad 2:** (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen
- › **Capital Employed:** Sachanlagevermögen + immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital
- › **EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern vom Ertrag
- › **EBITDA-Marge:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz
- › **EBIT-Marge:** EBIT / Umsatz
- › **Eigenkapitalquote:** Eigenkapital / Bilanzsumme
- › **Gearing (Verschuldungsgrad):** Nettoverschuldung / Eigenkapital
- › **ROE (Return on Equity after Tax):** Periodenergebnis / durchschnittliches Eigenkapital
- › **ROCE (Return on Capital Employed after Tax):** EBIT nach Steuern / durchschnittliches Capital Employed
- › **ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** EBIT / Umsatz
- › **Nettoverschuldung (Net Debt):** Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristige Wertpapiere – kurz- und langfristige Veranlagungen
- › **Working Capital:** Vorräte + kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände – kurzfristige Steuerrückstellungen – übrige kurzfristige Rückstellungen – Lieferantenverbindlichkeiten – übrige kurzfristige Verbindlichkeiten
- › **Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital

Abkürzungsverzeichnis

- › **ACI:** Airports Council International (internationale Flughafenvertretung)
- › **BMVIT:** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- › **CO₂:** Kohlendioxid
- › **IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)
- › **ICAO:** International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
- › **Lfz:** Luftfahrzeug
- › **PAX:** Passagier
- › **VE:** Verkehrseinheit
- › **VIAS:** Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.

Impressum

Medieninhaber Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Postfach 1
1300 Wien-Flughafen Austria

Telefon: +43/1/7007-0
Telefax: +43/1/7007-23001

www.viennaairport.com

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

Investor Relations

Leitung: Mag. Judit Helenyi
Telefon: +43/1/7007-23126
E-Mail: j.helenyi@viennaairport.com

Leitung Kommunikation

Stephan Klasmann
Telefon: +43/1/7007-22300
E-Mail: s.klasmann@viennaairport.com

Pressestelle

Peter Kleemann MAS
Telefon: +43/1/7007-23000
E-Mail: p.kleemann@viennaairport.com

Hersteller

Druckerei Odysseus

Photos:

Ian Ehm, Christof Wagner, Andreas Hofer,
Flughafen Wien AG

Das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet:

Website des Flughafen Wien:
www.viennaairport.com

Investor Relations Flughafen Wien:
[www.viennaairport.com/
unternehmen/investor_relations](http://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations)

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:
www.laermschutzprogramm.at

Umwelt und Luftfahrt:
www.vie-umwelt.at

Alles zur 3. Piste:
[www.viennaairport.com/unternehmen/
flughafen_wien_ag/3_piste](http://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste)

Dialogforum Flughafen Wien:
www.dialogforum.at

Mediationsverfahren (Archiv):
www.viemediation.at

Dieser Geschäftsbericht wurde im Auftrag der Flughafen Wien AG



**von VGN – Content Marketing /
Corporate Publishing produziert.**
(Leitung: Mag. Sabine Fanfule, MBA)

Konzeption und Gestaltung:

Gabriele Rosenzopf MSc (Creative Director)

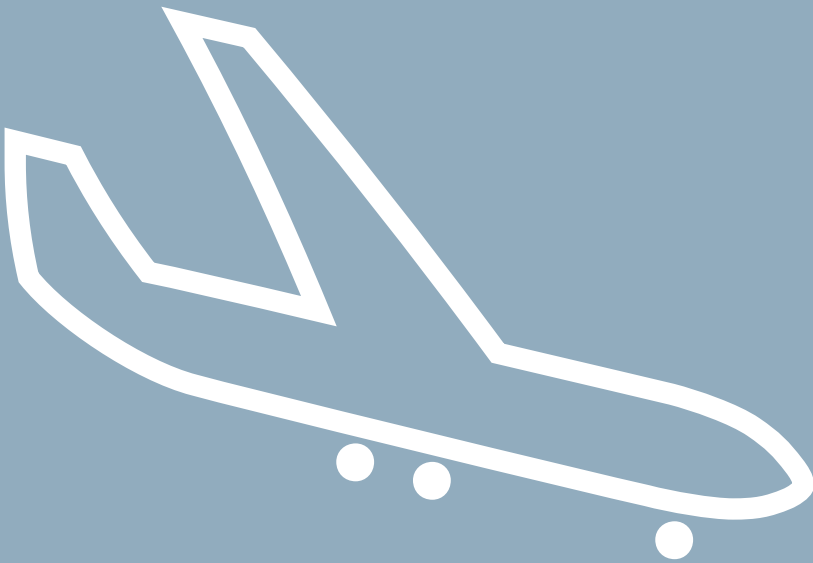
Tabellensatz und Koordination:

Mag. Erwin Edtmayer

Infografik und Layout: Réne Gatti

Disclaimer: Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss im März 2019 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr. Die PDF-Ausgabe des Geschäftsberichts 2018 der Flughafen Wien Aktiengesellschaft finden Sie auf unserer Homepage www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations unter dem Menüpunkt „Publikationen und Berichte“. Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurde im Geschäftsbericht überwiegend die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit Frauen und Männer gleichermaßen gemeint und angesprochen. Dieser Geschäftsbericht wurde von der Flughafen Wien AG erstellt.





www.viennaairport.com