

Geschäftsbericht 2002

Flughafen Wien AG

Europas
Ost-West Hub:
+11,2%
Transferpassagiere

Robert Bellmann
IT-Manager / Moskau
Seite 11

EUROPAS ERSTE ADRESSE

 **VIE** Vienna
International
Airport

Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

Branchenspezifische Verkehrskennzahlen	2002	Veränd. in %	2001	Veränd. in %	2000
MTOW ¹⁾ (in Mio. Tonnen)	5,0	-2,0	5,1	-4,3	5,3
Gesamtpassagiere (in Mio.)	12,0	+1,0	11,9	-0,7	11,9
Transferpassagiere (in Mio.)	4,2	+11,2	3,8	+12,2	3,4
Flugbewegungen	186.782	+0,7	185.425	-0,6	186.469
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	160.026	+0,3	159.525	-11,7	180.667

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in € Mio.)	2002	Veränd. in %	2001	Veränd. in %	2000
Gesamtumsatz	318,4	-0,5	320,1	-2,2	327,4
davon Airport	135,8	-0,3	136,2	-0,9	137,4
davon Handling	105,3	-5,1	111,0	-5,9	117,9
davon Non-Aviation	75,3	+3,6	72,7	+1,3	71,7
EBIT	97,1	+13,9	85,2	-8,5	93,1
EBIT-Margin (in %) ²⁾	29,6	+14,0	25,9	-6,9	27,9
EBITDA-Margin (in %) ³⁾	42,6	+10,7	38,5	-6,5	41,1
ROCE (in %) ⁴⁾	14,7	+9,9	13,4	-9,5	14,8
Jahresgewinn	70,3	+6,1	66,3	-9,3	73,1
Cash Flow aus lauf. Geschäftstätigkeit	120,9	+23,0	98,3	-2,6	100,9
Eigenkapital	559,9	+5,2	532,4	+3,7	513,7
Investitionen ⁵⁾	79,6	+29,9	61,3	+114,9	28,5
Ertragsteuern	35,3	+15,3	30,6	+16,9	26,2

Börsentechnische Kennzahlen	2002	Veränd. in %	2001	Veränd. in %	2000
KGV (per Jahresende)	9,6	+0,7	9,5	-18,0	11,6
Gewinn je Aktie (in €)	3,4	+6,0	3,2	-9,2	3,5
Dividende pro Aktie (in €)	2,0	+5,3	1,9	-9,5	2,1
Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	59,8	-0,8	60,2	-0,2	60,3
Market Cap (per Jahresende; in € Mio.)	672,0	+6,7	630,0	-25,6	846,3
Marktgewichtung (per Jahresende; in %)	4,7	+59,9	3,0	0,0	3,0
Mitarbeiter ⁶⁾	2.612	-0,5	2.626	-0,7	2.644

Erläuterungen:

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

Wichtige Verkehrsdaten im Überblick

Passagierzahlen im Detail	2002	Veränderung gegenüber 2001 in %
Passagiere (an + ab + Transit)	11.973.805	+1,0
Linienvverkehr	10.640.733	+1,9
Charterverkehr	1.333.072	-5,4
Transferpassagiere	4.180.396	+11,2
Transferanteil	35,1%	Anteil 2001: 31,9%

Passagiere Linienvverkehr

Langstrecke	614.875	+6,0
Europa	4.483.462	+2,0
Osteuropa	859.637	+9,5
Westeuropa	3.623.825	+0,4
Fern-Ost	417.439	+17,0
Naher und Mittlerer Osten	145.127	-7,2
Nordamerika	187.357	-8,7
Afrika und Südamerika	80.231	-7,3

Passagiere	2002	Veränderung gegenüber 2001 in %
Westeuropa-Linie (Pax ab)		
1. Frankfurt	350.185	+3,4
2. London	326.531	-9,4
3. Paris	256.872	+3,0
Langstrecke-West-Linie (Pax ab)		
1. Washington	76.266	+34,2
2. New York	70.074	+6,7
3. Toronto	22.272	-16,2
Fernost-Linie (Pax ab)		
1. Bangkok	72.546	+23,2
2. Tokio	53.086	+65,4
3. Sidney	50.681	+45,1
Osteuropa-Linie (Pax ab)		
1. Moskau	88.166	+22,1
2. Warschau	65.064	+3,1
3. Prag	64.777	-0,9
Charterverkehr (Pax ab)		
1. Antalya	119.382	-1,4
2. Heraklion	37.205	-14,5
3. Mallorca	28.534	-10,5

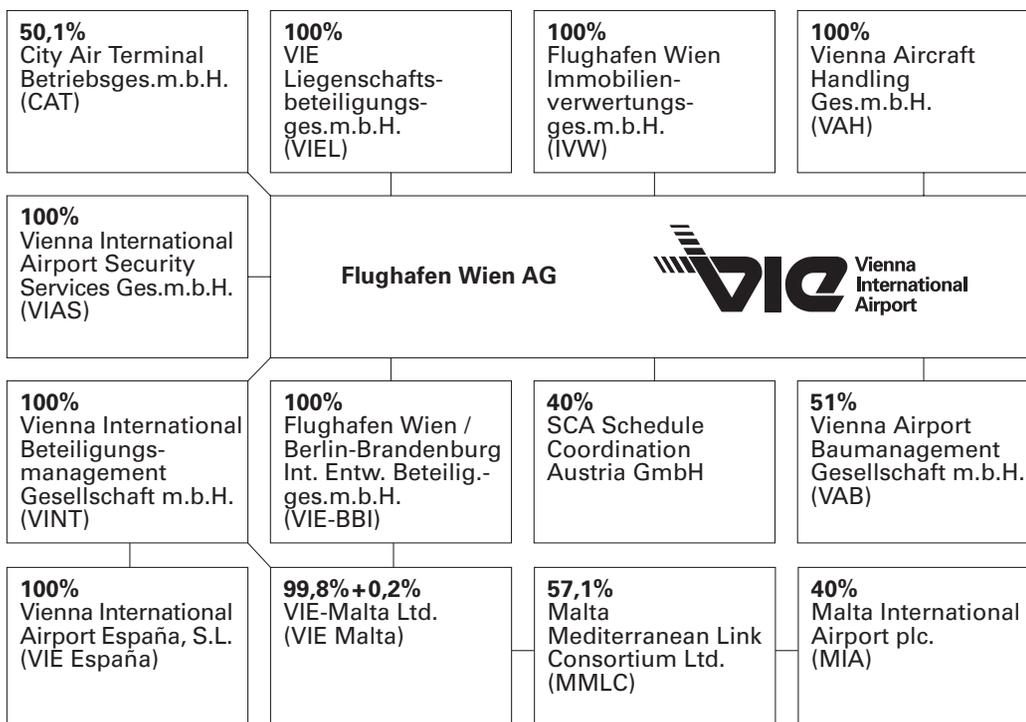
Der Flughafen Wien

Als ertrags- und wachstumsorientiertes Dienstleistungsunternehmen stehen wir für Schnelligkeit, Sicherheit und hohen Komfort

Die Flughafen Wien AG ist eine der wenigen börsennotierten Aktiengesellschaften in Europa, die einen Flughafen betreiben. Die öffentliche Hand hält eine Minderheitsbeteiligung von 40 Prozent. Über die Mitarbeiterstiftung, die zehn Prozent des Aktienkapitals hält, sind unsere ArbeitnehmerInnen direkt am Dividendenerfolg beteiligt. 50 Prozent der Aktien werden an der Börse gehandelt.

Wir sind Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien sowie Anbieter aller damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen. Als *der* Flughafen Mitteleuropas bereiten wir uns auf überdurchschnittliches Wachstum vor. Die bevorstehende EU-Osterweiterung wird unser Einzugsgebiet verstärkt in Österreichs Nachbarstaaten ausdehnen. Aufgrund des in Osteuropa zu erwartenden höheren Wirtschaftswachstums ist mit vermehrtem Reiseaufkommen zu rechnen, was sich aufgrund unserer hohen Anzahl an Osteuropadestinationen positiv auf unser Geschäft auswirken wird. Es ist unser strategisches Ziel, unsere Position als Drehscheibe für den Transfer-Passagierverkehr zwischen Ost- und Westeuropa weiter auszubauen. Die Hubfunktion unseres Flughafens wollen wir durch die Akquisition von Langstreckendestinationen stärken.

Struktur der Flughafen-Wien-Gruppe

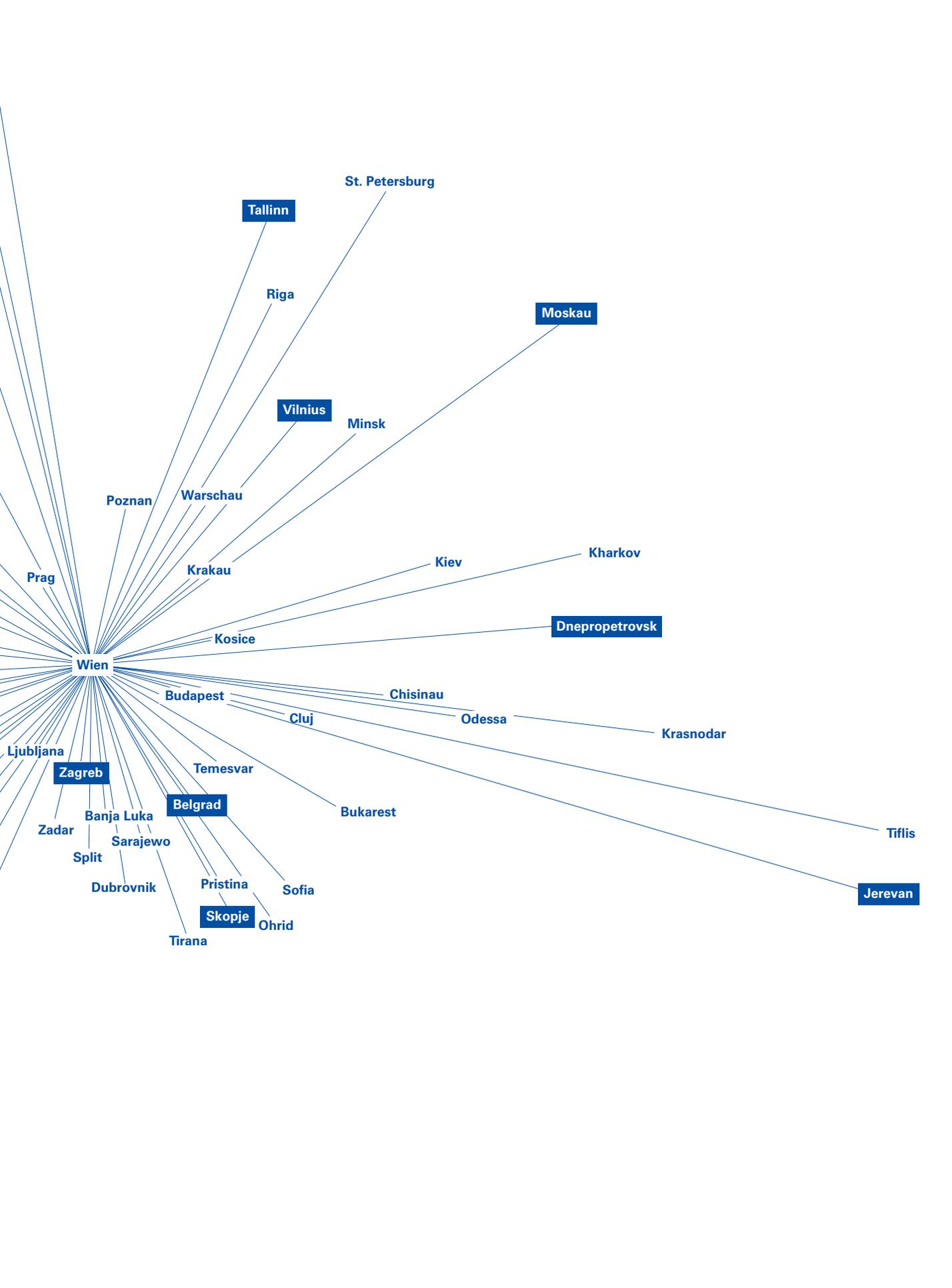


Die vollständige Liste aller Beteiligungen der Flughafen Wien AG befindet sich auf den Seiten 98-100. Das Tochterunternehmen VIE-BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft für das Projekt Privatisierung der Berlin-Brandenburg Flughafen Ges.m.b.H. beteiligt und wird zukünftig einen Anteil von 7 Prozent an dieser Gesellschaft halten. Seit 26. Juli 2002 ist die Flughafen Wien AG über die Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC) zu 40 Prozent am Flughafen Malta (MIA) beteiligt. Weitere 20 Prozent wurden im Dezember 2002 von der maltesischen Regierung über die Börse verkauft. Damit gehört MIA ebenso wie die Flughafen Wien AG zu den wenigen mehrheitlich privatisierten Flughäfen Europas.

Inhalt

Kommentar des Vorstands	22
Management	25
Aviation Business	26
Non-Aviation Business	28
Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien	30
Flughafen-Wien-Aktie	38
Corporate Governance	41
Konzernlagebericht	
Wirtschaftliches Umfeld	42
Umsatz	44
Ertragslage	46
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	48
Investitionen	50
Risiken der zukünftigen Entwicklung	51
Prognosebericht	52
Nachtragsbericht	53
Segmentberichterstattung	
Airport	54
Handling	58
Non-Aviation	61
Innovationen	64
Nachhaltigkeit und Wachstum	
Nachhaltigkeit	65
Ausbaupläne	66
Kommunikation und Mediation	67
Umwelt	68
Mitarbeiter	70
Konzernabschluss 2002	
Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung	72
Konzern-Bilanz	73
Konzern-Geldflussrechnung	74
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	75
Anhang zum Konzernabschluss 2002 der Flughafen Wien AG	76
Bericht des Abschlussprüfers	97
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	98
Bericht des Aufsichtsrats	101
Aufbauorganisation	102
Who is Who	103
Glossar	104





Der Flughafen Wien ist die wichtigste West-Ost-Drehscheibe im Zentrum Europas. Diese Funktion ist heute einer unserer wichtigsten Erfolgsfaktoren und öffnet neue Räume für zukünftiges Wachstum.

Die Öffnung der ost- und südosteuropäischen Märkte bringt große Chancen. Der Osten wird keine große Unbekannte mehr sein. Städte, Menschen und Märkte werden uns viel näher sein als bisher.

Welche Rolle dabei dem Flughafen Wien zukommt, zeigt unser Geschäftsbericht. Mit Fakten und mit Zahlen. Und einem ungewöhnlichen Blickwinkel, aus dem wir **ge unserer erfolgreichsten Destinationen mit ihren Menschen portraituren.**

Unser Blick nimmt dabei einerseits mehr Abstand als gewohnt, andererseits ist er persönlicher als erwartet. Zwei Sichtweisen, die auch für den Erfolg in unserem Geschäft stehen – der globale Überblick und das Wissen um Menschen und Märkte.





Serbien-Montenegro:

Belgrad

Einwohner: 1.183.909

Passagiere
+25,1%
2001: 26.715 | 2002: 33.424



AIR FRANCE

BRITISH AIRWAYS

SIEMENS

**DELTA
BANKA**

Obrad Spremic

Vorstand Siemens / Belgrad

„Nach massiven Investitionen der Regierung bewegen sich unsere jährlichen
Zuwachsraten zwischen 60 und 100 Prozent.

Die Erfolge sind deutlich spürbar. Kraftwerke funktionieren, es gibt keine Stromabschaltungen mehr,
Kommunikationseinrichtungen, Autobahnen und Zugverbindungen sind wieder hergestellt.

Wien ist für Siemens Belgrad die wichtigste Drehscheibe nach Westeuropa
und für mich persönlich ist Wien wichtig, denn meine beiden Söhne studieren dort.“



Sergey Gorbanev

Gründer der "English Language School" / Dnepropetrovsk

„Früher lebten wir wie unmündige Kinder.
Unser Leben verlief vorhersehbar aber unaufregend.
Jetzt spielen wir plötzlich in einem unendlich
großen Spiel mit vielen Mitspielern.
Aber der frische Wind der Veränderung in unserer
Wirtschaft und Gesellschaft tut gut.“

Dnepropetrovsk

Einwohner: 1.169.325

Passagierwachstum:

+22,5%

2001: 8.478 / 2002: 10.382





Russland:
Moskau
Einwohner: 8.345.471

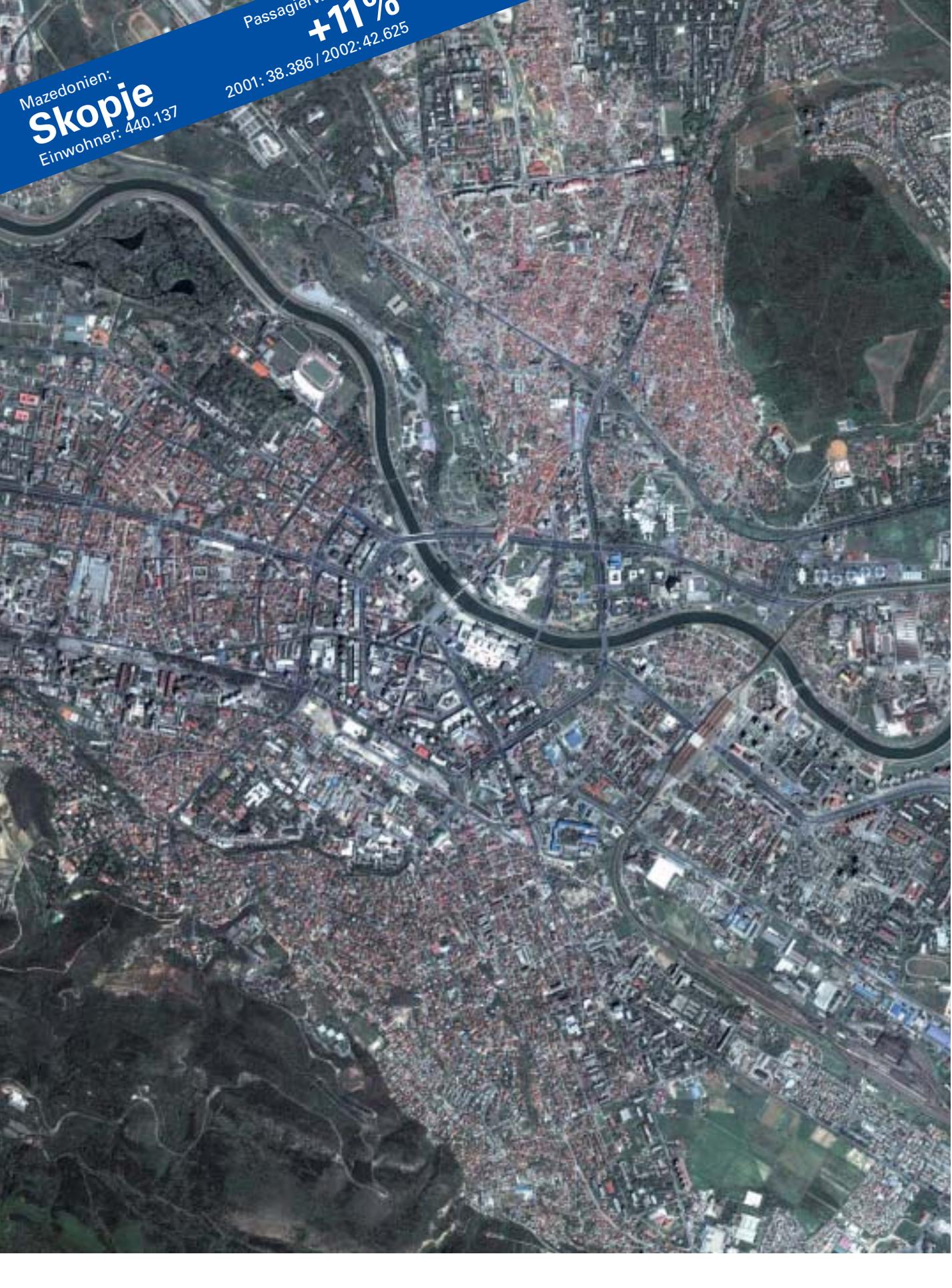
Passagiere
+22,1%
2001: 72.232 | 2002: 88.166



Robert Bellmann

Country General Manager Hewlett-Packard / Moskau

„Der Blick auf den roten Platz im Schnee allein lohnt die Reise nach Russland – das übrigens prosperiert. Der morgendliche Stau zeigt die wachsende Kaufkraft des Mittelstands. Russische Geschäftsleute laden übrigens gerne zu Verhandlungen in die Sauna. Vergessen Sie dann bloß nicht Ihren Dolmetscher mitschwitzen zu lassen!“



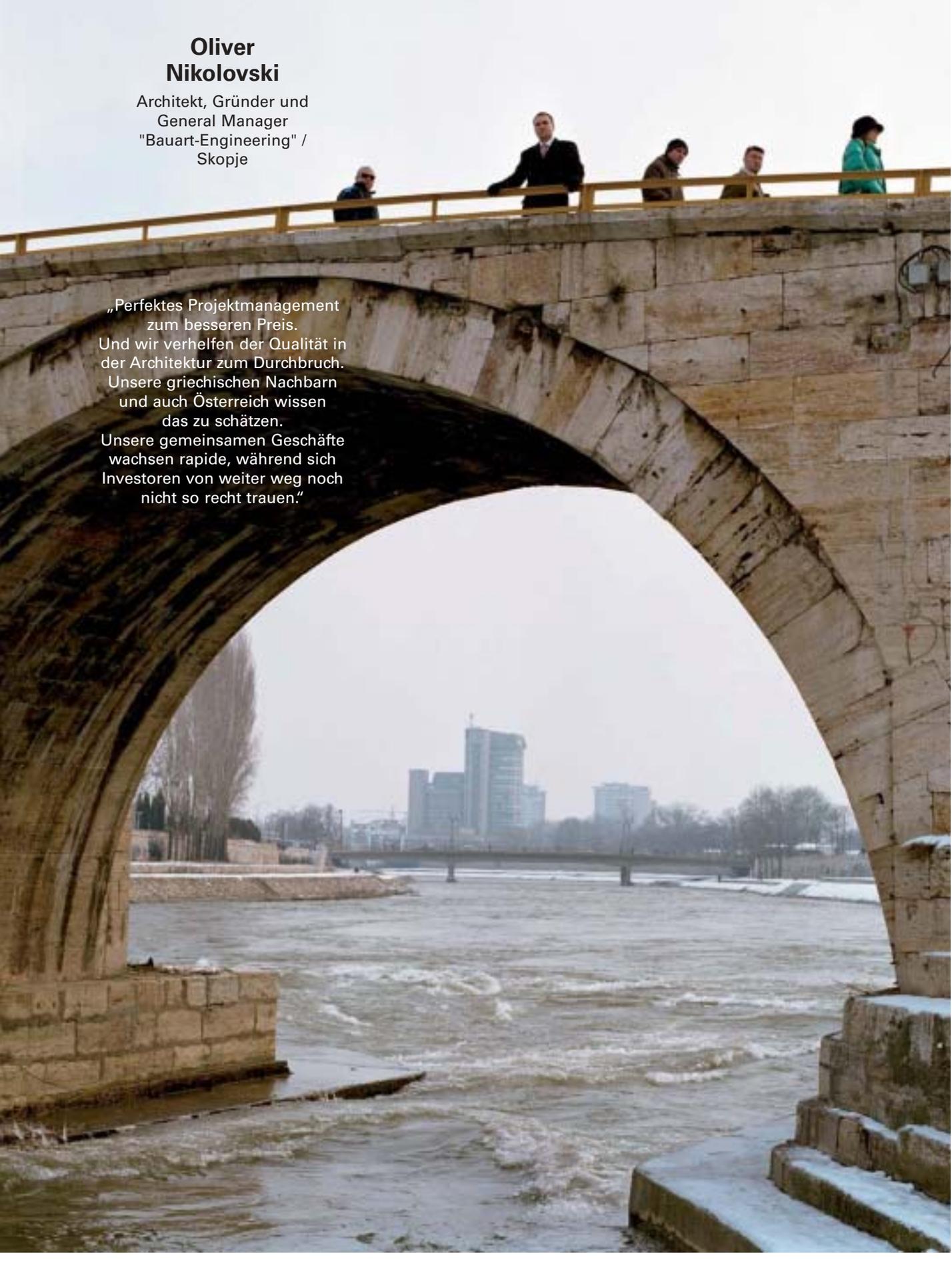
Mazedonien:
Skopje
Einwohner: 440.137

Passagiere
+11%
2001: 38.386 | 2002: 42.625

Oliver Nikolovski

Architekt, Gründer und
General Manager
"Bauart-Engineering" /
Skopje

„Perfektes Projektmanagement
zum besseren Preis.
Und wir verhelfen der Qualität in
der Architektur zum Durchbruch.
Unsere griechischen Nachbarn
und auch Österreich wissen
das zu schätzen.
Unsere gemeinsamen Geschäfte
wachsen rapide, während sich
Investoren von weiter weg noch
nicht so recht trauen.“





Estland:

Tallinn

Einwohner: 409.516

Passagierwachstum:

+572%

2001: 6.868 / 2002: 10.794



Anella Stimmer

Managerin Henkel, Tallinn

„Als Vertreterin einer kleinen Nation bedeutet mir Kultur, unsere Geschichte, unsere Tradition und unsere eigene Sprache sehr viel. Der Kultur, die heute von außen auf uns zukommt, sollten wir so offen wie möglich aber gleichzeitig auch so zurückhaltend als notwendig gegenüber treten.“



Arnoldas Doviltis

Area Manager Eli Lilly Litauen, Lettland und Estland / Vilnius

„Ich liebe es Menschen zu entdecken, dabei zu helfen Potenzial freizusetzen, Dinge an die Oberfläche zu holen, von denen sie nicht ahnen, dass sie in ihnen stecken. Katalysator der Verbesserung der Lebensumstände zu sein, ist auch insgesamt für uns als Pharma-Unternehmen unsere wichtigste Aufgabe.“

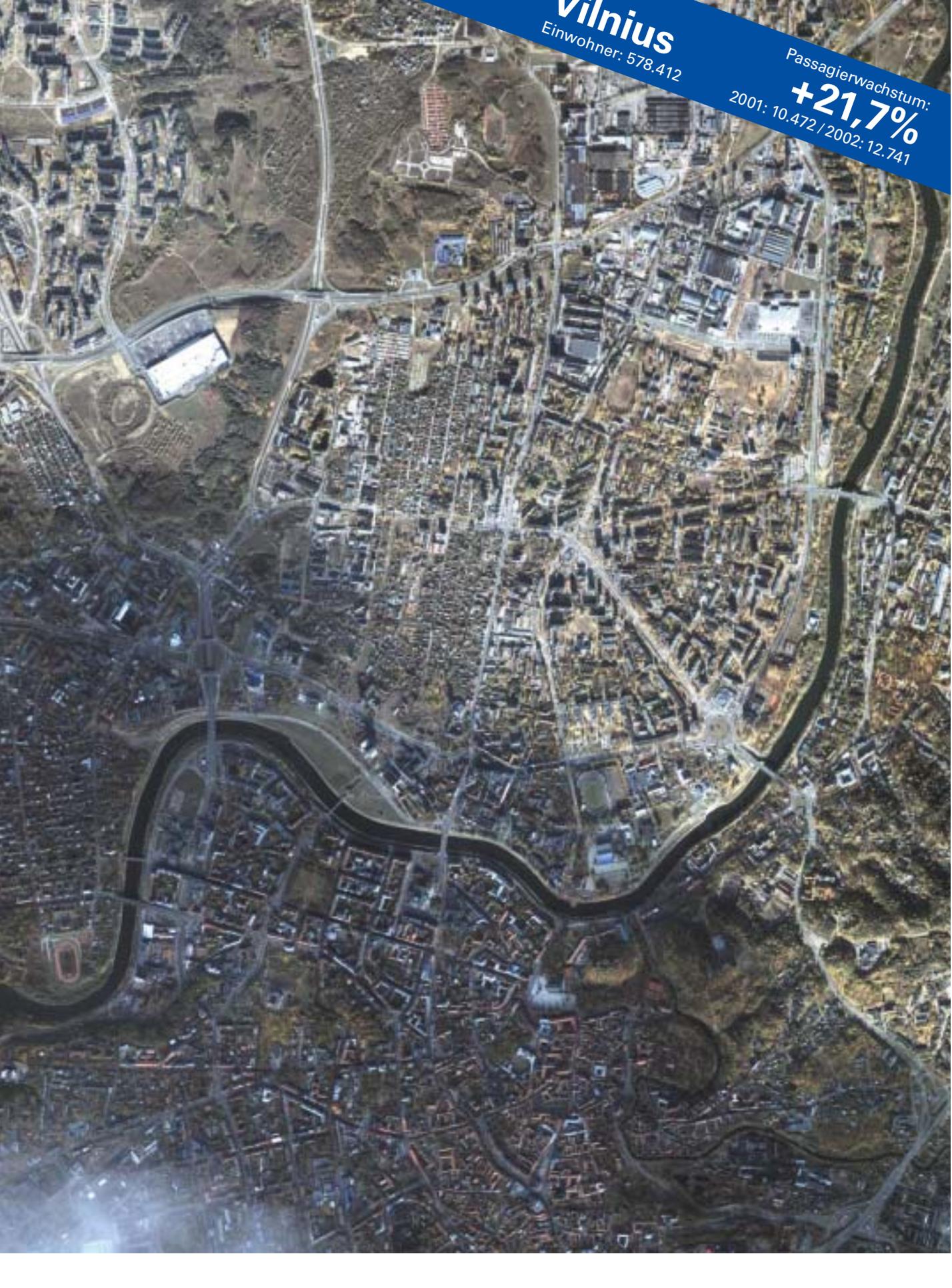
Vilnius

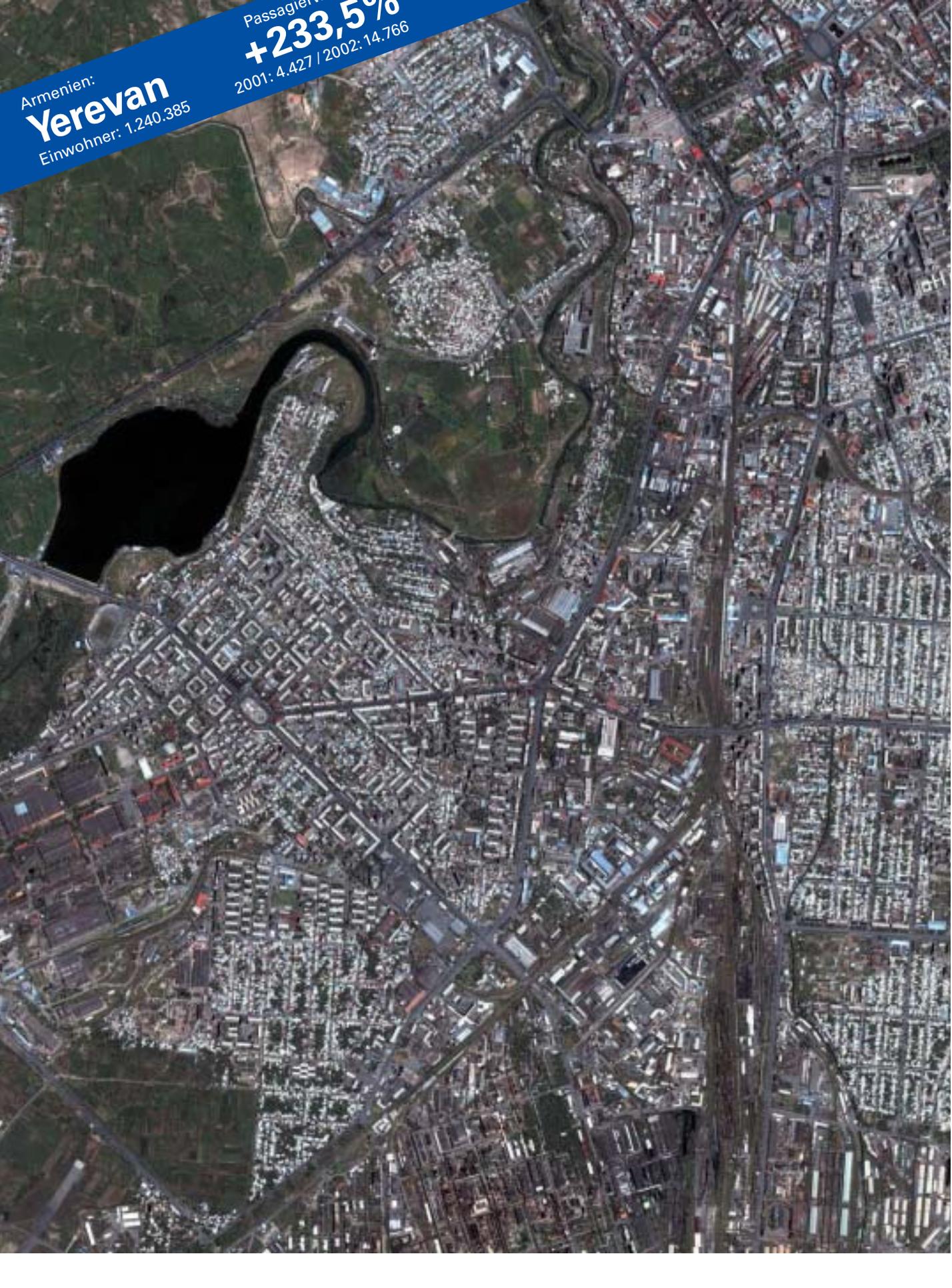
Einwohner: 578.412

Passagierwachstum:

+21,7%

2001: 10.472 / 2002: 12.741





Armenien:

Yerevan

Einwohner: 1.240.385

Passagiere
+233,5%
2001: 4.427 | 2002: 14.766



Gevrog Khachatryan

Gründer und Geschäftsführer Tuff-Granit GmbH / Yerevan

„Armenien ist eine Wiege westlicher Kultur mit eigener Schrift und einer über 1700-jährigen christlichen Tradition. Achtzig Prozent der Armenier sprechen mindestens eine westliche Sprache.

Neben wunderschönem Basalt und Tuffstein ist Bildung unser wichtigster Rohstoff. Und wir destillieren den besten Cognac der Welt, nur glauben das unsere westeuropäischen Freunde noch nicht.“



Kroatien:
Zagreb
Einwohner: 752.414

Passagler
+29,6%
2001: 22.817 | 2002: 29.580



Josef Vinatzer

Vorstand VIPnet Kroatien / Zagreb.

„VIPnet gehört zur mobilkom austria.
Eine Flugstunde von Wien entfernt lebe ich hier in einer Stadt die sehr an Österreich erinnert –
lustigerweise sogar bei Sprichwörtern wie „Zucker kommt zuletzt“.
Man profitiert nicht nur vom guten Arbeitsumfeld
sondern auch von gutem Essen und Trinken und einer der schönsten Küsten Europas.“

Sehr geehrte Damen und sehr geehrte Herren,

___beinahe ein Jahrzehnt lang war die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens Wien von Steigerungen des Verkehrsaufkommens geprägt, die regelmäßig über dem Gesamtwirtschaftswachstum lagen. Die Ereignisse des 11. September änderten diese Entwicklung schlagartig: Das Jahr 2002 begann mit einem Passagier-Minus von 7,1 Prozent im Januar und endete mit einem Plus von 16,1 Prozent im Dezember. Rückblickend war das Verkehrsaufkommen in Summe dennoch weit besser als das von uns ursprünglich erwartete Minus von 4 Prozent bei der Passagierentwicklung. **Als einer der wenigen europäischen Flughäfen konnten wir das Jahr 2002 mit einem Plus von 1 Prozent abschließen.** Die gute Verkehrsentwicklung in die Märkte Osteuropa und Fernost hat dazu ebenso positiv beigetragen wie das Plus von 11,2 Prozent bei den Transferpassagieren.

___Die auch im internationalen Vergleich sehr gute Verkehrsentwicklung und ein durch die Auflösung der Rückstellung für Pensionen verursachter Einmaleffekt in Höhe von € 19,9

Airport Express –
komfortable
Verbindung
zwischen
Stadtzentrum
und Flughafen



Mit dem
Ausbau des VIE-
Skylink
wird eine
Abfertigung von
mehr als
20 Millionen
Passagieren
pro Jahr
möglich sein.



Mio. haben dazu beigetragen, dass wir Ihnen **für 2002 ein sehr gutes Ergebnis** präsentieren können: Trotz eines leichten Umsatzrückgangs von 0,5 Prozent konnten wir das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) um 13,9 Prozent auf € 97,1 Mio., das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) um 8,9 Prozent auf € 105,6 Mio. und den Jahresgewinn um 6,1 Prozent auf € 70,3 Mio. steigern. Die Ergebnisse beinhalten auch eine Abschreibung in Höhe von € 1,6 Mio. für das Projekt Berlin, da aufgrund der aktuellen Entwicklung die Privatisierung der Berliner Flughäfen in der derzeit ausgeschriebenen Form gefährdet erscheint. Darüber hinaus haben wir eine Rückstellung in Höhe von € 1,0 Mio. für Restrukturierungsmaßnahmen dotiert, die dazu beitragen soll, die Zuwachsraten unserer Personalkosten auch in Zukunft möglichst gering zu halten.

___Das vergangene Jahr hat an unsere Mitarbeiter höchste Anforderungen gestellt. Verstärkte Sicherheitsmaßnahmen, gestiegene Belastungen in den Spitzenstunden, vermehrte Früh- und Spät-Turnarounds und der Wunsch der Fluggesellschaften nach kürzeren Bodenabfertigungszeiten konnten nur dank der hohen Flexibilität und des enormen Einsatzes unserer Mitarbeiter erfolgreich bewältigt werden. Es sind auch die zahlreichen Vorschläge zur ständigen Verbesserung der Arbeitsabläufe und Prozesse aus den Reihen unserer Mitarbeiter, die für die Erhöhung der Produktivität und die Kundenzufriedenheit ausschlaggebend sind.

___Wir konnten uns daher gerade in diesem für die internationale Luftfahrt schwierigen Jahr bei unseren Kunden als **sicherer, schneller und komfortabler Airport** profilieren. Low-Cost-Carrier wie Germanwings und Air Berlin fliegen den Flughafen Wien nicht nur mit wachsendem Erfolg an, sie haben sich auch für unser Handling entschieden, was einen schlagenden Beweis für unser Preis-Leistungs-Verhältnis darstellt. Die Incentives zur Einführung von neuen Frequenzen und Destinationen auf der Langstrecke und nach Osteuropa zeigten ihre Wirkung: Elf neue Destinationen und 41 neue Frequenzen haben wir im vergangenen Jahr dazugewonnen.



v. li. n. re.: Dr. Kurt Waniek, Vorstandsdirektor, Mag. Herbert Kaufmann, Vorstandsdirektor und Sprecher, Ing. Gerhard Schmid, Vorstandsdirektor

___Wir konnten **unsere Position als West-Ost- und vermehrt auch als West-Fernost-Hub im vergangenen Jahr weiter stärken** und sind unserer Vision, im neuen, erweiterten Europa der Gateway nach Osteuropa zu sein, einen großen Schritt näher gekommen. Die EU-Erweiterung wird unser Einzugsgebiet von 5,6 auf 14,3 Millionen Menschen vergrößern. Darüber hinaus erwarten wir aufgrund des höheren Wirtschaftswachstums der Beitrittsländer einen Anstieg des dortigen Reiseaufkommens und bieten als *der* internationale Flughafen dieses Einzugsgebiets **die meisten**

osteuropäischen und internationalen Destinationen an. Wir rechnen daher in den nächsten Jahren mit einem Passagierwachstum von 4,6 Prozent; jedenfalls aber mit einem Plus, das deutlich über dem europäischen Durchschnitt liegt.

___Aufgrund der instabilen weltpolitischen Lage ist uns bewusst, dass externe Einflüsse nun häufiger auftreten können, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Wir haben wegen der schwachen Verkehrsentwicklung der ersten Monate des Jahres 2002 unser Investitionsprogramm von geplanten € 153,2 Mio. auf € 79,6 Mio. reduziert und werden auch **in Zukunft unsere Ausbaupläne so flexibel wie möglich gestalten**. Das gilt insbesondere für den Terminalausbau VIE-Skylink, in den wir – vorausgesetzt, es kommt zu keinen wachstumsdämpfenden Effekten – bis 2008 rund € 414 Mio. investieren wollen.

___Von steigender wirtschaftlicher Bedeutung ist für den Flughafen Wien das Segment Non-Aviation. So investieren wir in den Bau des Office Parks insgesamt € 50,3 Mio., in den an die Austro Control vermieteten Flug-

Der 109 Meter hohe Flugsicherungsturm für die Austro Control



Der Flughafen Malta passt perfekt in unsere Beteiligungsstrategie



sicherungsturm € 28,5 Mio. Mit Dezember 2003 wird der Airport Express im Joint Venture mit den Österreichischen Bundesbahnen den Betrieb aufnehmen und damit nicht nur eine zeitgemäße Verkehrsanbindung an die Stadt Wien schaffen, sondern auch die Attraktivität des Immobilienstandorts Flughafen Wien erhöhen.

___In unserer internationalen Beteiligungsstrategie sind wir mit dem **erfolgreichen Einstieg in Malta** einen großen Schritt vorangekommen. Das Konsortium Malta Mediterranean Link, an dem wir mit 57,1 Prozent beteiligt sind, hat 40 Prozent der Malta International Airport plc. gekauft, die Republik Malta hält 40 Prozent, die restlichen 20 Prozent notieren an der Börse. Die Flughafen-Wien-Gruppe konnte über die Beteiligung hinaus Technical Service Agreements abschließen. Die operative Führung des Flughafens Malta liegt in den Händen eines von uns vorgeschlagenen Managers, der über viele Jahre hindurch in leitender Position für die Flughafen-Wien-Gruppe tätig war. Unser Interesse an weiteren internationalen Projekten bleibt unverändert aufrecht.

___Mit 24. April 2003 – dem Tag der Hauptversammlung – werden wir die Bestimmungen des Österreichischen Corporate-Governance-Kodex einhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied

Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied

___Mit einer Dividendenrendite von 6,3 Prozent (Kurs per Jahresende) zählen wir zu den Top-Werten des ATX. Wir fühlen uns daher der Ausschüttung von Gewinnen verpflichtet und wollen in Zukunft für unsere Investoren ähnlich attraktiv bleiben.

___Den Verlauf des Geschäftsjahres 2003 beurteilen wir prinzipiell vorsichtig. Unsere Verkehrsprognose geht von einem **Wachstum der Passagieranzahl von rund 4 Prozent** aus sowie einem Plus von 2 Prozent bei den Flugbewegungen und einer Stagnation des Höchstabfluggewichtes (MTOW). In dieser Prognose sind mögliche Auswirkungen eines Irak-Konfliktes nicht berücksichtigt, da die momentane Lage eine seriöse Abschätzung nicht erlaubt. Auf etwaige negative Auswirkungen werden wir mit entsprechenden Maßnahmen auf der Kostenseite und einer Adaption des Investitionsprogramms reagieren.

___Unser herzlicher Dank gilt unseren Geschäftspartnern für ihr Vertrauen sowie unseren Mitarbeitern, Bereichsleitern und Betriebsräten für ihren unermüdlichen Einsatz in der Vergangenheit und ihr Engagement in der Zukunft.

___Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde mit 1. Oktober 1999 bis zum 30. September 2004 vom Aufsichtsrat bestellt. Ihm unterstehen direkt 17 Bereichsleiter, davon vier Geschäftsbereichsleiter, drei Servicebereichsleiter und zehn Fachbereichsleiter.

___Die Umsetzung der Unternehmensstrategie wird im Rahmen des strategischen Managementsystems einem regelmäßigen Monitoring unterzogen. Dabei werden neben finanziellen Messgrößen auch qualitative Faktoren – z. B. Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit – berücksichtigt. Angeschlossen daran ist ein leistungsorientiertes Incentive-System für den Vorstand und die erste und zweite Berichtsebene, das die Erreichung der strategierelevanten Ziele gewährleistet. Der Vorstand vereinbart seine Finanz- und Qualitätsziele mit dem Aufsichtsrat.

___Mag. **Herbert Kaufmann**, Jahrgang 1949, verheiratet, Vater eines Sohnes und einer Tochter. Arbeitete neben seinem Studium der Volkswirtschaft als Techniker bei verschiedenen in- und ausländischen Firmen. 1975 trat er bei der Arbeiterkammer Niederösterreich ein, wurde nur zwei Jahre später zum Leiter der wirtschaftspolitischen Abteilung und 1985 zum Direktor ernannt. Er war unter anderem Abgeordneter zum Landtag und zum österreichischen Nationalrat. 1999 wurde er zum Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands der Flughafen Wien AG bestellt. Zu seinem Verantwortungsbereich zählen die Airline- und Terminaldienste, das Generalsekretariat, die Kommunikation, Land-Development sowie Strategie und Controlling. Für ihn geht es im kommenden Jahr darum, „die Weichen zu stellen, um die Chancen, die sich aus der bevorstehenden EU-Ostöffnung ergeben, für den Flughafen Wien optimal zu nutzen“.

___Ing. **Gerhard Schmid**, Jahrgang 1957, verheiratet, Vater zweier Töchter. Begann seine Karriere als Techniker bei der Böhler AG (Forschungszentrum Seibersdorf). 1979 wechselte er in die Magistratsabteilung 46 der Gemeinde Wien (technische Verkehrsangelegenheiten); 1987 wurde er Leiter des Büros des damaligen Bürgermeisters Helmut Zilk. 1993 kam er zum Flughafen Wien in die Revision, zu deren Leiter er 1995 bestellt wurde. 1997 ernannte ihn der damalige Vorstand zum Leiter der Technischen Dienste, zwei Jahre später rückte er in den Vorstand der Flughafen Wien AG auf. In seine Verantwortung fallen die Geschäftsbereiche Abfertigungsdienste und Flughafendienste, die Informationssysteme, die Technischen Dienste, das Qualitätsmanagement und die Revision. Er ist sicher, „dass mit der Einführung des Hold Baggage Screening und des Baggage Reconciliation System der Flughafen Wien seine Pole-Position als sicherer, schneller und bequemer Flughafen in Europa ausbauen kann“.

___Dr. **Kurt Waniek**, Jahrgang 1959, verheiratet, Vater einer Tochter und eines Sohnes. 1985 kam der junge Jurist als Assistent des Hauptabteilungsleiters Recht und Liegenschaften zum Flughafen Wien und übernahm 1988 die Verantwortung für die Rechtsabteilung innerhalb des Generalsekretariats. 1997 ernannte ihn der damalige Vorstand zum Geschäftsbereichsleiter Immobilien. Im ACI Europe Legal Affairs Committee vertrat er die Interessen des Flughafen Wien viele Jahre lang, von 1995 bis 1997 sogar als Vorsitzender. Im Oktober 1999 wurde er zum Vorstandsmitglied bestellt. In seine Verantwortung fallen der Geschäftsbereich Konsumentendienste sowie die Fachbereiche Personal, Finanzen und Beteiligungen und die Managementdienste. Er widmet große Teile seiner Zeit den internationalen Investoren und Analysten. Für ihn ist es daher gerade in den kommenden Monaten eine große Herausforderung, „bei hohen Investitionssummen sicherzustellen, dass die Ertragskraft des Unternehmens für Investoren attraktiv bleibt“.

__Voraussetzung für die Beurteilung des Flughafen-Wien-Geschäfts ist die Kenntnis der wichtigsten Umsatzfaktoren: Passagieraufkommen, Flugbewegungen und Maximum Take-off Weight (MTOW). Für jeden Flugzeugtyp wird vom Hersteller dieses maximal erlaubte Startgewicht festgelegt; die Höhe des Landetarifs einer Maschine wird daraus errechnet. Auch die Passagierzahlen wirken sich über den Fluggasttarif, der von der Airline eingehoben wird, direkt auf die Ertragslage des Flughafens aus. Die für den Flughafen Wien ideale Verkehrsentwicklung ist daher ein hohes MTOW- und Passagierwachstum bei verhältnismäßig geringerer Steigerung der Flugbewegungen, da so die Kapazität der Pisten länger ausreicht.



Passagiere

2002		11.974.000
2001		11.853.000
2000		11.940.000
1999		11.204.000
1998		10.639.000
1997		9.738.000
1996		9.141.000

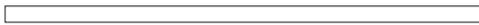
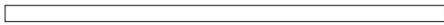
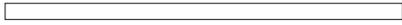


Transferpassagiere

2002		4.180.000
2001		3.760.000
2000		3.352.000
1999		3.066.000
1998		2.783.000
1997		2.067.000
1996		1.765.000

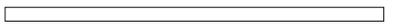


Flugbewegungen

2002		186.800
2001		185.400
2000		186.500
1999		171.700
1998		165.200
1997		156.700
1996		154.900

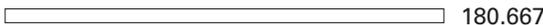
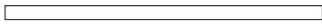


Maximum Take-off Weight in tsd. Tonnen

2002		5.010
2001		5.113
2000		5.350
1999		5.020
1998		4.680
1997		4.460
1996		4.490



Fracht (Luftfracht und Trucking) in Tonnen

2002		160.026
2001		159.525
2000		180.667
1999		161.238
1998		150.123
1997		148.658
1996		129.873

Non-Aviation Business

Non-Aviation als zweites, strategisches Standbein

Der zweite wesentliche Umsatzträger eines Flughafens ist das Non-Aviation Business. Mit zunehmender Größe eines Airports entwickelt sich dieses Geschäft überproportional zu den Wachstumsraten des Aviation Business. Je mehr Passagiere einen Airport frequentieren, desto attraktiver wird er für Shopping- und Gastronomiebetriebe und andere Dienstleister. Ebenso steigt damit seine Bedeutung als Standort für Betriebe der Luftfahrtindustrie, aber auch für Unternehmen, denen die räumliche Nähe zum Flughafen wichtig ist. Dem Non-Aviation Business kommt besonders hohe strategische Bedeutung zu, da es zu jenen Geschäftszweigen zählt, deren Wachstum wir durch gezielte Maßnahmen und Aktivitäten nachhaltig positiv beeinflussen wollen.

Immobilien

Eine Vielzahl an internationalen Konzernen und Niederlassungen sucht die Nähe zum Flughafen Wien. Diesen Unternehmen moderne und geeignete Immobilien zur Verfügung zu stellen und zu vermieten, gehört zu unseren bedeutendsten Geschäftsfeldern. Die Entwicklung neuer Immobilien am Standort ist eines unserer wichtigsten Strategievorhaben: Im Sommer 2003 beginnen wir mit dem Bau des neuen Flugsicherungsturms, der im Herbst 2004 von der Austro Control als Mieter bezogen werden wird. Der Spatenstich für den Bau des „Vienna Airport Office Park“ – mit insgesamt rund 26.000 Quadratmeter Nettogeschossfläche – soll ebenfalls noch 2003 erfolgen. Mit diesem innovativen Projekt konnten wir im vergangenen Jahr drei zum Teil internationale Preise gewinnen.

Shopping

Der Flughafen Wien ist mehr als nur ein reiner Verkehrsknotenpunkt: Die vielfältigen Shoppingmöglichkeiten verlocken jährlich Tausende Besucher, ihren Aufenthalt mit einem Einkaufsbummel zu verknüpfen. Mit 77 Shops, die insgesamt mehr als € 79 Mio. Umsatz erwirtschaften, zählt der Flughafen Wien schon zu den mittleren Shopping-Center-Betreibern. Doch während der Umsatz pro Quadratmeter in Einkaufszentren im Schnitt etwa € 3.600 ausmacht, erzielt das Vienna Airport Shopping den einsamen Spitzenwert von derzeit mehr als € 13.000. Wie in allen Einkaufszentren sind Marketingaktivitäten am Point of Sale äußerst wichtig: Promotion-Aktionen zum Valentinstag, Muttertag oder zu Ostern steigern die spontane Einkaufslust der Passagiere. Darüber hinaus machen wir mit zahlreichen Marketingaktionen die Bewohner der Umgebung auf die vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten aufmerksam.

Weiterführende Informationen zum Thema Non-Aviation finden Sie unter:
<http://vie2002.genesto.com/non-aviation>

Gastronomie

Die derzeit 16 Gastronomiebetriebe am Flughafen Wien sind eine attraktive Infrastruktur für Passagiere, Begleiter, Abholer und Mitarbeiter. In internationalen Studien schneidet das vielfältige Gastronomieangebot hervorragend ab. In der IATA-Umfrage 01–09/2002 belegte der Flughafen Wien im Gastronomie-Bereich unter den europäischen „Flughäfen unter 15 Millionen Passagieren“ den zweiten Platz. Mit einem ausgewogenen Produktmix aus Wiener Kaffeehäusern, guten Restaurants, Selbstbedienungsrestaurants, aber auch internationaler Systemgastronomie wie Sbarro und McDonald’s erfüllt das Angebot am Flughafen Wien alle kulinarischen Wünsche.

Parkierung

Ein nicht zu unterschätzender Erfolgsfaktor für einen Flughafen sind ausreichende und sichere Parkmöglichkeiten. Unseren Passagieren und Besuchern bieten wir rund 4.600 Parkplätze in bewachten Parkhäusern, 700 Kurzparkplätze und rund 5.000 preislich günstigere Langzeitparkplätze; dazu kommen noch rund 4.000 Abstellplätze für Dauermieter. Für das Jahr 2004 planen wir die Aufstockung des Parkhauses 3 um weitere drei Geschosse mit insgesamt 765 Parkplätzen.

Werbeflächen

Durch die Vielzahl an möglichen Einsatzflächen und die hohe Besucherfrequenz ist unser Flughafen für die gesamte Werbewirtschaft besonders interessant. Der Fantasie für neue Plakat- und Promotion-Flächen sind kaum Grenzen gesetzt: Inzwischen werden unter anderem ganze Parkdecks, die Parkhausfassaden, die Parktickets und die Schranken der werbetreibenden Wirtschaft angeboten.

VIP Centre und Lounges

In unseren fünf Lounges werden unsere Passagiere in angenehmer Atmosphäre betreut; darüber hinaus finden Kunden in unserem VIP Centre zahlreiche Möglichkeiten vor, Veranstaltungen zu organisieren und durchzuführen. Im Vorjahr haben 24.000 Personen in 2.400 Veranstaltungen das VIP Centre genutzt.

Die Erfolgsfaktoren des Flughafens Wien

Grundlagen für ein nachhaltiges Wachstum

Transfergeschwindigkeit

___ Entscheidender Erfolgsfaktor beim Ticketverkauf ist bei allen internationalen Reservierungssystemen die Gesamtflugzeit. Nach den Direktflügen punkten somit Verbindungen mit möglichst schnellem Transfer (Minimum Connecting Time). Kürzere Umsteigzeiten erhöhen außerdem das Angebot an erreichbaren Anschlussflügen. Die Umsteigzeiten bei Flügen via Wien sind trotz verschärfter Sicherheitsmaßnahmen die kürzesten in Europa geblieben. Kurze Wege und (dank der eigenen Bodenabfertigung) minutiös aufeinander abgestimmte Logistikabläufe sind die Hauptfaktoren für diese Rekordzeit.



Minimum Connecting Time in Europa¹⁾ in Minuten

Wien (VIE)	0:25 ²⁾
München (MUC)	0:35
Zürich (ZRH)	0:40
Kopenhagen (CPH)	0:45
Frankfurt (FRA)	0:45
Amsterdam (AMS)	0:40–0:50
Brüssel (BRU)	0:40–0:50
Paris (CDG)	0:45–0:90
London (LHR)	0:45–0:90

¹⁾ Veröffentlichte garantierte Anschlüsse, Quelle: OAG Flight Guide ²⁾ Innerhalb der Star Alliance

Hoher Anteil Transferpassagiere

___ Im Jahr 2002 ist der Anteil der Transferpassagiere am Gesamtaufkommen auf 35 Prozent gestiegen. Dieser hohe Anteil trägt zur besseren Auslastung des Destinations- und Frequenzangebots bei und sichert dieses damit ab.



Entwicklung Transferpassagiere

	Passagiere	Anteil in %
2002	4.180.000	35,1
2001	3.760.000	31,9
2000	3.352.000	28,4
1999	3.066.000	27,7

High-Tech-Handling

___Transferreisende schätzen es besonders, wenn auch ihr Gepäck mit den kurzen Umsteigezeiten Schritt halten kann. Dank High-Tech-Handling gehören die Abfertigungsdienste der Flughafen Wien AG zu den besten der Welt. Flugzeugdokumente werden beispielsweise elektronisch und somit Zeit sparend direkt an der Maschine ausgestellt. Modernstes Equipment sorgt für reibungslose Abläufe und hilft, Delays zu vermeiden. Auch im Jahr 2002 betrug der Zuverlässigkeitsgrad beim abgefertigten Gepäck am Flughafen Wien 99,7 Prozent.



Gepäckstatistik

Jahr	Gepäckstücke an + ab	Spitzentag	Gepäckstücke an + ab
2002 ¹⁾	11.322.000		
2001 ²⁾	11.180.000	1.7.2001	51.600
2000	11.215.000	1.7.2000	50.300
1999	10.513.000	4.7.1999	47.500

¹⁾ Davon Marktanteil Flughafen-Wien-Handling: 91,5 Prozent

²⁾ Davon Marktanteil Flughafen-Wien-Handling: 94,7 Prozent

Ost-West-Hub

___Nach einem zweistelligen Plus im Jahr 2001 ist der Verkehr nach Osteuropa auch 2002 wiederum um 9,5 Prozent gewachsen. Wir konnten gemeinsam mit unserem Homecarrier, der Austrian Airlines Group, die Spitzenposition als Ost-West-Drehscheibe weiter ausbauen. Mit 37 Osteuropa-Destinationen sind wir auch in dieser Kategorie einer der führenden Flughäfen.



Anzahl der Destinationen nach Osteuropa

	2002	2001	2000	1999
Wien (VIE)	37	36	37	37
Frankfurt (FRA)	39	34	35	34
Zürich (ZRH)	23	21	21	22
Budapest (BUD)	15	14	–	–
Prag ¹⁾ (PRG)	19	16	–	–

¹⁾ Quelle: OAG Flight Guide, Sommerflugplan 2002

EU-Osterweiterung

Die EU-Osterweiterung stellt für den Flughafen Wien eine große Wachstumschance dar. Im Jahr 2004 sollen, neben sechs anderen Staaten, auch die österreichischen Nachbarländer Tschechische Republik, Slowakische Republik, Slowenien und Ungarn der EU beitreten. Damit erweitert sich das Einzugsgebiet des Flughafen Wien von bisher 5,6 Millionen Menschen auf 14,3 Millionen Menschen, die den Flughafen Wien mit dem Auto in weniger als zwei Stunden erreichen können bzw. deren nächstgelegener Airport der Flughafen Wien ist. Die wirtschaftlichen Wachstumsraten in diesen Ländern werden auf bis zu 3,5 Prozent geschätzt und sind damit mehr als doppelt so hoch wie jene in den westeuropäischen Ländern. Der wirtschaftliche Aufschwung zieht ein vermehrtes Reiseaufkommen nach sich – sowohl im Business- als auch im Freizeit-Reiseverkehr. Die führende Rolle als Ost-West-Hub wird der Flughafen Wien dank der EU-Osterweiterung ausbauen können, zumal wir über exzellente Anbindungen sowohl nach Westeuropa als auch nach Fernost verfügen.



Wien im Mittelpunkt

Entfernungen Wien – osteuropäische Destinationen

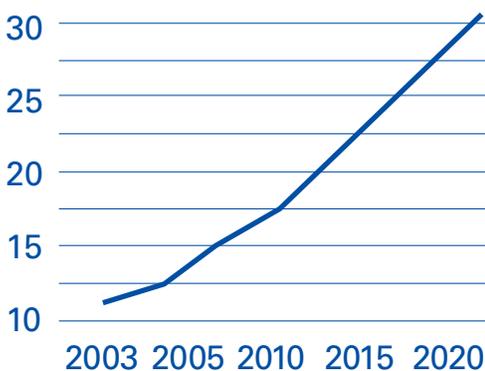
Budapest	220 km
Bratislava	45 km
Prag	305 km
Ljubljana	396 km

Wachstum

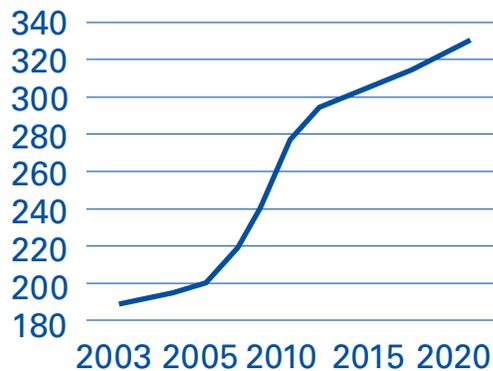
Die Ereignisse des 11. September haben der Luftfahrtindustrie weltweit massiv geschadet. Entgegen unseren Befürchtungen ist die Anzahl der Passagiere im Jahr 2002 nicht um 4 Prozent zurückgegangen sondern um 1 Prozent gestiegen. Für das Jahr 2003 gehen wir von einem Passagierwachstum von rund 4 Prozent aus; auch in den nächsten fünf Jahren rechnen wir unter der Annahme stabiler weltwirtschaftlicher Faktoren mit einem durchschnittlichen Plus von 4,6 Prozent. Aufgrund der EU-Osterweiterung gehen wir daher von einem Plus aus, das deutlich über dem europäischen Durchschnitt liegt.



Passagierentwicklung (Prognose) in Mio.



Flugbewegungen (Prognose) in tsd.





Entwicklung der Spitzenstunde¹⁾ Flugbewegungen 30. (typische) Spitzenstunde

Jahr	Flugbewegungen	Passagiere an + ab
Ist 2002	54	3.901
Prognose 2003	55	4.100
Prognose 2004	58	4.400
Prognose 2005	61	4.700
Prognose 2006	62	4.900
Prognose 2007	64	5.100

¹⁾ Stunde mit den meisten Flugbewegungen

___ In der Planung für den bedarfsgerechten Ausbau spielt neben der Verkehrsentwicklung die Entwicklung der Spitzenstunde eine entscheidende Rolle. Derzeit gibt es für Luftfahrzeuge 20 Pier-Positionen; im Jahr 2008 werden 17 zusätzliche zur Verfügung stehen.

___ Bei Erreichen der Wachstumsprognosen und unter den heutigen technischen Voraussetzungen wird der Flughafen Wien bis zum Jahr 2010 respektive 2012 eine Parallelpiste zu den zwei bestehenden Pisten errichten müssen. Im Mediationsverfahren suchen wir gemeinsam mit den Anrainern eine für alle Seiten vertretbare Lösung. Dank der soliden Finanzlage der Flughafen Wien AG ist die Finanzierung dieser Ausbaupläne langfristig gesichert. Wir bemühen uns um größtmögliche Akzeptanz dieser Erweiterungsvorhaben in den umliegenden Gemeinden und bei den Umweltinitiativen.

Bedarfsgerechter Ausbau

___Gemeinsam mit den Architekten haben wir beim Terminalausbau VIE-Skylink ein Modell entwickelt, das ein Höchstmaß an Flexibilität erlaubt und damit einen Ausbau ermöglicht, welcher der aktuellen Verkehrsentwicklung entspricht. Durch den Anschluss an die bestehenden Flughafengebäude bleibt die Strategie des „one-roof-concept“ weiterhin aufrecht. Am neuen Pier Süd des VIE-Skylink werden künftig 13 bis 17 (in Abhängigkeit zur Flugzeuggröße) flexibel einsetzbare Pier-Positionen zur Verfügung stehen. Die komplexen Transferbeziehungen zwischen Schengen- und Non-Schengen-Passagieren werden optimal durch eine übersichtliche Gebäudekonfiguration ermöglicht. Die Multifunktionalität des Piers und kurze Wegstrecken für den Passagier unterstützen die in Europa einzigartige Minimum Connecting Time von nur 25 Minuten. Die Gesamtkapazität des Flughafen Wien deckt zusammen mit VIE-Skylink eine Passagierfrage von jedenfalls 20 bis zu 22 Millionen pro Jahr ab.



Passagiere	2002	2008
Passagiere (in Mio.)	12	15,5
Kapazitäten		
Check-in-Schalter	84	140
Pier-Positionen	20	37
Gepäckausgabebänder	7	10
Shoppingfläche (in m ²)	5.900	11.000
Gastronomiefläche (in m ²)	4.300	7.760

Hoher Dienstleistungsstandard

Der hohe Standard unserer Dienstleistungen stellt den Schlüsselfaktor für den Erfolg unseres Unternehmens dar. Zum zweiten Mal in Folge wurde der Flughafen Wien mit dem „Airport Service Excellence Award“ ausgezeichnet. Dieser Service Excellence Award, verliehen von der Fachzeitschrift „Airport World“ und basierend auf einer IATA-Umfrage bei 93.000 Passagieren, zeichnet den Flughafen Wien als drittbesten Airport in der Kategorie „Flughäfen bis 15 Millionen Passagiere“ aus.

In der von uns in Auftrag gegebenen Passagierbefragung über die angebotenen Leistungen und Facilities am Flughafen Wien blieb der Terminal Performance Index konstant zwischen gut bis sehr gut.



Terminal Performance Index (Note 1 = sehr gut, 5 = sehr schlecht)

Zeitraum	2002	2001	2000	1999
Gesamtindex	1,38	1,35	1,35	1,43
Orientierung im Terminal	1,35	1,35	1,36	1,44
Sauberkeit	1,57	1,53	1,46	1,34
Sicherheitskontrolle	1,34	1,37	1,28	1,42
Wartezeit	1,40	1,38	1,36	1,53
Check-in Agents	1,31	1,27	1,24	1,35
Information für Passagiere	1,33	1,29	1,32	1,42
Bequemlichkeit	1,27	1,27	1,35	1,47

Quelle: Qualitätsmonitoring, Befragung ankommender und abfliegender Passagiere

Kundennähe

Ein weiterer wesentlicher Erfolgsfaktor ist die enge Zusammenarbeit mit unserem Home-carrier, der Austrian Airlines Group. Entscheidende Investitionsprojekte wie die Terminalerweiterung VIE-Skylink werden in gemeinsamen Arbeitsgruppen entwickelt, um Kundenwünsche optimal erfüllen zu können.

Pünktlichkeit

__Nach Angaben der Fluggesellschaften kostet eine Minute Verspätung im Schnitt € 57. Verpasste Anschlussflüge und damit verärgerte Passagiere schaden dem Image sowohl der Fluggesellschaft als auch des Airports. Der Flughafen Wien gehört in Europa zu den pünktlichsten und lag in der AEA-Statistik im oberen Drittel. Trotz verschärfter Sicherheitsmaßnahmen hat sich unsere Performance bei der Pünktlichkeit im Jahr 2002 auf rund 16,5 Prozent verbessert.



Verspätungen auf innereuropäischen Flügen 2002 (AEA)

	in % der Abflüge	in % der Ankünfte
Wien (VIE)	16,0	17,2
Frankfurt (FRA)	18,0	21,5
Zürich (ZRH)	18,5	18,6
München (MUC)	19,5	16,2
Mailand (MXP)	24,8	26,9
Europäischer Schnitt	19,9	21,6

Verspätung = geplante Abflug- / Ankunftszeit um mehr als 15 Minuten überschritten

Sicherheit

__Mit den tragischen Ereignissen des 11. September ist Sicherheit das zentrale Thema für den Reisenden weltweit geworden – eine Tatsache, welche der Flughafen Wien schon vor diesem für die internationale Luftfahrt so einschneidenden Tag zur Maxime erhoben hat.

__Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen den am Flughafen Wien tätigen Organisationen, insbesondere dem Bundesministerium für Inneres, der Bundespolizeidirektion Schwechat, den Mitarbeitern des Flughafens und der 100-prozentigen Tochtergesellschaft VIAS (Vienna International Airport Security Services). Klar definierte Aufgabengebiete, unbürokratische Kommunikationswege und konstruktiver Erfahrungsaustausch bewähren sich in der alltäglichen Unternehmenspraxis. Unsere langjährigen Mitarbeiter, die regelmäßig geschult und weitergebildet werden, verfügen über einen Erfahrungsschatz, der im Fall der Fälle wichtiger sein kann als jede technische Einrichtung.

__Aber auch in technischer Hinsicht gehört der Flughafen Wien zu den führenden Airports Europas. So hat das Bundesministerium für Inneres den Flughafen Wien eingeladen, die Testserie für das Hold Baggage Screening (HBS), welches 2003 weltweit Standard werden soll, durchzuführen. Für die Anschaffung der auf Sprengstoff spezialisierten Röntgengeräte und den Umbau des Flughafens werden wir insgesamt € 18,6 Mio. investieren.

__Als erster Flughafen in Europa haben wir im Vorjahr Hunde ausgebildet, die nach Bedarf Passagiere im Bereich der Handgepäck- und Personenkontrolle auf versteckten Sprengstoff kontrollieren. Unsere Bemühungen um ein Höchstmaß an Sicherheit ohne Komfortverlust für den Passagier wurden mehrfach gewürdigt. Zuletzt hat die ECAC (European Civil Aviation Conference) im Jänner 2002 dem Flughafen Wien die Bestnote 1,17 (Schulnotensystem 1–4) für seine Sicherheitsmaßnahmen bescheinigt.



Verkehrsentwicklung Malta Bewegungen, Standard Busy Rate (30. Stunde)

	2002	2001	Veränderung
Abgefertigte Passagiere	2,66 Mio.	2,81 Mio.	-5,4%
Flugbewegungen	31.000	32.700	-5,2%
Frachtvolumen (in Tonnen)	13.400	13.000	+3,1%

Know-how-Transfer

Seit Juli 2002 ist die Flughafen Wien AG über das von ihr mehrheitlich geführte Konsortium Malta Mediterranean Link (MMLC) zu 40 Prozent am Flughafen Malta beteiligt. Weitere 20 Prozent hat die maltesische Regierung im Spätherbst des vergangenen Jahres an die Börse gebracht. Der Flughafen Malta gehört damit, ebenso wie der Flughafen Wien, zu den wenigen mehrheitlich privatisierten und an der Börse notierten Airports.

Malta International Airport erfüllt alle Kriterien, die wir im Rahmen unserer internationalen Beteiligungsstrategie definiert haben: Malta ist EU-Beitrittskandidat für 2004, das Projekt ist aufgrund der vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten sehr zukunftssträchtig, und wir können unser gesamtes Know-how einbringen. Denn der Flughafen Wien stellt mit Mag. Peter Bolech nicht nur den CEO, sondern kann über die Technical Service Agreements sein Know-how in den Bereichen strategische Planung, Retail-Geschäft, Personalentwicklung, Kapazitätsmanagement sowie Airport- und Aviation-Marketing einbringen. Führende Mitarbeiter unseres Hauses sind regelmäßig in Malta vor Ort und steuern dort ihre langjährige Erfahrung im Aviation Business bei. Umgekehrt kommen sie mit neuen Eindrücken ins Unternehmen zurück und setzen hier wertvolle Impulse.

Die Flughafen-Wien-Aktie

Die Aktie der Flughafen Wien AG entwickelt sich deutlich besser als der Markt

___Ging man zu Beginn des Jahres 2002 noch von einer Erholung der Weltwirtschaft aus, so mehrten sich im Jahresverlauf die Anzeichen, dass die Talsohle des Wachstumseinbruches noch nicht durchschritten war. Dem folgend hielt auch im abgelaufenen Jahr die im Frühjahr 2000 begonnene Abwärtsbewegung an den internationalen Aktienmärkten an. Auch wiederholte Zinssenkungen der Notenbanken – die US-amerikanische Fed senkte die Leitzinsen von 1,75 auf 1,25 Prozent, die EZB im Dezember des Berichtsjahres von 3,25 auf 2,75 Prozent – konnten die Stimmung an den internationalen Kapitalmärkten nicht verbessern. Neben der konjunkturellen Entwicklung wurde diese negative Tendenz durch Bilanzunregelmäßigkeiten und Gewinnrevisionen einiger Unternehmen sowie politische Spannungen im Nahen Osten verstärkt.

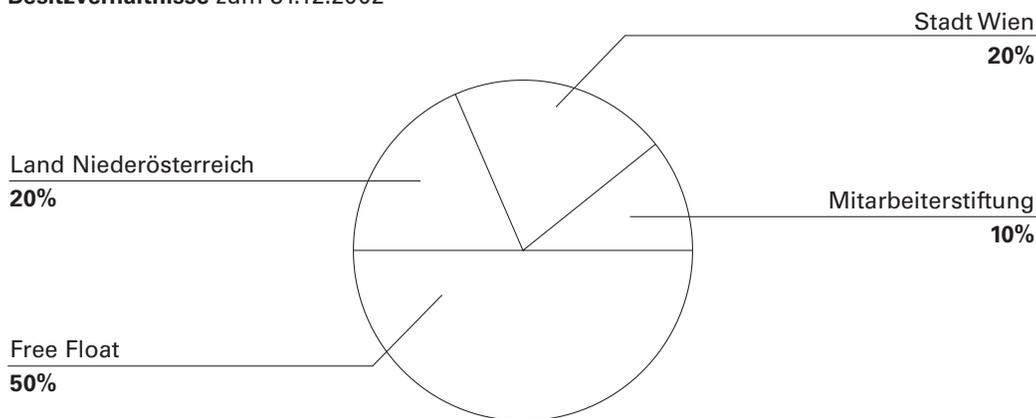
___Im Jahresvergleich verloren nahezu alle wichtigen Aktienindizes an Wert: Der Dow Jones sank im Vergleich zum Vorjahr um 17,8 Prozent, der DAX sogar um mehr als 43 Prozent. Der Wiener Markt konnte sich 2002 diesem Trend entziehen und einen Zuwachs von 0,85 Prozent verzeichnen.

___Nach einem für die gesamte Luftfahrtbranche schwierigen Vorjahr konnte sich die Aktie der Flughafen Wien AG im Jahr 2002 erneut ausgezeichnet behaupten. Nach einem zum ATX analog verlaufenden, leichten Einbruch im dritten Quartal des Jahres konnte sie sich letztendlich doch mit einem Wertzuwachs von über 6 Prozent sowohl im Branchenvergleich wie im Vergleich mit dem ATX positiv abheben. Wir verstehen dies als Bestätigung unserer offenen Aktionärskommunikation und, neben einem konstant hohen Gewinn je Aktie von € 3,35 und einer Dividendenrendite von 6,25 Prozent (Kurs per Jahresende), auch als wesentlichen Beitrag zu einer langfristig positiven Entwicklung. Gerne laden wir Sie ein, auch in Zukunft an der Erfolgsgeschichte Flughafen Wien teilzunehmen.

Wertpapierkürzel

Reuters	VIEV.VI
Bloomberg	FLUG AV
Datastream	O:FLU
ÖKB-WKN	091180
ISIN	AT000 091180 5
ÖTOB	FLU
ADR	VIAAY

Besitzverhältnisse zum 31.12.2002



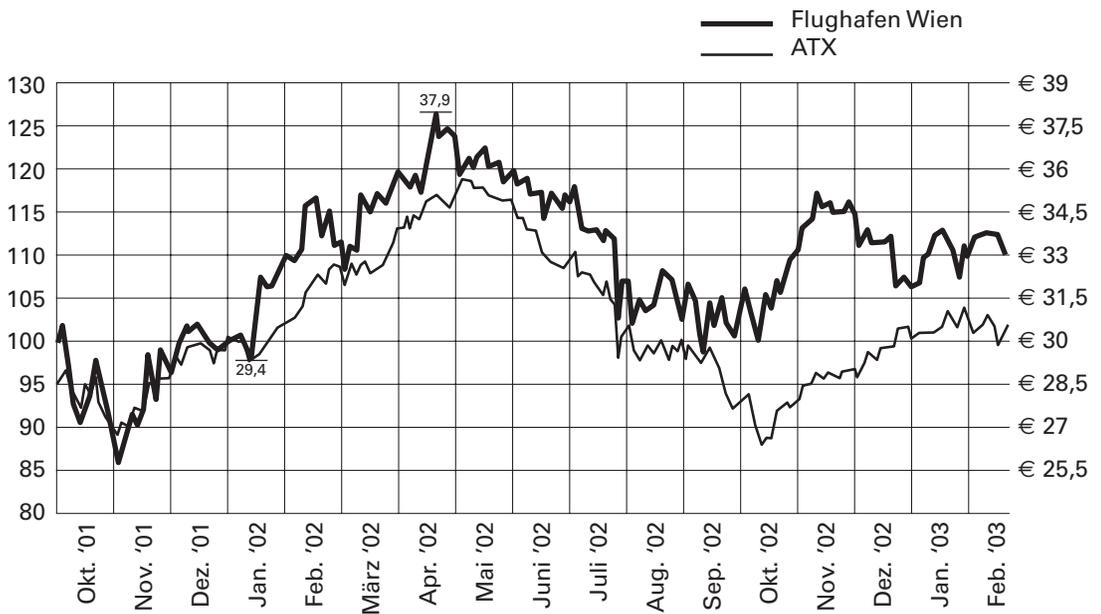
Börsennotierung

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

Börseumsatz

Der Börseumsatz der Flughafen-Wien-Aktie erreichte 2002 ein Volumen von € 361 Mio. (2001: € 556 Mio.). An der ÖTOB wurden 63.365 (2001: 28.799) Kontrakte gehandelt. Demnach lag die Aktie nach Anzahl der gehandelten Kontrakte an sechster (2001: 13.) Stelle. Mit einer Gewichtung von 4,7 Prozent am ATX Prime Market zum Ende des Berichtsjahres findet sich die Aktie auf Rang 10 unter den 39 Prime-Market-Werten.

Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie Indexiert (1.1.2002 = 100) und in Euro



Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2002	2001	2000
Grundkapital	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.	€ 152,67 Mio.
Anzahl der Stückaktien	21 Mio.	21 Mio.	21 Mio.
Kurs per 31.12.	€ 32,0	€ 30,0	€ 40,3
Jahreshöchstkurs	€ 37,9	€ 40,97	€ 43,9
Jahrestiefstkurs	€ 29,42	€ 25,76	€ 34,0
Gewinn je Aktie	€ 3,35	€ 3,16	€ 3,5
KGV ¹⁾	9,6	9,5	11,6
KCFV ¹⁾	5,6	6,4	8,4
Dividenden-Rendite ¹⁾	6,3	6,3	5,2
Pay-out-Ratio	59,8%	60,2%	60,3%

¹⁾ Kurs per Jahresende

Investor Relations

___ Gerade in Zeiten von Unsicherheit und Vertrauensschwund auf den internationalen Kapitalmärkten sehen wir es als unbedingte Pflicht an, unsere Informationspolitik auch weiterhin aktiv zu gestalten und institutionellen Investoren wie Privataktionären größtmögliche Transparenz und Informationsgehalt in der Berichterstattung zu bieten. Dieser Informationspflicht gegenüber der Financial Community kommt die Flughafen Wien AG gerne mit ausführlichen Quartalsberichten, regelmäßigen Ergebnispräsentationen vor Analysten und institutionellen Anlegern sowie durch Teilnahme an zahlreichen nationalen und internationalen Investorenkonferenzen nach.

___ Das Interesse namhafter Investmentbanken und Brokerhäuser an der Flughafen Wien AG spiegelt sich auch in zahlreichen Analysen wider: ___ Bank Austria-Creditanstalt, Wien ___ HSBC, London ___ Cazenove & Co. Ltd., London ___ HVB, München ___ Credit Suisse First Boston, London ___ Morgan Stanley Dean Witter, London ___ Dresdner Kleinwort Wasserstein, London ___ Merrill Lynch, London ___ Deutsche Bank, London ___ Raiffeisen Centrobank, Wien ___ ERSTE Bank, Wien ___ SchroderSalomonSmithBarney, London.

___ Privataktionären boten wir im Juni an zwei Tagen die Gelegenheit, den Flughafen Wien zu besichtigen. Die jährliche Teilnahme an der „Gewinn“-Messe, der bedeutendsten Veranstaltung für Privataktionäre in Österreich, verstehen wir als weitere Chance, einen stetigen Informationsfluss zu garantieren.



Finanzkalender 2003

Hauptversammlung	24. April 2003
Ex-Dividendentag	29. April 2003
Zahltag	6. Mai 2003
1. Quartal 2003	15. Mai 2003
Halbjahresergebnis 2003	28. August 2003
1.-3. Quartal 2003	13. November 2003

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

___ Wir laden unsere Privataktionäre herzlich ein, unsere Internet-Homepage unter www.viennaairport.com zu besuchen. Dort finden Sie auch die interaktive und mehrfach ausgezeichnete Online-Version unserer Geschäfts- und Quartalsberichte.

Gewinnverteilungsvorschlag

___ Das Geschäftsjahr 2002 schließt mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 42.008.707,66 ab. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2002 eine Dividende von € 2,00 je Aktie, das sind insgesamt € 42.000.000,-, ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 8.707,66 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Schwechat, im April 2003

Der Vorstand

Mag. Herbert Kaufmann
 Vorstandsmitglied und
 Sprecher des Vorstands

Ing. Gerhard Schmid
 Vorstandsmitglied

Dr. Kurt Waniek
 Vorstandsmitglied

Corporate Governance

Bekanntnis zum Corporate-Governance-Kodex

___Wir bekennen uns zum Österreichischen Corporate-Governance-Kodex und haben die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung eingeleitet, sodass die Bestimmungen des Kodex ab 24. April 2003 beachtet werden. Prinzipiell ist festzuhalten, dass das Management der Flughafen Wien AG bereits heute viele von diesen geforderten Verhaltensweisen umsetzt, insbesondere, was die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat und dessen Ausschüssen angeht.

Zusammenarbeit von Vorstand und Aufsichtsrat

___In einem normalen Geschäftsjahr sind sechs Sitzungen des AR-Plenums vorgesehen, zusätzlich finden laufend Sitzungen des Präsidiums und der Ausschüsse statt. Außerdem werden zu umfassenden Themen regelmäßig Klausuren veranstaltet, in denen sich die Aufsichtsratsmitglieder mit Fragen der Strategie und mit einzelnen Großprojekten vertraut machen. Strategisch relevante Themen der Unternehmensführung werden laufend mit dem Aufsichtsratspräsidium und regelmäßig im Plenum besprochen. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten täglich per e-mail den Pressespiegel der Flughafen Wien AG.

___Die Flughafen Wien AG hat mit Dienstanweisung vom 24. Mai 2002 die Compliance-Richtlinie samt Anhängen in Umsetzung der Emittenten-Compliance-Verordnung in Kraft gesetzt.

___Das Aufsichtsratsmitglied erhält pro Sitzung ein Entgelt in Höhe von € 220 und pro Jahr eine Jahresvergütung von € 4.000. Der Vorsitzende erhält € 8.000, die beiden Stellvertreter je € 6.000.

Flughafen-Wien-Aktie

___Veränderungen der Aktionärsstruktur werden, sofern sie die im Börsengesetz vorhandenen Schwellen überschreiten, gemäß diesen Bestimmungen veröffentlicht.

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

Konzernlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld

Rückgang des europäischen Luftverkehrs als Folge des 11. September – Flughafen Wien unter den wenigen positiven Ausnahmen

__Als wesentlicher Indikator für den wirtschaftlichen Erfolg eines Flughafens gilt die quantitative Entwicklung der Luftverkehrsbranche. Darüber hinaus wirkt das gesamtwirtschaftliche Umfeld über die Kaufkraft sowie das Konsum- und Reiseverhalten auf die Umsatzentwicklung ein.

Konjunktur und Branche

__Die konjunkturelle Entwicklung Österreichs 2002 lag mit einem Wirtschaftswachstum von 0,9 Prozent unter dem OECD-Schnitt von 1,3 Prozent. Positiv verlief hingegen die Entwicklung der Tourismusbranche. Ein Nächtigungsplus von 1,4 Prozent lässt die Gesamtanzahl der Nächtigungen auf knapp 116,8 Millionen anwachsen, die somit beinahe das Niveau von 1995 (2001: 117,1 Mio.) erreichen. Der Anteil ausländischer Gäste stieg um 2,5 Prozent auf 85,8 Millionen, während jener der Inländer mit 1,4 Prozent auf 31,0 Millionen rückläufig war.

__Im Zentrum politischer Diskussionen stand der Abschluss der Beitrittsverhandlungen der EU mit zehn Staaten im Dezember 2002 (Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Malta, Zypern, Slowenien, Tschechien und Ungarn). Entgegen der sich weiterhin verzögernden internationalen Konjunkturerholung weisen diese Länder mit jährlichen Wachstumsraten von 3 bis 5 Prozent eine beachtliche wirtschaftliche Dynamik auf.

__Die Staats- und Regierungschefs der 15 EU-Mitgliedsländer haben beim Gipfel von Kopenhagen mit der geplanten Aufnahme dieser zehn Länder per Mai 2004 die bislang größte Erweiterungsrunde der Union beschlossen. Für uns bedeutet das einen weiteren Meilenstein in Richtung der vollständigen Integration dieser Länder in die EU, die aus unserer Sicht mit dem erst späteren Fall der Schengengrenze abgeschlossen sein wird. Damit verbunden ist eine entscheidende Vergrößerung des Einzugsgebiets von derzeit 5,6 Millionen auf 14,3 Millionen Menschen. Der Flughafen Wien wird in diesem Einzugsgebiet jener Flughafen mit den meisten internationalen und osteuropäischen Destinationen sein und seine Rolle als Hub in dieser Region weiter ausbauen.

Europäische und österreichische Luftverkehrsentwicklung

__Die Entwicklung des europäischen Luftverkehrs litt im vergangenen Jahr unter den massiven Nachwirkungen der tragischen Ereignisse des 11. September. Die Flugbewegungen der wichtigsten europäischen Flughäfen gingen im Schnitt um 3,3 Prozent zurück, die Passagieranzahl um 1,5 Prozent. Die Arbeitsgemeinschaft der deutschen Verkehrsflughäfen meldet bei der Anzahl aller von deutschen Flughäfen abgefertigten Passagiere sogar einen Rückgang von 2,8 Prozent. Selbst der seit Jahren rapid wachsende Flughafen München verzeichnete ein leichtes Minus von 0,2 Prozent.

__Positive Ausnahmen bilden in Europa die Londoner Airports mit einem Passagierplus von 3,2 Prozent, Prag mit 3,5 Prozent, Kopenhagen mit 0,9 Prozent und Wien mit 1 Prozent Passagierwachstum. Mit einem Minus von 15,3 Prozent war die Entwicklung in Zürich (aufgrund der Insolvenz der Swissair) besonders negativ.

__In Wien konnte mit einem Anstieg der Passagieranzahl von 1 Prozent und 0,7 Prozent der Flugbewegungen eine deutlich bessere Verkehrsentwicklung verzeichnet werden. Das Frachtvolumen stieg um 0,3 Prozent.



Flughafen	Passagiere in Mio.	Veränderung zu 2001 in %	Flug- bewegungen	Veränderung zu 2001 in %
Wien	11,97	+1,0	186.782	+0,7
München	23,16	-0,2	320.321	+3,2
Zürich	17,76	-15,3	255.695	-8,4
Frankfurt	48,45	-0,2	442.347	+0,5
Kopenhagen	18,20	+0,9	262.462	-7,6
Londoner Airports ¹⁾	109,02	+3,2	849.530	-0,7
Budapest	4,47	-2,5	77.941	-4,0
Prag	6,31	+3,5	103.904	+6,5

¹⁾ London Heathrow, Gatwick, Stansted

Entwicklung Austrian-Airlines-Gruppe

Die Austrian-Airlines-Gruppe (Austrian Airlines, Lauda Air, Tyrolean Airways) verzeichnete selbst in einem für die Weltluftfahrt schwierigen Jahr mit einem Plus von 3,3 Prozent einen Passagierrekord. Auf Linienflügen wurden rund 7,3 Millionen Fluggäste befördert (+1,2%), im Charterverkehr waren es 1,6 Millionen (+14%). Die Auslastung der Flugzeuge stieg um 2,4 Prozentpunkte auf 72,6 Prozent.

Umsatz

Leichter Rückgang bei Airport und Handling, erneuter Zuwachs bei Non-Aviation

Der Umsatz der Flughafen-Wien-Gruppe ging im Berichtsjahr um 0,5 Prozent auf € 318,4 Mio. zurück. Mit einem Anteil von 42,7 Prozent blieb das Segment Airport trotz eines leichten Minus von 0,3 Prozent auf € 135,8 Mio. das umsatzstärkste Segment. Im Wesentlichen bestimmt sich die Umsatzzusammensetzung dieses Segments aus den verschiedenen Flughafentarifen (Landetarif, Fluggasttarif und Infrastrukturtarif). Haupteinflussfaktor des Segments Airport war die Verkehrsentwicklung: 1 Prozent Plus bei den Passagieren, 0,7 Prozent Plus bei den Flugbewegungen und -2 Prozent beim für die Berechnung des Landetarifs ausschlaggebenden Höchstabfluggewicht. Die 3-prozentige Reduktion der Landetarife, Ermäßigungen für neue Langstrecken bzw. Osteuropadestinationen sowie die Schaffung neuer Frequenzen in diese wachstumsstarken Regionen wirkten sich auf die Umsatzentwicklung aus. Mit diesem attraktiven Tarifmodell ist es uns gelungen, Malaysia Airlines und andere Fluggesellschaften als Kunden zu gewinnen; wir konnten auch elf neue Destinationen und 41 neue Frequenzen in unsere strategisch wichtigen Märkte schaffen.

Das Segment Handling, das mit 33,1 Prozent zum Gesamtumsatz des Konzerns beitrug, verzeichnete aufgrund der Verkehrsentwicklung und der durch den Wettbewerb mit dem zweiten Bodenabfertiger unter Druck geratenen Preise ein Minus von 5,1 Prozent auf € 105,3 Mio.

Ein Umsatzplus von 3,6 Prozent erzielte das Segment Non-Aviation, das nun 23,6 Prozent des Konzernumsatzes ausmacht. Der Zuwachs ist sowohl auf eine vermehrte Nachfrage nach Sicherheitsdienstleistungen (+24,2%) als auch auf eine positive Entwicklung in den Shops und der Gastronomie (+5,4%) sowie auf die Vermietung neu geschaffener Flächen in „Cargo Nord“ an UPS und TNT zurückzuführen.

Der den Segmenten nicht zuordenbare Umsatz betrug € 1,9 Mio. Dieser resultiert beispielsweise aus Beratungsleistungen, Einnahmen aus dem Besucherdienst und Entgelten für Filmaufnahmen.

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

Anteil Jahresumsatz nach Quartalen

	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
in %	22,2	25,9	27,4	24,5

Entwicklung Umsatz in € Mio.

Airport

2002		135,8
2001		136,2
2000		137,4

Handling

2002		105,3
2001		111,0
2000		117,9

Non-Aviation

2002		75,3
2001		72,7
2000		71,7

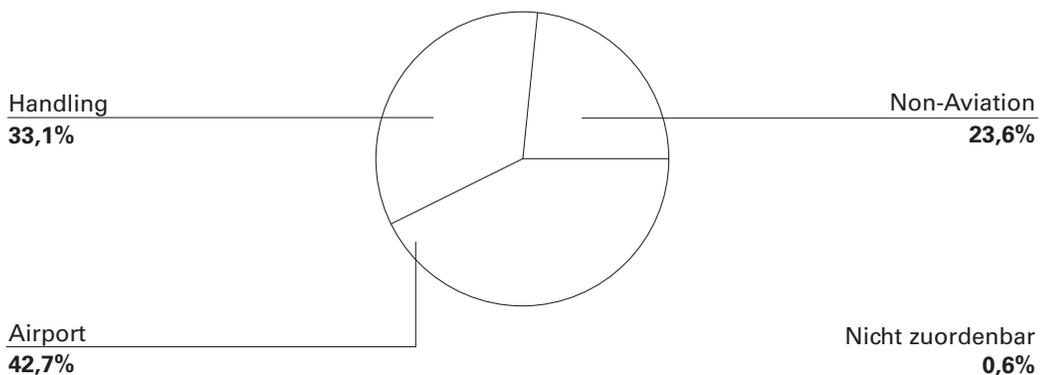
Gesamt

2002		318,4
2001		320,1
2000		327,4

Nicht zuordenbar

2002	1,9
2001	0,3
2000	0,4

Struktur des Konzernumsatzes 2002



Ertragslage

Ergebnisverbesserung durch günstige Verkehrsentwicklung und Einmaleffekt

___Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Ergebnisse der Flughafen-Wien-Gruppe deutlich verbessert. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg um 13,9 Prozent auf € 97,1 Mio., das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) um 8,9 Prozent auf € 105,6 Mio. und der Jahresgewinn um 6,1 Prozent auf € 70,3 Mio. Neben der über den Erwartungen liegenden Verkehrsentwicklung wirkte sich ein Einmaleffekt – die Abfindung von Pensionsansprüchen und die damit verbundene teilweise Auflösung von Rückstellungen – in Höhe von € 19,9 Mio. positiv auf die Ergebnisentwicklung aus.

___Den größten Beitrag zum Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) liefert mit € 61,2 Mio. das Segment Airport, gefolgt von dem Segment Non-Aviation mit € 33,1 Mio. und dem Segment Handling mit € 22,5 Mio.

___Die Summe der Betriebsaufwendungen konnte um 5,0 Prozent auf € 231,3 Mio. gesenkt werden, obwohl die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen um 9,4 Prozent auf € 19,2 Mio. gestiegen sind. Diese beinhalten Hilfs- und Verbrauchsmaterialien (+1,0% auf € 9,8 Mio.) für den Flughafenbetrieb, bezogene Strom- und Wärmeleistungen (+3,9% auf € 7,3 Mio.) sowie zugekaufte Dienstleistungen, die an Kunden weiterverrechnet werden (+161,8% auf € 2,1 Mio.).

___Der Personalaufwand sank um 13,9 Prozent auf € 120,3 Mio. Der Rückgang ist größtenteils durch die Auflösung von Pensionsrückstellungen für 588 aktive Dienstnehmer in Höhe von € 19,9 Mio. bedingt. Dieser positive Einmaleffekt verteilt sich unterschiedlich stark auf die einzelnen Segmente: € 3,5 Mio. auf das Segment Airport, € 9,3 Mio. auf das Segment Handling und € 4,9 Mio. auf das Segment Non-Aviation. Diesen Segmenten nicht zuordenbar waren € 2,2 Mio. Die Anzahl der Beschäftigten sank um 0,5 Prozent auf 2.612 Mitarbeiter, die Produktivität konnte um 3,2 Prozent gesteigert werden. Die neuen kollektivvertraglichen Vereinbarungen bewirkten eine 2,5-prozentige Erhöhung der Grundlöhne und -gehälter. Die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen, von der im Jahr 2002 € 1,4 Mio. verbraucht wurden, soll zur Einführung einer neuen Kollektivvertragsystematik verwendet werden. Im Berichtsjahr wurden € 1,0 Mio. dotiert.

___Bedingt durch die im Vergleich zum Vorjahr vermehrte Investitionstätigkeit – insbesondere aufgrund der Errichtung des „Cargo Nord“ und der Erweiterung der Vorfelder – stiegen die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen um 3,9 Prozent auf € 42,8 Mio. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 9,1 Prozent auf € 49,1 Mio. Die darin inkludierten Marketingaufwendungen wurden zur nachhaltigen Absicherung der starken Position des Flughafen Wien als Drehscheibe auf € 10,3 Mio. verdoppelt. Die Aufwendungen für Instandhaltung stiegen um 13,9 Prozent auf € 14,3 Mio., Versicherungszahlungen um € 0,3 Mio. Die enormen Prämien erhöhungen nach dem 11. September trafen die Flughafen Wien AG nur in geringem Ausmaß, da eine Haftpflichtversicherung bis Ende Dezember 2002 aufrecht war.

___Das Finanzergebnis sank um 27,3 Prozent auf € 8,5 Mio. Die Steigerung der Investitionen und der Erwerb der Beteiligung an der Malta International Airport plc. führten zu einem Rückgang des Veranlagungsvolumens und des Zinsergebnisses. Die Abschreibung der Beteiligung an der Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. in Höhe von € 1,6 Mio. trug gleichfalls zur Reduktion des Finanzergebnisses bei.

___Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) stieg somit um 8,9 Prozent auf € 105,6 Mio. Die Steuerquote liegt mit 33,4 Prozent über dem Wert des Vorjahres (31,5%). Steuerfreie Beteiligungserträge (Genussrechtszinsen) und die Ausnutzung der Investitionszuwachsprämie ermöglichten unter anderem ein Unterschreiten des österreichischen Körperschaftsteuersatzes von 34 Prozent. Der Jahresgewinn stieg im Berichtsjahr um 6,1 Prozent auf € 70,3 Mio. Der Gewinn pro Aktie erhöhte sich auf € 3,4 (2001: € 3,2).

Wertschöpfungsrechnung in € Mio.

	2002	2001	2000
Herkunft			
Betriebsleistung	328,4	328,7	334,4
minus Vorleistung	-102,1	-91,6	-98,2
Wertschöpfung	226,3	237,1	236,2
Verwendung			
Mitarbeiter	117,3	136,5	130,4
Aktionäre	42,0	39,9	44,1
Unternehmen	28,3	26,4	29,0
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	0,2	0,1	0,1
Öffentliche Hand (Steuern)	38,4	34,1	32,6
Minderheitenanteile	0,0	0,1	0,0
Wertschöpfung	226,3	237,1	236,2

Gewinn-und-Verlust-Rechnung Kurzfassung, in € Mio.

	2002	2001	2000	Airport	Handling	Non-Aviation
Betriebsleistung	328,4	328,7	334,4	161,4	111,9	124,0
Betriebsaufwand	231,3	243,5	241,3	100,2	89,4	90,9
EBIT	97,1	85,2	93,1	61,2	22,5	33,1
Finanzergebnis	8,5	11,7	9,5			
EBT	105,6	96,9	102,6			
Steuern	35,3	30,6	29,5			
Jahresgewinn	70,3	66,3	73,1			

Rentabilitätskennzahlen in %

	2002	2001	2000
EBIT-Margin	29,6	25,9	27,9
EBITDA-Margin	42,6	38,5	41,1
ROE	12,9	12,7	13,5
ROCE	14,7	13,4	14,8
Umsatzrendite / ROS	30,5	26,6	28,4

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Stärkung der Eigenkapitalquote und Verbesserung des operativen Cash Flow

Aktiva

Das langfristige Vermögen erhöhte sich im Berichtsjahr um 10,4 Prozent auf € 599,0 Mio. (2001: € 542,8 Mio.), der Anteil am Gesamtvermögen stieg um 5,4 Prozentpunkte auf 76,9 Prozent. Die Ursachen dieser Entwicklung liegen in der Zunahme der Investitionstätigkeit um 29,9 Prozent und im Anstieg des Finanzanlagevermögens infolge der Beteiligung an Malta International Airport plc. (€ 25,8 Mio.). Der Rückgang der aktiven latenten Steuern um € 10,0 Mio. auf € 16,8 Mio. erklärt sich durch die Realisierung der Steuerbegünstigung aus der Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung und der Auflösung bzw. Verwendung der Pensionsrückstellungen.

Die Dividendenausschüttung und die Finanzierung der getätigten Investitionen durch liquide Mittel führten zu deren Rückgang um € 33,2 Mio. auf € 139,2 Mio. Das kurzfristige Vermögen betrug € 180,3 Mio. und verringerte sich um 5,4 Prozentpunkte auf einen Anteil von 23,1 Prozent am Gesamtvermögen.

Passiva

Der aus dem Gewinn des Vorjahres thesaurierte Betrag von € 26,4 Mio. führte zu einem 5,2-prozentigen Anstieg des Eigenkapitals auf € 559,9 Mio. Damit einhergehend stieg die Eigenkapitalquote von 70,1 auf 71,8 Prozent. Bedingt durch die anhaltende Börsenflaute entwickelte sich die Neubewertungsrücklage für Wertpapiere negativ und wirkte sich mit € -3,3 Mio. auf Gewinnrücklagen aus.

Der Anteil der langfristigen Schulden konnte um 20,4 Prozent auf € 103,2 Mio. reduziert werden. Maßgeblich verantwortlich hierfür war der Abbau der Pensionsrückstellungen um € 33,9 Mio., der aufgrund der Vereinbarungen zur Pensionsabfindung vorgenommen werden konnte.

Der Anstieg der kurzfristigen Schulden um 18,9 Prozent auf € 116,1 Mio. wurde durch eine Aufstockung der Rückstellung für nicht abgerechnete, erhaltene Leistungen, eine Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Rückstellungsbildungen für Steuern und Restrukturierungsmaßnahmen verursacht. Auch die Verpflichtung zur Aufbringung von € 8,8 Mio. an Gesellschaftermitteln gegenüber dem Joint-Venture-Unternehmen City Air Terminal Betriebsges.m.b.H. (CAT) fällt unter diese Bilanzposition.

Cash Flow

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit konnte aufgrund des verbesserten Ergebnisses vor Steuern um 23,0 Prozent auf € 120,9 Mio. gesteigert werden (2001: € 98,3 Mio.).

Verstärkte Investitionstätigkeiten und die Beteiligung an Malta International Airport plc. erhöhten den Netto-Geldabfluss aus der Investitionstätigkeit um 93,2 Prozent auf € 110,9 Mio.

Der Geldabfluss aus der Finanzierungstätigkeit blieb mit € 41,2 Mio. annähernd gleich.

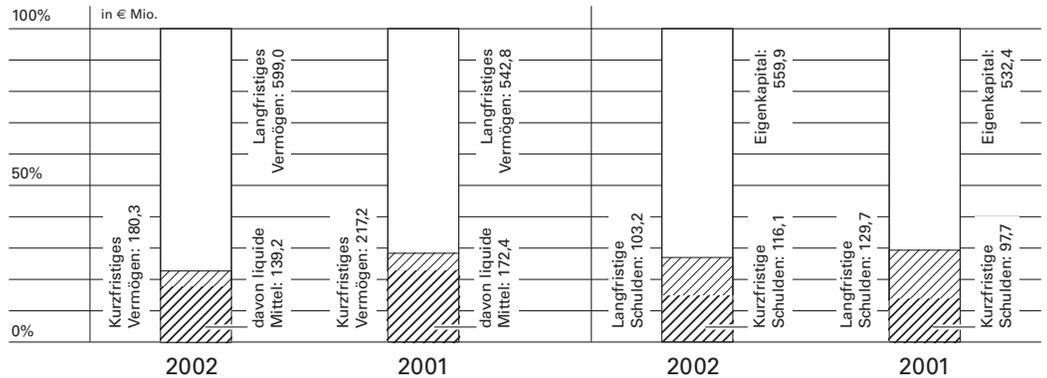
Die zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes in Höhe von € -31,2 Mio. und die erfolgsneutrale Veränderung der Neubewertungsrücklage in Höhe von € -2,1 Mio. führten zu einer Reduzierung des Finanzmittelbestandes auf € 139,2 Mio. per Jahresende (2001: € 172,4 Mio.).

Aktiva

Bilanzsumme 2002 € 779,3 Mio. Bilanzsumme 2001 € 759,9 Mio.

Passiva

Bilanzsumme 2002 € 779,3 Mio. Bilanzsumme 2001 € 759,9 Mio.


Kurzfassung Cash Flow in € Mio.

	2002	2001	2000
CF aus dem operativen Bereich	120,9	98,3	100,9
CF aus Investitionsaktivitäten	-110,9	-57,4	-26,7
CF aus Finanzierungsaktivitäten	-41,2	-43,4	-124,4
Veränderung der flüssigen Mittel	-33,2	-7,9	-54,7
Endbestand der flüssigen Mittel	139,2	172,4	180,2

Finanzkennzahlen in %

	2002	2001	2000
Anlagenintensität	74,7	67,9	66,8
Anlagendeckungsgrad	113,9	128,3	131,7
Eigenkapitalquote	71,8	70,1	68,5
Gearing	-24,3	-31,6	-34,4
Working Capital (in € Mio.)	-71,9	-48,6	-49,4
WACC	8,0	8,1	8,6

Investitionen

Trotz Beteiligung am Flughafen Malta bleibt Investitionsvolumen unter Plan

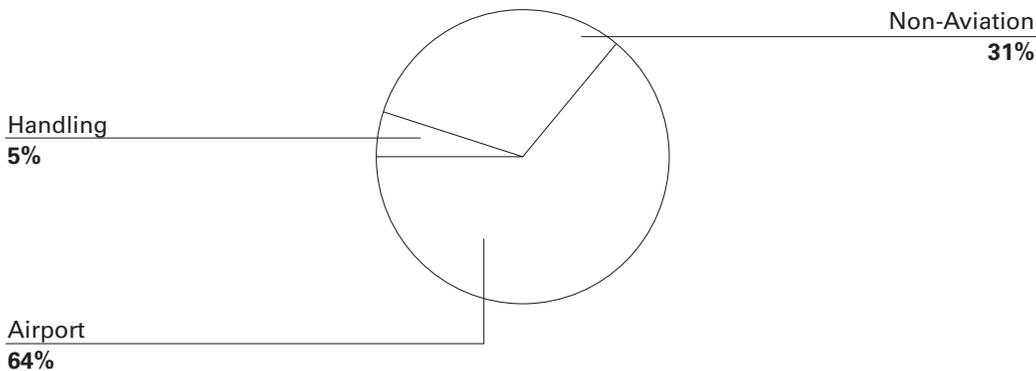
Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen stiegen um € 18,3 Mio. auf € 79,6 Mio. und lagen somit deutlich unter den Planvorgaben von € 153,2 Mio. Aufgrund des Passagierrückgangs der ersten fünf Monate des Jahres 2002 haben wir Investitionen niedriger Dringlichkeit aufgeschoben.

Die umfangreichsten Investitionstätigkeiten des vergangenen Jahres betrafen die Erweiterung des Vorfeldes West und Nordost um € 25,1 Mio., die Planung für den Terminal VIE-Sky-link um € 6,4 Mio. sowie die Errichtung des „Cargo Nord“ um € 10,1 Mio.

Von großer strategischer Bedeutung war die Erweiterung des Finanzanlagevermögens um die Beteiligung an der Malta International Airport plc. mit einem Investitionsvolumen von € 25,8 Mio. Gemeinsam mit zwei anderen Konsortialmitgliedern haben wir im Juli 2002 40 Prozent der Aktien der Malta International Airport plc. erworben. Die Flughafen Wien AG hält 57,1 Prozent der Anteile der Konsortialgesellschaft Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und somit indirekt 22,8 Prozent an der Malta International Airport plc.

Anteil der Segmente an Investitionen

(Immaterielles und Sachanlagevermögen)



Investitionen und Finanzierung in € Mio.

	2002	2001	2000
Immaterielles Anlagevermögen	2,3	1,0	0,5
Sachanlagevermögen	77,3	60,3	28,0
Finanzanlagevermögen	34,3	6,5	1,1
Investitionen gesamt	113,9	67,8	29,7
CF aus dem operativen Bereich	120,9	98,3	100,9
Investitionen	113,9	67,8	29,7
Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände und Sachanlagen	42,8	41,2	44,4

Risiken der zukünftigen Entwicklung

Schnelle, flexible Strategien und operative Maßnahmen sichern unsere Position

Irak-Krieg

Die direkten Auswirkungen eines Irak-Krieges auf die internationale Luftfahrt und auf den Flughafen Wien hängen von der Dauer und der Intensität des Konflikts ab. Die Szenarien reichen von einem kurzfristigen Wachstumsstopp bis zu einem nachhaltigen Verkehrsrückgang. Wir haben die durchaus dramatischen Auswirkungen des 11. September gut bewältigt, weil wir sowohl in der Kosten- und Preisentwicklung als auch in unserem Investitionsprogramm flexibel sind, und wir werden daher auch auf zukünftige Konflikte entsprechend reagieren.

Terroranschläge

Die Präventivmaßnahmen wurden nach dem 11. September in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat entwickelt und sind nach wie vor in Kraft. Als erster Flughafen Europas haben wir Hundeführer und Sprengstoffhunde ausgebildet, die auf gefährdeten Flügen Passagiere vor Betreten des Luftfahrzeugs kontrollieren. Seit Jänner 2002 werden Schritt für Schritt verschärfte, EU-weit geltende Maßnahmen umgesetzt. Die wichtigsten sind die 100-prozentige Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks, des Frachtguttraums, der Post und Expresssendungen. Wir setzen ferner auf gezielte Mitarbeiterschulung in den verschiedensten Bereichen, um die Aufmerksamkeit zu sensibilisieren.

Beibehalten der Position als bedeutendster Ost-West-Hub Europas

Die Position des Flughafen Wien als wichtigste Drehscheibe nach Osteuropa konnte in den vergangenen zwei Jahren entscheidend ausgebaut werden. Ein zweistelliges Wachstum in diesen Märkten ist dafür ebenso Beweis wie die Tatsache, dass Wien zu den führenden Anbietern mit den meisten Destinationen nach Osteuropa – darunter auch eine Reihe von exklusiven Sekundärdestinationen – gehört. Insgesamt haben wir im vergangenen Jahr € 5,0 Mio. für Marketingmaßnahmen zur Bewerbung der Drehscheibe Wien in den Zielmärkten aufgewendet.

Entwicklung des Homecarriers

Im vergangenen Jahr hat sich die wirtschaftliche Entwicklung unseres Homecarriers wesentlich verbessert. Wir sind überzeugt, dass die vom Management eingeleiteten Maßnahmen dazu beitragen werden, Austrian Airlines als leistungsstarke, eigenständige Fluggesellschaft nachhaltig abzusichern.

Risikomanagement

Zum Monitoring strategischer Projekte wie auch zur Risikobewertung in der Vorprojektphase wurde ein Analyse- und Bewertungsverfahren entwickelt. Dazu wurde ein mehrdimensionales Scoring-Modell zur systematischen Risikoquantifizierung ausgearbeitet. Die Ergebnisse werden in Form eines Risikoprofils dargestellt und bilden einen integralen Bestandteil der Entscheidungsgrundlagen. Aus diesen Analyseergebnissen werden Maßnahmen zur Risikovermeidung und -absicherung abgeleitet. Monitoring erfolgt im Rahmen des Projekt-Controllings.

Finanzielle Risiken

Aufgrund der guten Ergebnisse der letzten Jahre verfügt die Flughafen Wien AG über liquide Mittel von € 139,2 Mio. sowie keine nennenswerten Finanzschulden und ist daher in der Lage, Projekte selbst zu finanzieren bzw. mittelfristig Fremdkapital aufzunehmen, ohne in Ertragsprobleme zu kommen. Die bislang reine Eigenkapitalfinanzierung und die gute Liquiditätssituation geben Sicherheit, Krisenzeiten zu bewältigen.

Versicherungen

Gegen Haftpflichtrisiken und die Folgen von Großschadensereignissen (z. B. Brand) sind wir – auch bei längerer Betriebsunterbrechung – versichert. Die Situation insbesondere im Rückversicherungssektor, die Versicherungen gegen Kriegs- und Terrorrisiken betreffend, ist nach wie vor extrem angespannt. Die entsprechenden Prämien sind exorbitant hoch und übersteigen die bisherigen Aufwendungen um ein Vielfaches. Der Flughafen Wien hat dennoch für einen aufrechten Versicherungsschutz gesorgt und ist bestrebt, zusätzlich zu allen Maßnahmen zur Risikovermeidung den Prämienaufwand so gering wie möglich zu halten.

Prognosebericht

Flexible Ausbaupläne, großes Potenzial Osteuropa

Das österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) prognostiziert für das Jahr 2003 ein Wirtschaftswachstum von 1,7 Prozent sowie eine ähnlich positive Entwicklung für die Folgejahre. Wir gehen davon aus, dass sich diese konjunkturelle Erholung positiv auf die Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien auswirken wird. Zusätzliche Impulse erwarten wir auch durch die EU-Erweiterung. Die prognostizierten Konjunkturdaten der Beitrittsländer liegen unverändert über dem EU-Durchschnitt und lassen einen Anstieg des Reiseaufkommens vermuten. Durch die hohe Anzahl an Osteuropadestinationen wird sich diese Entwicklung günstig auf den Geschäftsverlauf des Flughafen Wien auswirken. Wir erwarten daher in den nächsten Jahren ein Passagierwachstum von durchschnittlich 4,6 Prozent und eine Zuwachsrate, die deutlich über dem europäischen Durchschnitt liegt.

Für das laufende Geschäftsjahr rechnen wir mit einem Anstieg der Passagieranzahl von mehr als 4 Prozent, einem Plus von 2 Prozent bei den Flugbewegungen sowie einer Stagnation des Höchstabfluggewichts.

Die hier angeführten Prognosen berücksichtigen nicht die Auswirkungen eines möglichen Irak-Konflikts. Wir würden mit einem teilweisen Verzicht auf Investitionsvorhaben und Programmen zur Kosteneinsparung im operativen Geschäft auf eventuelle Negativfolgen dieses Konfliktes reagieren.

Sollte sich unsere Verkehrsprognose bestätigen, so werden wir in den Terminalausbau bis 2008 € 414 Mio. investieren. Noch im laufenden Jahr sollen die sieben Busgates mit einer Investitionssumme von € 10,6 Mio. fertig gestellt werden. Ebenso in Angriff nehmen werden wir den Bau des an die Austro Control vermieteten Flugsicherungsturms (Investitionsvolumen: € 28,5 Mio.) sowie die Errichtung des Office Parks mit einer Bürofläche von 26.000 Quadratmetern (Investitionsvolumen: € 50,3 Mio.). Der Airport Express – ein Joint Venture zwischen der Flughafen Wien AG (50,1%) und den Österreichischen Bundesbahnen – wird im Dezember 2003 seinen Betrieb aufnehmen. Der Investitionsanteil der Flughafen Wien AG an diesem Projekt beträgt € 9 Mio.

Großes Augenmerk werden wir auch weiterhin auf die Entwicklung der Personalkosten legen. Entscheidende Schritte zur Entlastung – wie die Abfindung der Pensionsansprüche von 588 Dienstnehmern sowie die Umwandlung in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung – wurden von uns bereits gesetzt; in Zukunft werden ein neuer Kollektivvertrag und andere Restrukturierungsmaßnahmen zu einer möglichst flachen Entwicklung unserer Personalkosten beitragen. Darüber hinaus gilt unser Engagement der laufenden Überprüfung und Verbesserung von Arbeitsprozessen unter Einbindung der betroffenen Mitarbeiter, um Produktivität und Kundenzufriedenheit zu verbessern.

___Die Verkehrsentwicklung in den ersten zwei Monaten des Jahres 2003 lag mit einem Plus von 11,9 Prozent bei den Passagieren (Transfer: +19,9%), 7,5 Prozent bei den Flugbewegungen und 11,6 Prozent beim Höchstabfluggewicht über unseren Erwartungen. Die positive Entwicklung war unter anderem von der guten Akzeptanz der Low-Cost-Carrier getragen.

___Am 7. Februar 2003 ist der „Letter of Intent“ zur Privatisierung der Berliner Flughäfen abgelaufen und wurde bis Redaktionsschluss nicht verlängert. Eine Realisierung des Projekts erscheint daher im Augenblick wenig aussichtsreich. Wir haben deshalb unsere Beteiligung in Höhe von € 1,6 Mio. schon in der Bilanz 2002 abgeschrieben.

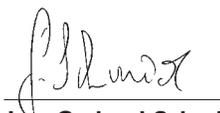
___Aus dem Projekt zur Errichtung eines Greenfield-Airports im spanischen Ciudad Real haben wir uns zur Gänze zurückgezogen. In einer Gesellschafterversammlung der Ciudad Real Aeroportos, S.L. wurde von den Mitgesellschaftern beschlossen, die Anteile der VIE España zum Nominale zu erwerben.

Schwechat, am 25. Februar 2003

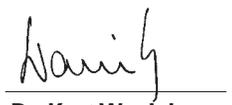
Der Vorstand



Mag. Herbert Kaufmann
Vorstandsmitglied und
Sprecher des Vorstands



Ing. Gerhard Schmid
Vorstandsmitglied



Dr. Kurt Waniek
Vorstandsmitglied

Segmentberichterstattung

Airport

Starkes Wachstum im Transfer, nach Osteuropa und Fernost als Motor der Verkehrsentwicklung

Segment Airport im Überblick in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter

	2002	2001	2000
Externer Umsatz	135,8	136,2	137,4
Investitionen	50,6	32,6	17,1
Abschreibungen	25,5	24,9	29,4
Mitarbeiter	336	342	331
Zuordenbare Aktiva	385,0	356,7	352,3
Betriebsergebnis	61,2	66,1	68,1
EBIT-Margin	37,9%	40,0%	40,2%

Das Segment Airport umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen, des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und Winterdienst gehören ebenso zum Segment Airport wie die Betreuung bestehender sowie die Akquirierung neuer Fluggesellschaften. Eine wesentliche Aufgabe ist die mittel- und langfristige Sicherstellung der Pisten- und Terminalkapazität. Das Segment Airport deckt somit die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers ab.

Entwicklung im Geschäftsjahr

Die Entwicklung des Segments Airport war im Berichtsjahr durch die Auswirkungen der tragischen Ereignisse des 11. September geprägt, wobei die Verkehrsentwicklung besser als erwartet verlief. Statt dem prognostizierten Minus von 4 Prozent bei den Passagieren verzeichneten wir ein Plus von 1 Prozent. Der Motor der Verkehrsentwicklung lag im Transfer (+11,2%), im Verkehr nach Osteuropa (+9,5%) und nach Fernost (+17%).

Insgesamt erzielte das Segment Airport mit 336 Mitarbeitern 2002 einen Umsatz von € 135,8 Mio.; das bedeutet gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 0,3 Prozent. Der Personalaufwand sank aufgrund des Einmaleffekts durch die teilweise Auflösung von Rückstellungen für Pensionen um 12,4 Prozent. Trotz höherer Ausgaben für Marketing und das Mediationsverfahren verzeichneten die sonstigen Aufwendungen dank eines strengen Kostenmanagements nur ein Plus von 7,3 Prozent. Das Betriebsergebnis des Segments Airport sank um 7,5 Prozent auf € 61,2 Mio. Die EBIT-Margin betrug 37,9 Prozent.

Verkehrsentwicklung im Detail

Das Jahr 2002 begann mit einem Minus bei den Passagieren von 7,1 Prozent im Jänner und endete mit einem Plus von 16,1 Prozent im Dezember. Passagierrückgänge gab es im Februar (-5,6%), im März (-2,5%), im April (-5,3%) und im Mai (-2,2%), während der Juni ein Plus von 0,5 Prozent brachte. Juli und August waren, bedingt durch den schwächeren touristischen Verkehr, mit -2,9 und -3,4 Prozent negativ, ab September (+2,7%) ging es stetig bergauf. Oktober (+14,7%), November (+12,8%) und Dezember (+16,1%) konnten das Minus aus

dem Vorjahr mehr als kompensieren, sodass in Summe der Flughafen Wien im Jahr 2002 zu den wenigen europäischen Flughäfen mit einem Passagierplus zählte. Die Flugbewegungen stiegen um 0,7 Prozent, das Höchstabfluggewicht (MTOW) sank um 2 Prozent. Mit einem Plus von 11,2 Prozent im Transferverkehr und einem von 9,5 Prozent nach Osteuropa konnten wir unsere starke Position als führender West-Ost- und vermehrt auch als West-Fernost-Hub weiter ausbauen. Der Anteil der Transferpassagiere hat sich im Berichtsjahr von 31,9 auf 35,1 Prozent erhöht. Frequenzsteigerungen nach Fernost brachten uns ein Plus von 17 Prozent in diese Region. Insgesamt haben uns 55 Linienfluggesellschaften angefliegen, die 128 Destinationen bedienen.

___ Sehr erfolgreich etablieren sich die neuen Fluglinien Germanwings und Air Berlin, die sich über eine ausgezeichnete Auslastung freuen dürfen. Der Flughafen Wien bietet ihnen mit kurzen Turnaround-Zeiten und pünktlicher, effizienter Abfertigung das ideale Umfeld für ihren Rotationsrhythmus. Darüber hinaus erweist sich Wien als attraktive Incoming-Destination.

Sicherheitsstufe 2

___ Die vom Bundesministerium für Inneres nach den tragischen Ereignissen des 11. September verfügte Sicherheitsstufe 2 galt das gesamte Berichtsjahr. Durch intensive Zusammenarbeit mit den Behörden ist es uns gelungen, den hohen Sicherheitsstandard so zu etablieren, dass die Abläufe für Mitarbeiter und Passagiere nicht gestört werden. Als erster Flughafen Europas haben wir Hunde ausgebildet, die Passagiere bestimmter Flüge vor Betreten des Flugzeugs auf versteckten Sprengstoff kontrollieren.

Marketingaktivitäten

___ Nachdem wir im November 2001 die Landetarife für Langstreckenflugzeuge gesenkt hatten, boten wir im Frühjahr 2002 allen Fluggesellschaften ein Incentive-Paket an, das bei Frequenzerhöhungen und Aufnahme neuer Destinationen auf der Langstrecke und nach Osteuropa einen um 60 bis 80 Prozent reduzierten Landetarif während des ersten Jahres vorsieht. Zusätzlich haben wir die Drehscheibe Wien mit einer klassischen internationalen Werbekampagne beworben und die Marketingaktivitäten in unseren östlichen Nachbarländern intensiviert.

Investitionen

___ Die größten Investitionen des Segments Airport im Berichtsjahr waren die Erweiterung des Vorfeldes West und die Planung des Vorfeldes Nordost, die insgesamt € 25,1 Mio. gekostet haben. Weiters wurden neue Rollwege sowie Positionen für das Abstellen von Luftfahrzeugen geschaffen. Ferner wurden in die Planung des Terminal VIE-Skylink € 6,4 Mio., in den Bau der Busgates € 2,3 Mio. sowie in den Kauf von Grundstücken € 4,8 Mio. investiert. Die Anschaffung neuer Löschfahrzeuge verursachte Kosten in Höhe von € 1,4 Mio.

Ausblick

___Für das laufende Geschäftsjahr gehen wir von einem Plus von etwas mehr als 4 Prozent bei den Passagieren, von 2 Prozent bei den Flugbewegungen und einer Stagnation des Höchstabfluggewichts (MTOW) aus. Diese Prognose beinhaltet keine Auswirkungen eines möglichen Irak-Krieges. Auf die derzeit nicht abschätzbaren Auswirkungen werden wir mit einem Kostensparprogramm und einem Investitionsstopp bei dafür geeigneten Projekten reagieren. Nachdem wir die Tarife im November 2001 um 3 Prozent gesenkt und im Frühjahr des Vorjahres ein äußerst attraktives Incentive-Modell für Destinationen auf der Langstrecke und in Osteuropa geschaffen hatten, haben wir die Lande-, Park- und Infrastrukturtarife zum 1. Jänner 2003 entsprechend der mit dem Verkehrsministerium bis 2006 vereinbarten Formel zwischen 0,85 und 1,4 Prozent angehoben. Aufgrund der durch die Folgen des 11. September für Flughäfen erhöhten Kosten (insbesondere für Versicherungen) sowie der Einführung des Baggage Reconciliation System (BRS) wurde der Passagiertarif um € 2,15 pro abfliegendem Fluggast erhöht.

___Ziele des BRS sind die Ermöglichung der Gepäckverfolgung und -zusammenführung für alle Flüge sowie die Vermeidung von Fehlverladungen und dadurch eine Reduktion der Schadenskosten. Das schnellere Auffinden von Gepäck wird in weiterer Folge helfen, Verspätungen zu verkürzen bzw. überhaupt zu vermeiden. Dank BRS können wir trotz steigendem Passagieraufkommen die Minimum Connecting Time von 25 Minuten weiterhin garantieren.

Verkehrsentwicklung

Bewegungen

2002		186.800 / +0,7%
2001		185.400
2000		186.500

MTOW in Tonnen

2002		5.010.000 / -2%
2001		5.113.000
2000		5.350.000

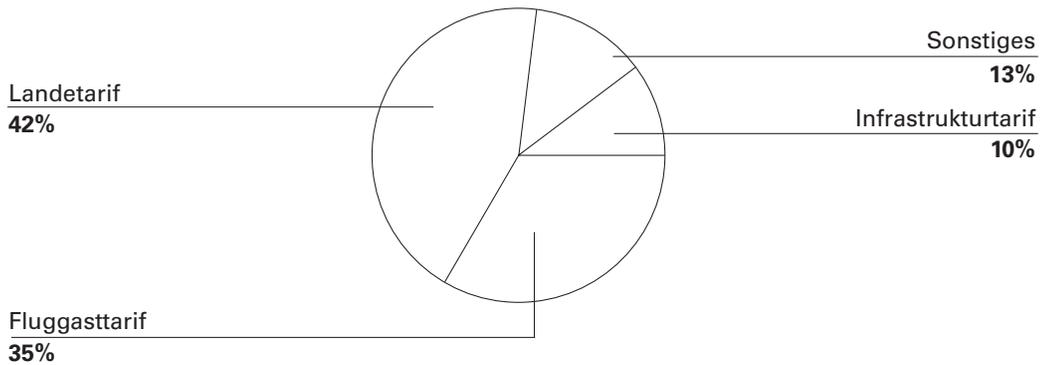
Passagiere

2002		11.974.000 / +1,0%
2001		11.853.000
2000		11.940.000

Luftfracht (LFZ) in Tonnen

2002		113.600 / +2,4%
2001		111.000
2000		126.800

Umsatzstruktur Airport



Passagieraufkommen nach Airlines

Airline	2002	in %
AUA	4.624.921	38,6
Tyrolean Airways	1.980.542	16,5
Lauda Air	1.135.118	9,5
Deutsche Lufthansa	694.127	5,8
Swiss	319.932	2,7
British Airways	319.036	2,7
Air France	283.716	2,4
Aero Lloyd	243.722	2,0
KLM	235.760	2,0
Turkish Airlines	181.034	1,5

Handling

Vermehrter Preisdruck verursacht leichten Umsatzrückgang, Verbesserung der EBIT-Margin

Segment Handling im Überblick in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter

	2002	2001	2000
Externer Umsatz	105,3	111,0	117,9
Investitionen	4,2	10,2	3,8
Abschreibungen	5,0	4,5	3,6
Mitarbeiter	1.340	1.340	1.383
Zuordenbare Aktiva	28,9	27,7	23,7
Betriebsergebnis	22,5	21,8	23,3
EBIT-Margin	20,1%	18,7%	18,9%

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

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

Entwicklung im Geschäftsjahr

Im Geschäftsjahr 2002 konnte sich das Segment Handling im liberalisierten Umfeld mit einem Marktanteil von durchschnittlich 93,1 Prozent gegenüber dem Mitbewerber VAS Bodenverkehrsdienste GmbH sehr gut behaupten. Die wirtschaftlich schwierige Situation der Airlines stellte uns vor neue Herausforderungen.

Unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen ist es uns gelungen, mit der Austrian-Airlines-Gruppe einen neuen, bis Ende 2006 geltenden Handling-Vertrag abzuschließen. Swiss, TNT und Aer Lingus haben sich ebenso für uns entschieden wie die Low-Cost-Carrier Germanwings und Air Berlin, die seit Herbst 2002 nunmehr auch Wien anfliegen. Damit haben wir ausschließlich Handling-Verträge, die nach Wirksamwerden des neuen Bodenabfertigungsgesetzes abgeschlossen worden sind. Das bedeutet, dass wir die Liberalisierung bewältigt haben.

Preisdruck, bedingt durch die Konkurrenzsituation, ein stagnierender Gesamtmarkt bei den Flugbewegungen und der Trend zu kleineren Flugzeugen führten im Segment Handling zu einem Umsatzminus von 5,1 Prozent auf € 105,3 Mio. Somit trugen 1.340 Mitarbeiter mit 33,1 Prozent zum Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe bei. Im ersten Quartal 2002 waren

die Auswirkungen des 11. September noch deutlich zu spüren. Zur Jahresmitte hin begann der Markt sich jedoch schrittweise zu erholen; insbesondere die Austrian-Airlines-Gruppe entwickelte sich gut. Zusätzlich konnten Fluglinien wie EL-AL und Malaysia Airlines nicht nur für den Standort Flughafen Wien, sondern auch als unsere Handling-Kunden zurückgewonnen werden. Positive Impulse kamen neben den Fracht-Integrator-Flügen, SAS und EVA Air auch von neuen Fluglinien wie Aer Lingus, Germanwings und Air Berlin.

___Im Berichtsjahr wurden im Segment Handling 173.888 Flugbewegungen (-2,2%) im Linien- und Charterverkehr, 19.497 Bewegungen (+1,6%) der General Aviation, 337.086 Tonnen (Gepäck in & out inkl. Transfer, Post, Cargo inkl. Trucking) und 11,3 Millionen Gepäckstücke abgefertigt.

___Der Frachtbereich hat 2002 mit 160.026 abgefertigten Tonnen den Negativtrend der Vorjahre gestoppt (+0,3% zum Vorjahr), wobei die Luftfracht ein Plus von 2,4 Prozent, der Bereich Trucking jedoch noch ein Minus von 4,3 Prozent aufzeigt. Auffällig ist das überdurchschnittliche Mengenwachstum bei den Integrator-Flügen (DHL, UPS, TNT).

___Die Vienna Aircraft Handling GmbH kann auf ein überaus erfolgreiches Jahr 2002 zurückblicken. Die Zahl der Flugbewegungen stieg im Bereich der General Aviation um 1,6 Prozent auf insgesamt 19.497 Bewegungen. Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt konnte das bereits in den Vorjahren verstärkt bearbeitete Tätigkeitsfeld „Abfertigung von Kleinfrachtflugzeugen“ weiter ausgebaut werden. Intensive Bemühungen im Bereich Private Aircraft Handling bei der Abfertigung von Flügen der Business Aviation und das Anbieten von Brokerage-Dienstleistungen führten in diesem Bereich zu Umsatzsteigerungen in Höhe von 23,6 Prozent gegenüber dem Geschäftsjahr 2001.

___Trotz deutlich höherer Spitzenstundenbelastung und gestiegenem Transferaufkommen konnten wir den Personalstand gleich halten. Aufgrund des im Segment Handling stark wirkenden Einmaleffekts durch die teilweise Auflösung von Rückstellungen für Pensionen sanken die Personalkosten um € 4,8 Mio. (-7,6%). Andere Kosteneinsparungen wurden direkt an die Kunden weitergegeben.

___Unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen konnte das Segment Handling – insbesondere wegen des stark wirksamen Einmaleffekts – im Berichtsjahr mit einem EBIT von € 22,5 Mio. (+3,4%) eine EBIT-Margin von 20,1 Prozent erwirtschaften.

Investitionen

___ Mit Investitionen in Höhe von € 4,2 Mio. wurde der Erneuerungsprozess bei Fahrzeugen und Geräten wie geplant fortgesetzt. Die Anschaffung von zwölf Cateringfahrzeugen und drei Großraumvorfeldbussen dient der kontinuierlichen Effizienzsteigerung unserer Abfertigungsleistungen.

Ausblick

___ Für 2003 rechnen wir – ohne Berücksichtigung der im Augenblick nicht zu prognostizierenden Auswirkungen eines Irak-Krieges – mit einem moderaten Wachstum der Flugbewegungen, gestützt vor allem von der positiven Entwicklung der Star Alliance und der neuen Fluglinien Aer Lingus, Germanwings und Air Berlin, die ihre Rotationen erhöhen werden.

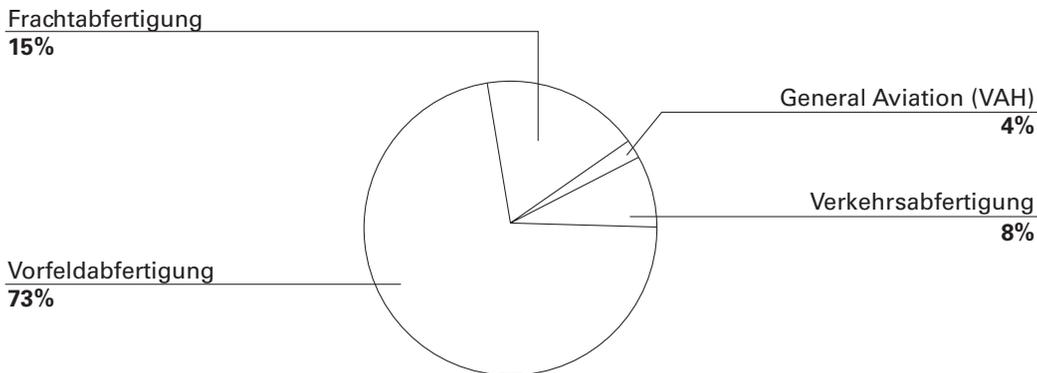
___ Im Bereich der Vorfeldabfertigung erwarten wir daher bei einem Bewegungsplus von zirka 1 Prozent einen Marktanteil von mehr als 90 Prozent.

___ Die Einführung von 100 Prozent Baggage Reconciliation System (BRS), einem innovativen System zur Gepäckverfolgung und -zusammenführung wird es uns ermöglichen, Fehlverladungen zu vermeiden und damit Schadenskosten und Verspätungen zu minimieren.

___ In der Luftfracht ist – in starker Abhängigkeit von der vorhandenen Frachtraumkapazität der Luftfahrzeuge – ein moderates Wachstum zu erwarten. Ein Teil des Lufthansa-Trucking-Volumens nach Südosteuropa wird von deutschen Airports in Kooperation mit Austrian Airlines nach Wien verlegt, sodass heuer im Trucking mit einem überdurchschnittlichen Wachstum gerechnet wird. Zu erwarten ist auch, dass aufgrund der Rücknahme von Frachtraumkapazität noch mehr Luftfracht über Trucking zu den diversen Main-Hubs befördert wird.

___ Das Segment Handling sieht in seinem international anerkannten Know-how – neben nachhaltigem Kostenmanagement und aktiver Marktbearbeitung – solide Grundlagen für die Bewältigung der neuen Herausforderungen.

Umsatzstruktur Handling



Non-Aviation

Gute Entwicklung bei Sicherheitsdienstleistungen, Shops, Gastronomie und Vermietung

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

	2002	2001	2000
Externer Umsatz	75,3	72,7	71,7
Investitionen	24,6	18,3	6,9
Abschreibungen	12,0	11,5	11,2
Mitarbeiter	803	805	804
Zuordenbare Aktiva	134,5	120,1	114,4
Betriebsergebnis	33,1	31,2	26,8
EBIT-Margin	26,7%	25,8%	23,4%

Das Segment Non-Aviation umfasst verschiedene Leistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, VIP Centre und Lounges, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Bau- und Beratungsleistungen. Die rund 200 am Standort befindlichen Unternehmen beziehen von diesem Segment Dienstleistungen aus den Bereichen Telekommunikation, EDV sowie Ver- und Entsorgung. Der Anteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2002 23,6 Prozent.

Entwicklung im Geschäftsjahr

Die Umsatzentwicklung im Segment Non-Aviation hängt nur mittelbar von der für den Flughafenbetrieb wichtigen Verkehrsentwicklung ab. In diesem Segment spielen Strom- und Telefonpreisentwicklung, die Anzahl der vermietbaren Quadratmeter, die Indexentwicklung bei den Mieten und die Kaufkraftentwicklung ebenfalls eine entscheidende Rolle.

Im Berichtsjahr stieg der externe Umsatz im Segment um 3,6 Prozent auf € 75,3 Mio. 803 Mitarbeiter erwirtschafteten ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern von € 33,1 Mio., das entspricht einem Plus von 6,2 Prozent. Der Einmaleffekt aus der Auflösung der Rückstellungen von Pensionen kam im Segment Non-Aviation mit € 4,9 Mio. zum Tragen. Die EBIT-Margin des Segments betrug 26,7 Prozent.

Der Bereich der Sicherheitsdienstleistungen wird von der Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. (VIAS) wahrgenommen. Diese führt im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres die Personen- und Handgepäckkontrollen am Flughafen Wien durch. Weitere Erlöse erzielt die VIAS aus den Rollstuhltransporten und aus sonstigen Sicherheitsdienstleistungen wie der Kontrolle von Großgepäck oder Reisedokumenten für Airlines. Der Umsatz der VIAS stieg im Berichtsjahr um 24,2 Prozent, da nach den Ereignissen des 11. September zusätzliche Sicherheitsdienstleistungen in Anspruch genommen wurden.

___Zusätzliche Umsätze gab es durch die Bereitstellung neuer Flächen in „Cargo Nord“ anTNT sowie durch die ganzzährige Vermietung einer Immobilie an UPS.

___Durch die neue Multiprovider-Strategie ist das Telefonieren am Flughafen für die Kunden im Durchschnitt um sieben Prozent billiger geworden. Insgesamt sank daher der Umsatz der Telekom und EDV durch die Weitergabe von Preisvorteilen an unsere Kunden.

___Mit einem Plus von 173,6 Prozent haben sich die Beratungsleistungen aus internationalen Geschäften sehr gut entwickelt.

___Die Parkierung erzielte ein Umsatzplus von 1 Prozent.

___Sehr positiv haben sich die Umsätze in den Shops entwickelt. Bei einer um 2,4 Prozent reduzierten Verkaufsfläche stieg der Umsatz um 3,4 Prozent, wobei sich die Travel-Value-/Duty-free-Shops mit einem Plus von 7 Prozent besonders auszeichneten. Das liegt zum einen in der höheren Attraktivität des Konzepts und zum anderen im steigenden Verkehrsaufkommen nach Fernost (+17%) und nach Osteuropa (+9,5%). Diese Passagiere können in Wien Waren zollfrei erwerben. Der Bereich Shopping erzielte im Berichtsjahr um 5,2 Prozent höhere Erlöse als im Vorjahr.

___Auf um 3,4 Prozent reduzierter Fläche konnten die 16 Gastronomiebetriebe ihren Umsatz um 2,7 Prozent steigern. Die Erlöse aus der Gastronomievermietung stiegen um 5,8 Prozent.



Shopping

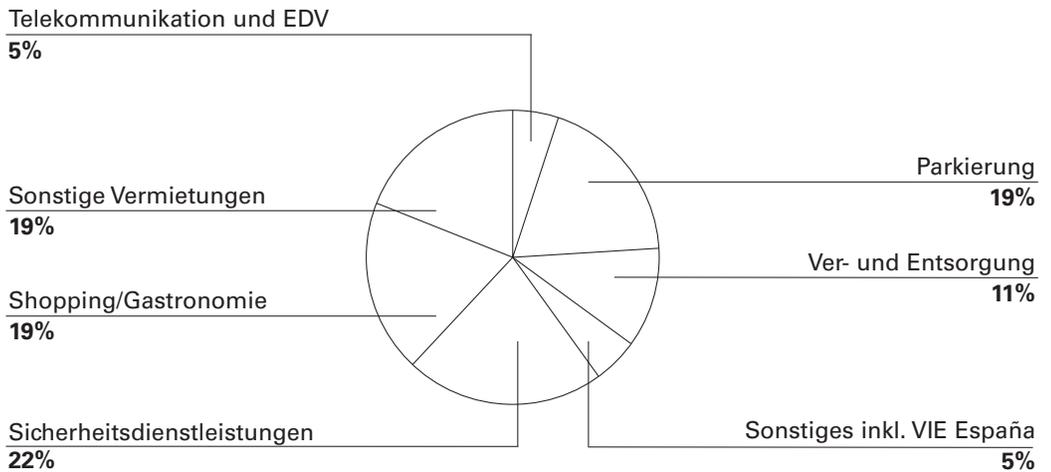
	2002	2001	2000
Verkaufsfläche (in m ²)	5.939	6.086	5.934
Umsatz der Geschäfte (in € Mio.)	79,6	76,6	74,5
Erlös (in € Mio.)	12,2	11,0	10,3



Gastronomie

	2002	2001	2000
Verkaufsfläche (in m ²)	4.331	3.887	4.216
Umsatz Gastronomie (in € Mio.)	15,9	15,5	14,9
Erlös (in € Mio.)	2,4	2,3	2,3

Umsatzstruktur Non-Aviation



Investitionen

Der Löwenanteil der Investitionen im Segment Non-Aviation entfiel mit € 10,1 Mio. auf die Errichtung von „Cargo Nord“ und die Planungen für den Office Park (€ 2,6 Mio.). Im Rahmen eines EU-weiten Wettbewerbs wurde der Generalplaner für den neuen Flugsicherungsturm, der Ende 2004 von der Austro Control gemietet wird, gefunden. In die Kollektorerweiterung wurden € 1,3 Mio. investiert.

Ausblick

Für den Bereich der Sicherheitsdienstleistungen ist aufgrund der Einführung des 100-Prozent-Hold-Baggage-Screening (HBS) und der steigenden Nachfrage für 2003 ein Umsatzplus zu erwarten. Die Entwicklung der Shops und der Gastronomie dürfte im Wesentlichen der Passagierentwicklung entsprechen.

Ein Schwerpunkt im Bereich der Immobilien wird die Vermarktung der vermietbaren Flächen im Office Park sein. Steigende Einnahmen in der Vermietung sind durch die ganzjährige Vermietung der Flächen an TNT in „Cargo Nord“ zu erwarten. Mit der Spedition Emery Worldwide wurde ein Vertrag abgeschlossen, der die Errichtung eines Logistikgebäudes in „Cargo Nord“ vorsieht und im Dezember 2003 in Betrieb genommen wird.

In Zusammenarbeit mit A1 Mobilkom errichten wir ein virtuelles Airport-Handynetz, das österreichweit zur Verfügung steht. Zu Kosten von null Euro Gesprächsgebühr kann nicht nur von Handy zu Handy, sondern auch vom Handy in das Flughafennetz telefoniert werden. Diese kundenfreundliche Innovation wird auch wesentlich dazu beitragen, den Bürostandort Flughafen Wien noch attraktiver zu machen.

Innovationen

Flughafen Wien am Puls der Zeit: Bedeutende Innovationen des vergangenen Jahres

Simulation VIE-Skylink

__Das Projekt VIE-Skylink umfasst eine Zone zur Passagierabfertigung im Terminalbereich und einen Pier von zirka 450 Meter Länge und 31 Meter Breite, der sich über drei Ebenen erstreckt. Dieser Pier wird sich durch hohe Funktionalität und Flexibilität hinsichtlich der Nutzung (speziell Schengen/ Non-Schengen) auszeichnen und stellt daher große logistische Anforderungen an die Planer.

__Um die Planung des VIE-Skylink bereits vorab optimal zu unterstützen und die komplexen Zusammenhänge besser erkennen zu können, werden in der Kapazitätsplanung innovative Computersysteme zur Simulation eingesetzt. Auf Basis von Prognoseflugplänen und Ressourcen-Planungstools wird eine realistische Gate- und Positionsbelegung ermittelt. Diese Ausgangsdaten sind Grundlage für vielfältige Simulationen der unterschiedlichsten Passagierströme. Verschiedenste Szenarien liefern für Fachplaner und Architekten wesentliche Informationen über den zu erwartenden Passagierstrom und den damit verbundenen zeitkritischen Momenten des Abfertigungsprozesses.

CUSS – Revolution in der Passagierabfertigung

__Die Abkürzung CUSS steht für Common User Self-Service Terminal. Gegenüber den bereits jetzt auf manchen Großflughäfen installierten Selbstbedienungsterminals bietet CUSS den Vorteil, dass der Kunde mit Gepäck unabhängig von der Wahl der Fluggesellschaft immer an ein und demselben Automaten seine Abfertigung erledigen kann. Diese Innovation wird vom Servicebereich „Informationssystem für den Geschäftsbereich Airline & Terminaldienste“ des Flughafens Wien gemeinsam mit Austrian Airlines und der deutschen Lufthansa entwickelt und stellt eine Revolution auf dem Passagierabfertigungssektor dar.

Wireless Vienna Airport – drahtlos ins Internet am Flughafen Wien

__Der Flughafen Wien ist erneut am technologischen Puls der Zeit und bietet seit Oktober 2002 seinen Fluggästen im Bereich der Lounges, im Pier Ost und im Pier West drahtlosen Zugang zum Internet an. Voraussetzung hierfür ist ein mit einer WiFi-kompatiblen Funk-LAN-Karte ausgestattetes Notebook oder PDA. Eine spezielle Konfiguration des Laptops oder Handhelds ist nicht nötig. Anschlussgeschwindigkeiten von bis zu 11 Mbit/s garantieren einen schnellen Zugang zum Internet.

Schadstoffimmissionsmodell

__Das Programmsystem LASPORT wurde für die Durchführung von Schadstoff-Ausbreitungsberechnungen für Flughäfen im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) entwickelt. Hiermit können Emissionen aus dem Flugverkehr, von Hilfsaggregaten (APU, GPU), Abfertigungs- und Startvorgängen, Kfz-Emissionen (sowohl Airside als auch Landside) und Emissionen weiterer Quellen berücksichtigt und berechnet werden. Dabei ist die Betrachtung einzelner Tage oder auch die Darstellung von Zukunftsszenarien möglich. Ziel ist es, standortbezogene Schadstoffimmissionen aus dem Flug- wie auch aus dem Bodenverkehr darzustellen, etwaige Veränderungen bzw. Trends aufzuzeigen sowie Verbesserungspotenziale zu ermitteln.

Nachhaltigkeit und Wachstum

Unserer Position als Wirtschaftsfaktor, österreichweit wie auch regional, sind wir uns bewusst – nachhaltig

___ Die langfristig positive Entwicklung der gesamten Region liegt im gemeinsamen Interesse aller, die hier leben und arbeiten. Sie ist allerdings nur dann möglich, wenn soziale, ökologische und ökonomische Anforderungen gleichermaßen erfüllt werden. Deshalb sind die drei Säulen der Nachhaltigkeit nicht erst seit Beginn des Mediationsverfahrens ein Thema für den Flughafen Wien. Die aktuelle Diskussion über die Ausbaupläne hat die nachhaltige Entwicklung der Region und die dafür notwendigen Voraussetzungen allerdings stärker ins Zentrum der Überlegungen gerückt.

___ Unterstützt von einem Team des Austrian Research Center Seibersdorf entwickelten die Mitglieder des Mediationsforums auf Basis der UN-Indikatoren für eine nachhaltige Entwicklung einen für den Flughafen Wien maßgeschneiderten Katalog an Indikatoren und Kriterien. Anhand dieses Katalogs werden alle Zukunftsszenarien bewertet und die gemeinsamen Entscheidungen des Mediationsforums getroffen.

Flughafen Wien – ein wichtiger Faktor für die Volkswirtschaft

___ Arbeitsplatz für rund 13.000 Menschen, Lieferant von mehr als einer Milliarde Euro Wertschöpfung, Standort für über 200 Unternehmen, Entwicklungspotenzial wie kaum ein anderer Standort in Österreich: Das ist der Wirtschaftsfaktor Flughafen.

___ Steigende Passagierzahlen bedeuten mehr Arbeitsplätze. So könnten im Jahr 2015 am Flughafen Wien 21.500 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Jeder Arbeitsplatz am Standort bewirkt einen weiteren in der österreichischen Wirtschaft. Jeder Euro Wertschöpfung, der hier verdient wird, zieht 0,9 Euro in der österreichischen Volkswirtschaft nach sich (Quelle: Studie „Wirtschaftsfaktor Flughafen Wien“, Institut für Industriewissenschaftliches Institut).

___ Ein Flughafen ist als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur notwendige Voraussetzung für Firmenniederlassungen und erfolgreiche Internationalisierung. Viele Unternehmen brauchen zum Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit weltweite Flugverbindungen. In Österreich betrifft das rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur (Quelle: ARCS, Austrian Research Center Seibersdorf). Der Flughafen Wien leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Dynamik der gesamten Region.

Unsere Ausbaupläne

Gut vorbereitet in die Zukunft. Wachsende Passagierzahlen erfordern wohl vorbereitete Expansionsschritte

__Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für jeden Flughafen. Deshalb haben wir im Jahr 2002 gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen das Projekt Airport Express in Angriff genommen. Die von der gemeinsamen Tochter CAT (City Air Terminal BetriebsgesmbH) betriebene Zugverbindung soll ab Ende 2003 Passagiere und Gepäck von Wien-Mitte zum Flughafen transportieren. Speziell adaptierte Züge, Gepäck-Check-in in Wien-Mitte sowie eine Fahrzeit von nur etwas mehr als einer Viertelstunde machen dieses Air-Rail-Link zu einer komfortablen Verbindung zwischen Flughafen und Stadtzentrum.

__Wachsende Passagierzahlen ließen in den vergangenen Jahren den Terminal eng werden. Deshalb errichten wir zwischen dem bestehenden Transitbereich und dem Pier Ost sieben neue Busgates. Baubeginn war Herbst 2002, die Inbetriebnahme ist für die zweite Jahreshälfte 2003 geplant. Zusätzlich bereiten wir im Anschluss an das bestehende Gebäude einen Ausbau vor. In der ersten Phase sind unter dem Projekttitel VIE-Skylink 17 gebäudenaher Abstellpositionen, zusätzliche Check-in-Schalter, eine erweiterte Gepäckausgabe sowie Platz für Retail- und Gastronomie-Einrichtungen in Planung. Mit dem Ausbau des Terminals VIE-Skylink wird eine Abfertigung von mehr als 20 Millionen Passagieren pro Jahr möglich sein. Der Ausbau soll in bedarfsgerechten Schritten erfolgen.

__Ein neuer, 109 Meter hoher Tower wird ab Sommer 2003 in enger Abstimmung mit der ACG (Austro Control GmbH) errichtet und soll Ende 2004 in Betrieb gehen.

__Ebenfalls im Jahr 2003 geht der Office Park in Bau. In einer ersten Phase werden ab Mitte 2004 auf elf Stockwerken und zwei Untergeschossen insgesamt 26.000 Quadratmeter Bürofläche, Räumlichkeiten für Konferenzen und Schulungen sowie 250 Stellplätze für Pkws zur Verfügung stehen.

__Vor dem Hintergrund der gültigen Prognosen erscheint auch die Errichtung einer dritten Piste langfristig nach wie vor notwendig. Derzeit werden in einem Mediationsverfahren gemeinsam mit den Betroffenen Vor- und Nachteile eines Ausbaus beleuchtet. Im Anschluss daran ist die Einreichung der Pläne nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetz geplant.

Kommunikation und Mediation

Bevorstehende Entscheidungen im Mediationsverfahren; erste Maßnahmen und Vereinbarungen erarbeitet

Medienarbeit in Wien und Malta

Der Fachbereich Kommunikation der Flughafen Wien AG umfasst alle klassischen Aufgaben einer modernen Unternehmenskommunikation, allerdings mit einer flughafenspezifischen Besonderheit: Unsere Kommunikationsabteilung ist die erste Anlaufstelle auch bei jenen Ereignissen am Standort, die nur indirekt mit unserem Unternehmen zu tun haben. Das Thema Sicherheit blieb auch 2002 jenes mit den meisten journalistischen Anfragen. Einer der Schwerpunkte unserer Medienarbeit lag im vergangenen Jahr aber in Malta. Wir luden die wichtigsten maltesischen Journalisten nach Wien ein und zeigten umgekehrt den österreichischen Kollegen den Flughafen Malta.

Größtes Mediationsverfahren Europas

Die Ängste und Befürchtungen der Anrainer über unsere Ausbauvorhaben – insbesondere im Hinblick auf eine geplante dritte Piste – haben uns im Jahr 2000 bewogen, gemeinsam mit 50 Verfahrensparteien das umfangreichste Mediationsverfahren Europas zu starten. 2002 konnten erste Maßnahmenvorschläge sowie erste Vereinbarungen zum Thema Lärmgrenzwerte und mögliche Szenarien für die zukünftige Entwicklung erarbeitet werden.

Neben dem Mediationsforum (das alle 50 Verfahrenspartner umfasst) waren ein Arbeitsausschuss (bestehend aus 28 Personen), eine Prozesssteuerungsgruppe (zehn Personen) und sechs Arbeitskreise („Lärm“, „Entwicklungszenarien“, „Ökologie“, „Aktuelle Maßnahmen“, „Szenarien 2010–2020“ und „Öffentlichkeitsarbeit“) tätig. Alle Protokolle und Unterlagen zum Verfahren werden auf der Homepage www.viemediation.at publiziert. In zwei Pressekonferenzen und einer Presseausendung wurden die Fortschritte dargestellt. Betroffene Bürger erhielten kostenlos fünf Ausgaben des Newsletter „viemediation.at“, der in einer Auflage von 198.000 Stück erscheint.

Aufgrund der zu erwartenden Komplexität der anstehenden Entscheidungen sind für heuer 24 Arbeitsgruppen (mit jeweils fünf bis zwölf Teilnehmern) geplant. Wir hoffen, dass es noch im Jahr 2003 zu einer Teilvereinbarung und zu einem Mediationsvertrag kommt. Bis zu diesem Zeitpunkt konnten wir viel gemeinsames Verständnis schaffen. Begleitet wird das Verfahren von einem WissenschaftlerInnen-Team des Instituts für Interdisziplinäre Forschung und Fortbildung in Klagenfurt.

Bester Geschäftsbericht

Im September zeichnete uns das Wirtschaftsmagazin „trend“ zum zweiten Mal in Folge mit dem „Austrian Annual Report Award“ für den besten Geschäftsbericht Österreichs aus. Dabei wurde nicht nur der Inhalt, sondern auch das Grafik-Design und unser Online-Geschäftsbericht prämiert. Die Anerkennung der Leistung unseres Teams ist wichtig und motiviert uns für die zukünftige Arbeit an dieser bedeutenden Visitenkarte unseres Unternehmens.

Umwelt

Lärmbelastung nimmt ab; Fensterförderung fortgesetzt; weniger Beschwerdeanrufe

Schwerpunkte der Umweltpolitik

___Wir bekennen uns zu einem bewussten und schonenden Umgang mit der Umwelt. Im Zentrum unserer Bemühungen stehen das Monitoring umweltrelevanter Daten und die Umsetzung daraus abgeleiteter Maßnahmen. Die umweltpolitischen Schwerpunkte liegen bei den Themen Lärm und Schadstoffemission sowie bei Fragen der Ver- und Entsorgung und des effizienten Energieeinsatzes. Im Jahr 2002 wurden alle erhobenen Daten zu umweltrelevanten Themen in einer Umweltdatenbank zusammengeführt. Darauf aufbauend wurde ein Umweltbericht verfasst, der die umweltpolitischen Zielsetzungen und Maßnahmen des Flughafens Wien im Detail darstellt.

Lärmzonen im Mediationsverfahren

___Die Aktivitäten des Fachbereichs Umwelt wurden im Jahr 2002 stark von Fragestellungen aus dem Mediationsverfahren bestimmt. Wir adaptierten das „Sydney-Modell“, mit dessen Hilfe Lärmzonen auf Basis von Überflughäufigkeit und Maximalpegel berechnet werden können, für Wien. Die so errechneten unterschiedlichen geografischen Zonen sind neben den auf Basis von Dauerschallpegel erstellten Karten ein wesentlicher Input für eine differenzierte Diskussion von Lärmgrenzwerten und zur Beurteilung damit verbundener Maßnahmen.

___Mithilfe von Lärmkarten konnten wir die positiven Auswirkungen der von ACG (Austro Control GmbH) neu gestalteten SIDs (Standard Instrument Departure Routes) sichtbar machen. In mehreren Arbeitsgruppen wird dieser Prozess nun weiter optimiert. Ein wesentlicher Fortschritt besteht dabei im erstmaligen Miteinbeziehen von demografischen Bevölkerungsdaten. Die für die Jahre 2010 und 2020 entworfenen Lärmkarten ermöglichten den Mitgliedern des Mediationsforums auch einen gemeinsamen Blick in die Zukunft.

Überflüge werden leiser

___Der Anteil der leiseren „Kapitel-3“-Flugzeuge an den startenden und landenden Jets lag im Jahr 2002 bei 97,6 Prozent (2001: 97%). Seit Umsetzung der EU-Richtlinie 92/14 EWG des Rates im April 2002 dürfen nur mehr „Kapitel-3“-Flugzeuge in Wien starten und landen. Flugzeugtypen, die lauter sind, brauchen Ausnahmegenehmigungen. Parallel dazu gehen die beim Start durchschnittlich gemessenen Maximalpegel zurück – eine Entwicklung, die in engem Zusammenhang mit dem Einsatz immer leiserer Triebwerke steht.

Pistennutzung

___Der Anteil der nächtlichen Flugbewegungen ist weiterhin leicht rückläufig. Im Jahr 2002 fanden nur 5,8 Prozent (2001: 6,3%) der Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr statt. Mit durchschnittlich 30,1 Flugbewegungen pro Nacht liegen auch die Absolutwerte unter denen der vorangegangenen vier Jahre.

___Der Herbst 2002 zeichnete sich durch zahlreiche Südostwind-Tage aus. Deshalb stieg auch der Anteil der Anflüge über Wiener Stadtgebiet übers Jahr gesehen geringfügig an. Vom 6. August bis zum 30. September konnte die Piste 11/29 aufgrund von Wartungsarbeiten nur eingeschränkt genutzt werden. In diesen zwei Monaten wurde ausnahmsweise auch zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr die Piste 34 angefliegen sowie von der Piste 16 gestartet.

Fensterförderung fortgesetzt

___Im Jahr 2002 haben wir den Einbau von Lärmschutzfenstern mit € 203.260 gefördert. Die Gesamtsumme seit Beginn der Aktion beträgt damit € 1,8 Mio. Die sonstigen Ausgaben für Umweltschutz lagen im Jahr 2002 bei € 450.000.

FANOMOS und mobile Messungen

___FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) misst Fluggeräuschimmissionen und zeichnet in Verbindung mit Radardaten Flugspur, Geschwindigkeit und Flughöhe aller Flugbewegungen auf. Als Ergänzung zu den Ergebnissen der fixen Messstellen wurden 13 mobile Messungen durchgeführt.

___Die Zahl der festgestellten Abweichungen von den vorgegebenen Abflurouten ist im Jahr 2002 mit 181 – oder 0,1 Prozent aller Flugbewegungen – fast gleich geblieben wie im Jahr 2001.

Schadstoffe und ihre Messung

___Die regelmäßig durchgeführten Schadstoffmessungen haben einmal mehr bestätigt, dass der Flugverkehr keinen signifikanten Einfluss auf das Immissionsgeschehen der Umgebung hat. Das Umweltbundesamt untersuchte in unserem Auftrag Möglichkeiten zur Anwendung alternativer Antriebsarten im Airside-Bereich. Erste Ergebnisse geben die Richtung vor: Die ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer möglichen Umrüstung auf Ökodiesel werden nun näher analysiert.

___Im Jahr 2003 wird mit der Implementierung des Schadstoffimmissionsmodells LASPORT, einem im Auftrag der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) entwickelten Programm zur optischen Darstellung der Ausbreitung standortbezogener Schadstoffimmissionen, ein weiterer Schritt zur besseren Beobachtung und Kontrolle gesetzt.

Anfragen und Beschwerden

___Zusätzlich zu unserer eigenen Gratis-Telefonnummer hatten wir im Sommer 2002, wie schon im Jahr davor, gemeinsam mit ACG (Austro Control GmbH) und der Gemeinde Wien eine Hotline für Anrufer aus Wien eingerichtet. In Summe wurden 1.220 Anrufe registriert, was gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 10 Prozent bedeutet. 60 Prozent der Anrufe kamen aus Wien und 40 Prozent aus Niederösterreich.

Weiterführende Information

___Generelle Umweltinformationen liefert die Broschüre „Umwelt und Luftfahrt“ – ein gemeinsames Produkt aller österreichischen Luftfahrtunternehmen. Details über Wien bietet der Umweltbericht der Flughafen Wien AG, der auf Basis der Daten von 2001 erstmals erschienen ist. Den Umweltbericht finden Sie auf www.viennaairport.com zum Download.

Abweichungen

	2002	2001	2000
Anzahl der Flugbewegungen	186.782	185.425	186.469
Anzahl Abweichungen Starts	181	165	576
Anzahl Abweichungen Landungen	0	0	0
Anteil Abweichungen gesamt (in %)	0,1	0,1	0,3



Fluglärmbeschwerden

	2002	2001	2000
Insgesamt	1.220	1.366	1.150
davon aus Wien	734	743	803
davon aus Niederösterreich	486	623	347

Unsere Mitarbeiter

Kunden- und Teamorientierung zählen zu unseren entscheidenden Erfolgsfaktoren

___ Seinen exzellenten Ruf als sicherer, schneller und bequemer Flughafen verdankt Wien Schwechat der Leistung und dem Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters. Die Flughafen-Wien-Gruppe ist mit 2.612 Mitarbeitern einer der größten Arbeitgeber Ostösterreichs.

Mitarbeiterstiftung

___ Seit dem Jahr 2000 sind die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG über eine Privatstiftung direkt am Dividendenertrag des Unternehmens beteiligt. 10 Prozent rückgekaufter Aktien wurden von der Flughafen Wien AG in diese unabhängige Privatstiftung eingebracht. Die Verteilung erfolgte entsprechend der jährlichen Bruttobasisbezüge. Als Organe agieren Stiftungsvorstand, Beirat und Stiftungsprüfer satzungsgemäß völlig unabhängig von der Flughafen Wien AG.

Aus- und Weiterbildung

___ Wir haben mehr als € 609.000 in die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter investiert. Als nachhaltiges Dienstleistungsunternehmen setzten wir Schwerpunkte auf die laufende Verbesserung der Kundenorientierung sowie die Optimierung der innerbetrieblichen Teamstrukturen. Für unsere Führungskräfte wurden innovative Fortbildungskurse im Bereich „Management Skills“ abgehalten. Insgesamt nahmen 320 Mitarbeiter aus allen Bereichen an 62 Kursen teil. Das im Jahr 2001 begonnene Trainee-Programm konnte erfolgreich beendet werden. Den Teilnehmern dieses Programms wurde die Möglichkeit geboten, die Geschäftsbereiche des Flughafens kennen zu lernen und eine gezielte Zusatzausbildung zu erfahren. Sieben Trainees wurden in ein unbefristetes Dienstverhältnis übernommen. Von den vier durch die Flughafen Wien AG im Berichtsjahr geförderten berufsbegleitenden Ausbildungsprogrammen zum Master of Business Administration (MBA) konnte bereits ein Teilnehmer sein Programm erfolgreich abschließen.

___ 20 Lehrlinge werden derzeit in unterschiedlichen technischen Berufen wie Kfz-Techniker, Elektrobetriebstechniker u. v. a. ausgebildet, weitere acht zu Bürokaufleuten. Unsere Lehrlinge zählen regelmäßig zu den Besten ihrer Klasse. Viele von ihnen erzielten auch heuer wieder ausgezeichnete Erfolge bei ihrer Lehrabschlussprüfung sowie bei Landes- und Bundeslehrlingswettbewerben.

Personalentwicklung und Personalauswahl

___ Im Bereich Personalentwicklung haben wir besonderes Augenmerk auf die Förderung der innerbetrieblichen Weiterentwicklung gelegt. In diesem Sinne wurden offene Positionen grundsätzlich immer auch intern ausgeschrieben. Diese Vorgehensweise soll die innerbetriebliche Mobilität und Motivation zur individuellen Aus- und Weiterbildung stärken sowie die ausgezeichneten Karrierechancen des Flughafens Wien aufzeigen. Auch die internationalen Beteiligungen, z. B. in Malta, eröffnen unseren Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre besonderen Kenntnisse und Fähigkeiten in einem internationalen Umfeld anzuwenden und dabei neue berufliche Erfahrungen zu sammeln. Im Rahmen von Personalauswahlprozessen kamen neue, effiziente Verfahren zur Potenzialeinschätzung zukünftiger Mitarbeiter zur Anwendung.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

___ Zur Senkung der Zahl der Arbeitsunfälle und der damit verbundenen Arbeitsausfalltage wurden auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit präventiv medizinische Maßnahmen gesetzt. Das seit dem Jahr 2000 eingesetzte Unfallanalysesystem und die davon abgeleiteten Maßnahmen zeigen weiterhin gute Wirkung. Die Sachbeschädigungen im Landside- und Airside-Bereich wurden gegenüber 2001 um mehr als 10 Prozent reduziert. Die Schäden mit Beteiligung von Luftfahrzeugen konnten gegenüber 2001 abermals um 7,5 Prozent gesenkt werden. Die in Zusammenarbeit mit den Unternehmensbereichen gesetzten Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitssicherheit führten zu einer weiteren geringfügigen Reduktion der durch Arbeitsunfälle bedingten Ausfalltage. Die Seminare „Raucherentwöhnung“, „Gesunder Rücken“ und das Projekt „Sicher und gesund am Arbeitsplatz“ erfuhren auch im Jahr 2002 eine Fortsetzung. Kostenlos angeboten wurden ferner Gesundheitschecks sowie Grippeimpfungen.

Mitarbeiterumfrage

__Wir sehen das Instrument der Mitarbeiterumfrage als wertvolle Möglichkeit, Verbesserungspotenziale aufdecken zu können und alle Mitarbeiter aktiv in die Findung von Problemlösungsansätzen miteinzubeziehen. Beispielsweise war die nachhaltige Verbesserung der „Kundenorientierung“ in unserer Mitarbeiterbefragung mit folgender Schlüsselfrage vertreten: „Ich kann persönlich etwas zur laufenden Verbesserung der Kundenzufriedenheit beitragen.“ 71 Prozent der Mitarbeiter antworteten darauf mit „stimmt“ bzw. „stimmt weitgehend“. Insgesamt nahmen 84 Prozent aller Flughafen-Mitarbeiter an der heurigen Mitarbeiterumfrage teil.

Sonstige Leistungen

__Der Standort Flughafen verfügt über einen Kindergarten, der täglich (!) von 5.30 bis 20.00 Uhr geöffnet ist und somit auch Müttern im Schichtdienst die Möglichkeit gibt, Beruf und Kinder zu vereinen. Ein kostenloser Werksverkehr (nach Wien und in die Umlandgemeinden) unterstreicht die regionale Verantwortung des Unternehmens. Unsere Mitarbeiter wurden auch heuer wieder mit einem Betrag von € 130.900 bei Zusatzunfallversicherungen und Familien-Zusatzkrankenversicherungen unterstützt. Der Sport- und Kulturverein umfasst bereits 1.062 Mitarbeiter aus allen Bereichen und wurde vom Unternehmen im Berichtsjahr mit € 36.336 unterstützt. 329 Mitarbeiter nahmen mit Begeisterung an dem vom Betriebsrat zu elf Terminen organisierten Betriebsausflug in die EU-Hauptstadt Brüssel teil.

Besondere Leistungen

__Besondere Erwähnung verdienen viele Mitarbeiter aus allen Bereichen und Organisationsebenen, die durch ihren freiwilligen Hochwassereinsatz im Sommer 2002 ihre große Hilfsbereitschaft für die betroffenen Umlandgemeinden des Flughafens bewiesen haben.



Personalstand

	2002	2001	2000
Personalstand, davon:	2.612	2.626	2.644
Arbeiter	1.810	1.820	1.869
Angestellte	774	777	742
Lehrlinge	28	29	33
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter ¹⁾	5.572	5.400	5.575
Durchschnittsalter	38,8 Jahre	38,2 Jahre	38,4 Jahre
Betriebszugehörigkeit	10,6 Jahre	11 Jahre	11 Jahre
Anteil Frauen	14,2%	14%	13,2%
Ausgaben Ausbildung	€ 609.000 ²⁾	€ 800.000	€ 758.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle	147	137	174

¹⁾ bezogen auf die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG

²⁾ Der Rückgang der Ausgaben für Weiterbildung resultiert aus dem Abschluss einer schwerpunktmäßig durchgeführten internen Schulungsoffensive im Bereich der EDV.



Mitarbeiter nach Segmenten

Airport	336
Handling	1.340
Non-Aviation	803
Verwaltung (nicht zugeordnet)	133

Konzern-Gewinn-und-Verlust-Rechnung

vom 1.1. bis 31.12.2002

Flughafen Wien AG



Geschäftsbericht 2002

in T_	Erläuterung	2002	2001
Umsatzerlöse	(29)	318.414,1	320.102,3
Sonstige betriebliche Erträge	(1)	9.984,2	8.574,7
Betriebsleistung		328.398,4	328.677,0
Aufwendungen für Material und für bezogene Leistungen		-19.195,4	-17.553,6
Personalaufwand	(2)	-120.259,1	-139.732,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	(10-13)	-42.756,6	-41.169,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(3)	-49.102,6	-44.995,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		97.084,8	85.225,5
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(5)	-1.597,5	15,3
Zinsergebnis	(6)	9.111,7	10.255,7
Sonstiges Finanzergebnis	(7)	1.067,8	1.032,7
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		8.582,0	11.303,7
Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen	(4)	-77,6	394,3
Finanzergebnis		8.504,5	11.697,9
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		105.589,2	96.923,4
Ertragsteuern	(8)	-35.257,1	-30.571,1
Auf Minderheitenanteile entfallendes Ergebnis		-40,8	-85,0
Jahresgewinn		70.291,4	66.267,3
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(9)	21.000.000	20.990.959
Ergebnis je Aktie (in €)		3,35	3,16
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,00	1,90
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		42.000,0	39.900,0

Die Gewinn- und Verlustrechnung im Excel-Datenformat finden Sie unter:
vie2002.genesto.com/guv

Konzern-Bilanz

zum 31.12.2002

Flughafen Wien AG

in T_	Erläuterung	31.12.2002	31.12.2001
AKTIVA			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(10)	4.118,5	2.791,9
Sachanlagen	(11)	510.901,6	475.718,6
Finanzanlagen – at equity Unternehmen	(12)	33.738,6	37,1
Sonstige Finanzanlagen	(13)	33.277,7	37.327,7
Langfristige Forderungen	(14)	181,3	63,6
Latente Steuerabgrenzung	(15)	16.799,4	26.813,1
Langfristiges Vermögen		599.017,1	542.751,9
Vorräte	(16)	2.188,6	2.325,2
Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände	(17)	38.974,6	42.462,7
Zahlungsmittel und -äquivalente	(18)	139.156,7	172.370,1
Kurzfristiges Vermögen		180.319,9	217.158,0
Aktiva		779.337,1	759.909,9
PASSIVA			
Grundkapital	(19)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(20)	117.657,3	117.657,3
Gewinnrücklagen	(21)	289.581,8	262.091,2
Eigenkapital		559.909,1	532.418,6
Minderheitenanteile		135,5	158,5
Langfristige Rückstellungen	(22)	93.011,2	119.806,8
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	(23)	10.169,0	9.853,7
Langfristige Schulden		103.180,2	129.660,4
Kurzfristige Rückstellungen	(24)	69.172,3	58.720,9
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(25)	3.049,8	4.274,6
Lieferantenverbindlichkeiten	(26)	23.264,7	19.471,0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	(27)	20.625,4	15.205,9
Kurzfristige Schulden		116.112,3	97.672,4
Passiva		779.337,1	759.909,9

Konzern-Geldflussrechnung

vom 1.1. bis 31.12.2002

Flughafen Wien AG

in T_	2002	2001
Ergebnis vor Ertragsteuern	105.589,2	96.923,4
+ Abschreibungen / – Zuschreibungen auf das Anlagevermögen	44.482,3	41.169,8
+ Verluste / – Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	-901,1	307,6
– Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.424,3	-1.654,7
– Erhöhung / + Senkung Vorräte	136,7	679,7
– Erhöhung / + Senkung Forderungen	3.370,3	-8.935,0
+ Erhöhung / – Senkung Rückstellungen	-21.050,9	-422,9
+ Erhöhung / – Senkung Verbindlichkeiten	9.217,9	-4.515,7
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	139.420,1	123.552,3
– Zahlungen für Ertragsteuern	-18.495,1	-25.259,4
Netto-Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	120.924,9	98.292,9
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	114,3	1.864,6
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	1.188,4	8.510,6
– Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-79.643,0	-61.310,2
– Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	-34.272,1	-6.480,1
Änderung aus Konsolidierungskreisveränderungen	-18,4	0,0
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	1.735,0	0,0
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-110.895,7	-57.415,2
– Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-39.900,0	-44.100,0
+ Einzahlungen / – Auszahlungen Minderheitsgesellschafter	-63,7	73,5
– Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten	-1.224,8	584,4
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-41.188,5	-43.442,1
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-31.159,3	-2.564,4
+ Veränderung der Neubewertungsrücklage für Wertpapiere	-2.109,1	-5.306,9
– Veränderung aus Währungsumrechnung	55,0	0,0
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	172.370,1	180.241,4
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	139.156,7	172.370,1
davon Wertpapiere des Umlaufvermögens	111.120,3	87.388,0
davon unrealisierte Gewinne (+) / Verluste (–)	-4.999,1	-2.890,1
Gezahlte Zinsen für die laufende Geschäftstätigkeit	49,9	59,0
Erhaltene Zinsen aus der laufenden Geschäftstätigkeit	8.856,6	9.884,4
Erhaltene Dividendenzahlungen	50,8	22,3

Erläuterungen siehe Punkt (28)

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Flughafen Wien AG

Geschäftsbericht 2002

in T_	GEWINNRÜCKLAGEN					
	Grund- kapital	Kapital- rücklagen	Neube- wertungs- rücklage	Sonstige Gewinn- rücklagen	Eigene Anteile	Gesamt
Stand zum 31.12.2000	152.670,0	117.657,3	1.595,1	245.763,1	-4.030,0	513.655,5
Neubewertung von Wertpapieren			-4.604,7			-4.604,7
Kursverluste eigener Anteile				-107,0	107,0	0,0
Stiftung				1.200,4		1.200,4
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne und Verluste	0,0	0,0	-4.604,7	1.093,4	107,0	-3.404,3
Abgabe eigener Anteile				-3.923,0	3.923,0	0,0
Periodenergebnis 2001				66.267,3		66.267,3
Dividendenauszahlung für 2000				-44.100,0		-44.100,0
Stand zum 31.12.2001	152.670,0	117.657,3	-3.009,6	265.100,8	0,0	532.418,6
Währungsumrechnung				55,0		55,0
Neubewertung von Wertpapieren			-3.298,3			-3.298,3
Stiftung				342,4		
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne und Verluste	0,0	0,0	-3.298,3	397,4	0,0	-2.900,8
Periodenergebnis 2002				70.291,4		70.291,4
Dividendenauszahlung für 2001				-39.900,0		-39.900,0
Stand zum 31.12.2002	152.670,0	117.657,3	-6.307,9	295.889,6	0,0	559.909,1

Erläuterungen siehe Punkte (19) bis (21)

Anhang zum Konzernabschluss 2002 der Flughafen Wien AG

Allgemeines

Berichterstattung nach International Accounting Standards (IAS)

Der Konzernabschluss der Flughafen Wien AG für das Geschäftsjahr 2002 wurde nach den Richtlinien der International Accounting Standards (IAS) des International Accounting Standards Board (IASB) erstellt. Der vorliegende Konzernabschluss der Flughafen Wien AG entspricht den für das Geschäftsjahr 2002 gültigen International Accounting Standards (IAS).

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

Berichterstattung in Euro

Alle Beträge werden zum Zweck der Übersichtlichkeit grundsätzlich in Tausend Euro (T€) ausgewiesen. Die gerundete Darstellung erfasst in der internen Rechengenauigkeit auch die nicht dargestellten Ziffern, sodass dadurch Rundungsdifferenzen auftreten können.

Angaben zum Unternehmen

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Bei der Erstellung des Konzernabschlusses wird das Anschaffungskostenprinzip angewandt. Die Darstellung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt nach dem Gesamtkostenverfahren. Die Abschlüsse der einbezogenen Unternehmen sind auf Basis konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze erstellt.

Konsolidierungskreis

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt. Sechs verbundene und ein assoziiertes Unternehmen wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und aus wirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der Umsatz dieser Gesellschaften belief sich 2002 auf 0,6 Prozent des Konzernumsatzes.

Die im Jahr 2002 gegründete 100%ige Tochtergesellschaft VIE Malta Ltd., wurde erstmalig als voll zu konsolidierendes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen.

VIE Malta Ltd. gründete gemeinsam mit der maltesischen Firma SNC-Lavalin (Malta) Ltd., einer Tochtergesellschaft der kanadischen Firma SNC-Lavalin, und dem maltesischen Unternehmen Airport Investments Ltd. die maltesische Holdinggesellschaft Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC); VIE-Malta Ltd. hält 57,1 Prozent der Anteile. Bei MMLC handelt es sich um ein gemeinschaftlich geführtes Unternehmen, welches in den Teilkonzern VIE-Malta at equity einbezogen wird. MMLC erwarb im Zuge der Privatisierung der maltesischen Flughafengesellschaft im Juli 2002 40 Prozent der Aktien der Malta International Airport plc. (MIA). Diese Firmen bilden den Teilkonzern der VIE Malta Ltd., der in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen wird.

Ende 2002 wurde die SCA Schedule Coordination Austria GmbH gegründet, an der die Flughafen Wien AG 40 Prozent der Anteile hält. Die Gesellschaft (assoziiertes Unternehmen) wurde erstmalig at equity in den Konzernabschluss aufgenommen.

49,9 Prozent des Stammkapitals der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. wurden im Februar 2002 an die Österreichischen Bundesbahnen abgegeben. Die zuvor vollkonsoli-

dierte Gesellschaft wurde entkonsolidiert und wird ab 2002 als gemeinschaftlich geführtes Unternehmen nach der Equity-Methode konsolidiert.

Änderungen des Konsolidierungskreises im Jahr 2002

	Anteil in %	Konsolidierungsart
Erstmalig einbezogen:		
VIE Malta Ltd.	100,0	Vollkonsolidierung
Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.	57,1	at equity
Malta International Airport plc.	40,0	at equity
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	40,0	at equity
Änderung Konsolidierungsart:		
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	50,1	at equity

Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der einbezogenen Gesellschaften werden mit Ausnahme der maltesischen Tochtergesellschaften (Teilkonzern der VIE Malta Ltd.), die den 31. März als Bilanzstichtag haben, zum Stichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Jahresabschlüsse der wesentlichen Gesellschaften werden von Wirtschaftsprüfern geprüft und bestätigt. Der Teilkonzernabschluss der VIE Malta Ltd. zum 31.12.2002 wurde einem Review durch einen Wirtschaftsprüfer unterzogen. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode. Dabei werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem auf sie entfallenden Eigenkapitalanteil zum Gründungs- oder Erwerbszeitpunkt verrechnet. Aktive Unterschiedsbeträge werden als Firmenwert erfasst und entsprechend ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Bei den assoziierten und gemeinschaftlich geführten Unternehmen geht das anteilige Ergebnis der Tochtergesellschaft in den Beteiligungsansatz (Equity-Methode) ein. Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung werden die Forderungen und Ausleihungen mit den korrespondierenden Verbindlichkeiten und Rückstellungen aufgerechnet. Sämtliche Aufwendungen und Erträge aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus Verrechnungen innerhalb des Konzerns werden, soweit sie wesentlich sind, ergebniswirksam eliminiert.

Währungsumrechnung

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

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

Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände

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

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

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Auf Zugänge des ersten Halbjahres wird die volle, auf Zugänge des zweiten Halbjahres die halbe Jahresabschreibung verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwert

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

Finanzanlagen

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

___Die Wertpapiere des Anlagevermögens werden im Konzernabschluss 2002 nach IAS 39 bewertet. Die Wertpapiere wurden gemäß IAS 39 § 10 in die Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ eingestuft und mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts werden nach IAS 39 § 103 (b) (ii) direkt im Eigenkapital erfolgsneutral erfasst und in der Aufstellung über die Veränderungen des Eigenkapitals dargestellt. Bei Verkauf der Wertpapiere werden die im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste erfolgswirksam aufgelöst.

Vorräte

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

Forderungen

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

Wertpapiere

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

Latente Steuerabgrenzung

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

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

Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

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

Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder Flughafen Wien AG

___Die Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder werden bei der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG gemäß IAS 19 nach der Projected Unit Credit Method ermittelt.

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

___Bei der Berechnung des Barwerts der Verpflichtungen aus Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder („Defined Benefit Obligation“; DBO) des Geschäftsjahres 2002 wurde gemäß Sozialrechtsänderungsgesetz das frühest mögliche Pensionsantrittsalter bei Männern mit 61,5 Jahren, bei Frauen mit 56,5 Jahren angenommen.

___Bei den Frauen wurde gemäß „Bundesverfassungsgesetz über unterschiedliche Altersgrenzen von männlichen und weiblichen Sozialversicherten“ (Frühpensionsalter) zusätzlich eine schrittweise Anhebung auf 60 Jahre in die Berechnung einbezogen. Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden die Generationstafeln AVÖ 1999-P gemischter Bestand von F.W. Pagler zugrunde gelegt. Es wird ein von der Dienstzugehörigkeit abhängiger Fluktuationsabschlag zur Anrechnung gebracht. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen, die die 10-Prozent-Grenze des Barwertes über- oder unterschreiten, werden über einen Zeitraum von fünf Jahren erfolgswirksam erfasst.

Tochtergesellschaften

___Die Rückstellungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder werden vereinfachend nach finanzmathematischen Grundsätzen mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 Prozent ermittelt. Mit Ausnahme der Vienna Airport Handling Gesellschaft m.b.H. gibt es bei den österreichischen und ausländischen Tochtergesellschaften keine Pensionszusagen.

Sonstige Rückstellungen

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

Verbindlichkeiten

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

Gewinnrealisierung

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

Derivative Finanzinstrumente

___Zins- und Fremdwährungssicherungsgeschäfte werden bei der Bewertung der originären Finanzinstrumente berücksichtigt. Es bestehen zum Bilanzstichtag keine derivativen Finanzinstrumente.

Ergebnis je Aktie

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

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2002	2001
Bestandsveränderungen von noch nicht abrechenbaren Leistungen	0,0	-310,3
Aktivierete Eigenleistungen	4.677,0	2.879,1
Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	94,1	86,7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.186,4	2.300,5
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.424,3	1.654,7
Erträge aus der Gewährung von Rechten	363,0	1.306,4
Erträge aus Versicherungsleistungen	85,7	123,3
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	262,3	273,6
Übrige	891,5	260,8
	9.984,2	8.574,7

(2) Personalaufwand

in T€	2002	2001
Löhne	59.969,3	61.330,3
Gehälter	42.680,4	48.636,6
Aufwendungen für Abfertigungen	5.495,6	4.594,5
Aufwendungen für Altersversorgung*)	-17.291,3	-4.088,9
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	28.186,2	28.004,6
Sonstige Sozialaufwendungen	1.218,9	1.255,9
	120.259,1	139.732,9

*) In den Aufwendungen für Altersversorgung sind Auflösungen von Rückstellungen für Pensionen in Höhe von T€ 19.898,2 enthalten, die aus der Abfindung von Pensionsansprüchen entstanden sind. Der Betrag verteilt sich auf die Segmente folgendermaßen: Segment Airport: T€ 3.512,4, Segment Handling: T€ 9.272,7, Segment Non-Aviation: T€ 4.882,1, Verwaltung und sonstiges: T€ 2.231,0.

(3) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2002	2001
Sonstige Steuern	224,3	276,5
Instandhaltungen	14.263,2	12.524,7
Fremdleistungen	5.869,1	5.800,3
Rechts-, Prüfungs- u. Beratungsaufwand	5.526,4	7.268,7
Marktkommunikation	10.264,5	5.011,3
Post- und Telekommunikation	1.920,4	1.811,5
Miet- und Pacht aufwendungen	1.634,9	1.792,2
Versicherungen	1.956,6	1.676,3
Reisen und Ausbildung	1.495,0	2.040,3
Schadensfälle	243,8	1.295,5
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	1.115,0	1.181,7
Verluste aus Anlagenabgängen	357,8	1.011,8
Übrige betriebliche Aufwendungen	4.231,5	3.304,5
	49.102,6	44.995,3

Die Instandhaltungen beinhalten neben den laufenden Instandhaltungen von Gebäuden, Anlagen und Geräten sowie der Wartung der EDV-Anlagen auch Sanierungen von Vorfeldern und Rollwegen. Die Fremdleistungen setzen sich im Wesentlichen aus Reinigungsleistungen und zugekauften Personalkapazitäten für die Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H. zusammen. Die Position „Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand“ umfasst neben Anwalts-, Rechts- und Notariatsgebühren und Kosten für Steuerberater und Wirtschaftsprüfer überwiegend Beratungsleistungen. Umfangreiche Beratungsleistungen wurden für das Mediationsverfahren und für Beteiligungsprojekte in Anspruch genommen. Der Aufwand für

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

(4) Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen

in T€	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen		
an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	35,6	394,3
Aufwendungen aus Beteiligungen		
an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	-113,1	0,0
	<u>-77,6</u>	<u>394,3</u>

(5) Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen

in T€	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	15,3	15,3
Aufwendungen aus Beteiligungen an verbundenen und sonstigen Unternehmen	-1.612,7	0,0
	<u>-1.597,5</u>	<u>15,3</u>

(6) Zinsergebnis

in T€	2002	2001
Zinserträge und ähnliche Erträge	9.328,6	10.392,3
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	-216,8	-136,6
	<u>9.111,7</u>	<u>10.255,7</u>

(7) Sonstiges Finanzergebnis

in T€	2002	2001
Erträge a. d. Abgang u. d. Zuschreibung zu Finanzanlagen	1.146,5	238,2
Erträge aus dem Abgang und der Zuschreibung von Wertpapieren des Umlaufvermögens	0,0	2.134,0
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens	-78,7	-1.339,5
	<u>1.067,8</u>	<u>1.032,7</u>

(8) Ertragsteuern

in T€	2002	2001
Laufender Steueraufwand	23.544,3	21.877,2
Latente Steuern	11.712,8	8.693,9
	<u>35.257,1</u>	<u>30.571,1</u>

Die im Vorjahr getrennt ausgewiesene Position „Steuerersparnis aus Steueraufwandsvergütung Stiftung „KMOG““ in Höhe von T€ -2.854,1 wurde in den laufenden Steueraufwand integriert. Die Ursachen für den Unterschied zwischen der theoretischen Steuerquote (zum österreichischen Körperschaftsteuersatz von 34%) und dem ausgewiesenen Effektivsteuersatz stellen sich wie folgt dar: in T€

	2002	2001
Gewinn vor Ertragsteuern	105.589,2	96.923,4
Rechnerische Ertragsteuer (Steuersatz: 34%)	35.900,3	32.954,0
Permanente Differenzen und aperiodische Steuern	-643,2	-2.382,9
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	<u>35.257,1</u>	<u>30.571,1</u>
Effektivsteuersatz	33,4%	31,6%

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

(9) Im Umlauf befindliche Aktien: Es waren 21.000.000 Aktien im Umlauf.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anlagevermögen (10) Immaterielle Vermögensgegenstände

in T€	Konzessionen und Rechte	Goodwill	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2002			
Nettobuchwert zum 1.1.2002	2.791,9	0,0	2.791,9
Zugänge	1.222,7	1.072,3	2.295,0
Umbuchungen	0,0	1,1	1,1
Abgänge/Restbuchwerte	-3,0	0,0	-3,0
Abschreibungen	-943,1	-23,4	-966,5
Nettobuchwert zum 31.12.2002	3.068,6	1.050,0	4.118,5
Stand zum 31.12.2002			
Anschaffungskosten	12.336,1	1.073,4	13.409,5
Kumulierte Abschreibungen	-9.267,6	-23,4	-9.291,0
Nettobuchwert	3.068,6	1.050,0	4.118,5

Die Zugänge der Konzessionen und Rechte betreffen vor allem den Erwerb von Software in Höhe von T€ 727,2. Der Goodwill stammt aus dem Erwerb der Beteiligung an Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.

(11) Sachanlagen

in T€	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen u. Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Ge- schäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2002					
Nettobuchwert zum 1.1.2002	296.269,1	125.125,4	31.376,7	22.947,4	475.718,6
Zugänge	22.786,6	26.984,7	8.562,9	19.013,9	77.347,9
Umbuchungen	8.852,8	2.139,8	742,2	-11.734,8	0,0
Abgänge/Restbuchwerte	-233,7	-34,2	-106,9	0,0	-374,9
Abschreibungen	-13.638,8	-17.944,9	-10.206,4	0,0	-41.790,1
Nettobuchwert zum 31.12.2002	314.035,9	136.270,7	30.368,4	30.226,5	510.901,6
Stand zum 31.12.2002					
Anschaffungskosten	507.371,5	415.344,9	115.181,0	30.226,5	1.068.123,9
Kumulierte Abschreibungen	-193.335,6	-279.074,2	-84.812,6	0,0	-557.222,3
Nettobuchwert	314.035,9	136.270,7	30.368,4	30.226,5	510.901,6

In den angeführten Zugängen sind enthalten:

- Grundstücke (T€ 5.863,4)
- Erweiterung Vorfeld West und Nordost (T€ 25.116,9)
- Errichtung Cargo Nord (T€ 10.091,0)
- Polizeigebäude (T€ 2.383,9)
- Planungskosten für den neuen Terminal VIE-Skylink (T€ 6.365,0)
- Großgeräte für die Vorfeldabfertigung (T€ 3.384,7) und für die Feuerwehr (T€ 1.372,5)

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

in T€	Unternehmen at equity
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2002	
Nettobuchwert zum 1.1.2002	37,1
Änderung Konsolidierungskreis	18,4
Zugänge	33.796,3
Abschreibungen	-113,1
Nettobuchwert zum 31.12.2002	33.738,6
Stand zum 31.12.2002	
Anschaffungskosten	33.891,9
Kumulierte Zu-/Abschreibungen	-153,2
Nettobuchwert	33.738,6

Die „Änderung Konsolidierungskreis“ betrifft den durch den Anteilsverkauf bedingten Wechsel der Konsolidierungsart der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H., die im Vorjahr vollkonsolidiert wurde. Die Zugänge enthalten die Neuzugänge Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc. sowie die Erhöhung der Beteiligung an der City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. Die Abschreibungen beinhalten die Veränderung des Wertansatzes der at equity einbezogenen Unternehmen.

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

in T€	2002
Langfristiges Vermögen	23.564,8
Kurzfristiges Vermögen	19.202,7
Langfristige Schulden	12.792,0
Kurzfristige Schulden	10,9
Erträge	2.567,3
Aufwendungen	2.117,9

**(13) Sonstige Finanzanlagen
Sonstige Beteiligungen**

in T€	Anteile an assoziierten Unternehmen (nicht konsolidiert)	Anteile an verbundenen Unternehmen (nicht konsolidiert)	Übrige Beteiligungen	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2002				
Nettobuchwert zum 1.1.2002	49,0	1.426,4	1.400,0	2.875,4
Zugänge	0,0	339,0	0,0	339,0
Umbuchungen	0,0	-1,1	0,0	-1,1
Abschreibungen	0,0	-1.612,7	0,0	-1.612,7
Nettobuchwert zum 31.12.2002	49,0	151,7	1.400,0	1.600,7
Stand zum 31.12.2002				
Anschaffungskosten	49,0	1.764,3	1.400,0	3.213,3
Kumulierte Abschreibungen	0,0	-1.612,7	0,0	-1.612,7
Nettobuchwert	49,0	151,7	1.400,0	1.600,7

Die Anteile an nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen betreffen die Beteiligung an der AviaSec Aviation Security GmbH. Bei den Anteilen an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen handelt es sich um die Beteiligungen an der Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H., der GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H., der GetService-Flughafen-Sicherheits-Servicedienst GmbH, der Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H., der VIAS Hellas Security Air Transport Services Limi-

ted Liability Company und der VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H. Bei den übrigen Beteiligungen handelt es sich um die Beteiligung an der CR Aeropuertos, S.L. (Spanien).

Wertpapiere und sonstige Ausleihungen

in T€	Wertpapiere/-rechte des Anlagevermögens	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2002			
Nettobuchwert zum 1.1.2002	34.365,1	87,2	34.452,2
Zugänge	106,6	30,1	136,8
Zuschreibungen	4,9	0,0	4,9
Abgänge/Restbuchwerte	0,0	-23,7	-23,7
Abschreibungen	-2.893,2	0,0	-2.893,2
Nettobuchwert zum 31.12.2002	31.583,4	93,6	31.677,0
Stand zum 31.12.2002			
Anschaffungskosten	37.341,1	7.360,9	44.702,0
Kumulierte Abschreibungen	-5.757,7	-7.267,3	-13.024,9
Nettobuchwert	31.583,4	93,6	31.677,0

Die Wertpapiere des Anlagevermögens dienen vor allem der nach österreichischem Steuerrecht vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen. Die sonstigen Ausleihungen betreffen ein der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestelltes Genussrechtskapital und die Gewährung eines Darlehens an die SITA (T€ 93,6).

(14) Langfristige Forderungen

Die langfristigen Forderungen in Höhe von T€ 181,3 betreffen verzinste Bezugsvorschüsse, die an die Mitarbeiter gewährt werden sowie den Gewinnanteil aus dem Rückkaufswert von Rückdeckungsversicherungen.

(15) Latente Steuerabgrenzung

Entwicklung der aktiven latenten Steuerabgrenzung

in T€	2002	2001
Stand zum 1.1.	26.813,1	31.934,5
Erfolgswirksame Veränderung	-11.712,8	-8.693,9
Erfolgsneutrale Veränderung	1.699,1	3.572,6
Stand zum 31.12.	16.799,4	26.813,1

Aktive und passive latente Steuerabgrenzungen wurden für folgende Posten vorgenommen:

in T€	2002	2001
Aktive latente Steuerabgrenzung		
Anlagevermögen	470,8	411,3
Umlaufvermögen	230,6	0,0
Rückstellungen für Abfertigungen	2.490,5	1.539,5
Rückstellungen für Pensionen	2.560,0	9.620,2
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	792,6	683,7
Aktienübertragung in Stiftung	20.111,8	22.965,9
Sonstige Rückstellungen	2.808,1	2.122,5
Steuerliche Verlustvorträge	591,9	554,2
	30.056,3	37.897,3
Passive latente Steuerabgrenzung		
Anlagevermögen	8.886,6	7.628,2
Wertpapiere des Umlaufvermögens	1.383,6	0,0
Sonstiges Umlaufvermögen	0,0	230,6
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	2.986,7	3.225,4
	13.256,9	11.084,2
Saldierte aktive und passive Steuerabgrenzung	16.799,4	26.813,1

16) Vorräte

in T€	2002	2001
Hilfs- und Betriebsstoffe	2.188,6	2.323,1
Geleistete Anzahlungen	0,0	2,1
	<u>2.188,6</u>	<u>2.325,2</u>

(17) Kurzfristige Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände

in T€	2002	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	35.383,9	27.252,8
Wertberichtigungen	-3.027,7	-2.533,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	<u>32.356,2</u>	<u>24.719,0</u>
Forderungen geg. verbundenen Untern. (nicht konsolidiert)	141,6	238,6
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	277,1	5,1
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	3.316,7	16.749,8
Rechnungsabgrenzungsposten	2.883,0	750,1
	<u>38.974,6</u>	<u>42.462,7</u>

(18) Zahlungsmittel und -äquivalente

in T€	2002	2001
Kassenbestand	414,0	117,4
Guthaben bei Kreditinstituten	27.622,5	84.864,7
Wertpapiere	111.120,3	87.388,0
	<u>139.156,7</u>	<u>172.370,1</u>

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

(19) Grundkapital

___ Das Grundkapital beträgt zum Stichtag 31.12.2002 € 152,670.000,--. Es ist zerlegt in 21,000.000 Stück auf Inhaber lautende Stammaktien.

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

(20) Kapitalrücklagen

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

(21) Gewinnrücklagen

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

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

(22) Langfristige Rückstellungen

in T€	2002	2001
Rückstellungen für Abfertigungen	36.934,5	32.598,3
Rückstellungen für Pensionen	22.690,3	56.606,0
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	7.433,1	6.346,9
Rückstellungen für Altersteilzeit	4.562,3	2.864,6
Rückstellungen für Stiftungsvergütungen	21.391,0	21.391,0
	93.011,2	119.806,8

Die Rückstellungen für Stiftungsvergütungen wurden für die Abdeckung der Kosten der Flughafen Wien Mitarbeiter-Beteiligung-Privatstiftung vorgenommen.

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

Faktoren	2002	2001
Zinssatz	5,0%	5,0%
Lohn- und Gehaltstrend	3,5%	3,5%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,5%	1,5%

Rückstellungen für Abfertigungen

Die Mitarbeiter erhalten aufgrund gesetzlicher und kollektivvertraglicher Verpflichtungen im Kündigungsfall bzw. zum Pensionsantrittszeitpunkt eine einmalige Abfertigung. Die Höhe der Abfertigung bemisst sich nach der Anzahl der im Unternehmen geleisteten Dienstjahre und des zum Zeitpunkt des Ausscheidens gültigen Bezuges.

Überleitung Barwert zu Rückstellung

in T€	2002	2001
Barwert der Abfertigungsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	41.669,5	38.147,3
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Verlust (kumuliert)	-4.735,0	-5.549,1
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	36.934,5	32.598,3

Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen

in T€	2002	2001
Dienstzeitaufwand	2.875,9	2.519,6
Zinsaufwand	1.897,3	2.074,8
Erfasster versicherungsmathematischer Verlust	722,4	0,0
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	5.495,6	4.594,5

Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungsverpflichtungen

in T€	2002	2001
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	32.598,3	35.570,7
Aufwand aus Abfertigungsverpflichtungen	5.495,6	4.594,5
Abfertigungszahlungen	-1.159,3	-7.566,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	36.934,5	32.598,3

Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

in T€	2002	2001
Nicht erf. versicherungsmath. Verlust/Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	-5.549,1	359,0
Korridor zum 1.1.	3.740,3	3.521,2
Übersteigender Betrag	-3.611,9	0,0
Verteilzeit in Jahren	5	5
Nicht erf. versicherungsmath. Verlust/Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	-5.549,1	359,0
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust des Jahres	91,7	-5.908,0
Erfasster versicherungsmathematischer Verlust	722,4	0,0
Nicht erf. versicherungsmath. Verlust (kumuliert) zum 31.12.	-4.735,0	-5.549,1

Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen Pensionszuschüsse.

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

Mitarbeiter, die vor dem 1. September 1986 eingetreten sind, hatten aufgrund von Betriebsvereinbarungen Anspruch auf Altersversorgungszuschüsse. Diese waren von der Betriebszugehörigkeit und dem Letztbezug abhängig. Im Herbst 2001 wurde den aktiven Dienstnehmern angeboten, sich in Höhe von 100 Prozent der handelsrechtlichen Rückstellung 2000 abfinden zu lassen und in ein beitragsorientiertes Pensionskassenmodell ohne Nachschussverpflichtung zu wechseln. 588 Dienstnehmer nahmen Anfang 2002 dieses Angebot an. Daraus resultieren Auflösungen von Rückstellungen für Pensionen in Höhe von T€ 19.898,2, die 2002 die Pensionsaufwendungen mindern.

Überleitung Barwert zu Rückstellung

in T€	2002	2001
Barwert der Pensionsverpflichtungen (DBO) zum 31.12.	21.348,8	50.065,2
Nicht erfasster versicherungsmath. Gewinn (kumuliert)	1.341,5	6.540,8
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	22.690,3	56.606,0

Aufwand aus Pensionsverpflichtungen

in T€	2002	2001
Dienstzeitaufwand	816,7	1.703,1
Zinsaufwand	1.049,0	3.197,8
Erfasster versicherungsmath. Gewinn inkl. aus Abfindungen	-20.497,0	-9.888,9
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	-18.631,3	-4.988,0

Entwicklung der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen

in T€	2002	2001
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1.	56.606,0	73.099,9
Aufwand aus Pensionsverpflichtungen	-18.631,3	-4.988,0
Pensionsabfindungen	-14.022,3	-9.153,9
Pensionsauszahlungen	-1.262,1	-2.352,0
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	22.690,3	56.606,0

Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste

in T€	2002	2001
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	6.540,8	20.327,5
Korridor zum 1.1.	5.006,5	5.277,2
Übersteigender Betrag	2.994,4	15.050,3
Verteilzeit in Jahren	5	5
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 1.1.	6.540,8	20.327,5
Versicherungsmathematischer Verlust des Jahres	-321,6	-3.897,8
Erfasster versicherungsmathematischer Gewinn	-4.877,7	-9.888,9
Nicht erfasster versicherungsmathematischer Gewinn (kumuliert) zum 31.12.	1.341,5	6.540,8

Rückstellungen für Jubiläumsgelder

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

Rückstellungen für Altersteilzeit

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

Rückstellungen für Stiftungsvergütungen

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

(23) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	2002	2001
Soziale Sicherheit	0,0	4,6
Wasserwirtschaftsfonds	1.942,1	2.163,9
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln*)	8.226,9	7.685,2
	10.169,0	9.853,7

*) inkludiert Investitionszuwachsprämie 2002

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

(24) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	2002	2001
Nicht konsumierte Urlaube	6.691,9	6.333,4
Andere Personalansprüche	11.675,9	11.357,5
Steuern	4.762,6	405,5
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	25.982,5	21.852,5
Stiftungsvergütungen	6.091,5	8.326,2
Übrige kurzfristige Rückstellungen	13.968,0	10.445,9
	69.172,3	58.720,9

Die Rückstellungen für andere Personalansprüche beinhalten unter anderem Restrukturierungsmaßnahmen (T€ 8.442,9) und Leistungsprämien (T€ 2.158,2).

Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2002

in T€	Buchwert zum 1.1.2002	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	Buchwert zum 31.12.2002
Nicht konsumierte Urlaube	6.333,4	0,0	0,0	358,5	6.691,9
Andere Personalansprüche	11.357,5	-3.122,6	-6,1	3.447,1	11.675,9
Steuern	405,5	-405,5	0,0	4.762,6	4.762,6
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	21.852,5	-7.619,1	-766,0	12.515,0	25.982,5
Stiftungsvergütungen	8.326,2	-1.471,6	-763,1	0,0	6.091,5
Übrige kurzfr. Rückstellungen	10.445,9	-6.651,4	-655,1	10.828,5	13.968,0
	58.720,9	-19.270,1	-2.190,3	31.911,8	69.172,3

(25) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	2002	2001
Kontokorrentkonten	3.049,8	4.274,6
	3.049,8	4.274,6

(26) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	2002	2001
gegenüber Dritten	22.908,4	19.314,6
gegenüber verbundenen Unternehmen	329,5	156,4
gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	26,8	0,0
	23.264,7	19.471,0

(27) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	2002	2001
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	2.335,2	6.767,0
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	4.302,2	4.522,7
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	974,9	1.206,0
Verbindlichkeiten gegenüber Wasserwirtschaftsfonds	237,0	233,4
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.800,0	0,0
Andere sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	3.976,1	2.476,8
	20.625,4	15.205,9

___ In der Position „Andere sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen“ sind kreditorische Debitoren in Höhe von T€ 347,6 (2001: T€ 310,2) enthalten.

Sonstige Angaben

(28) Konzerngeldflussrechnung

___ Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt.

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

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

___ Der Finanzmittelbestand umfasst den Kassenbestand, Bankguthaben und Wertpapiere des Umlaufvermögens.

(29) Segmentberichterstattung

___ Vienna International Airport España, S.L. wurde 2001 gegründet und nahm im Herbst 2001 den Betrieb auf. Die Gesellschaft beriet bis 30. September 2002 die spanische Flughafenerichterergesellschaft CR Aeropuertos, S.L. in der Errichtung und der Betriebsführung des neuen Flughafens Ciudad Real. VIE Malta Ltd. wurde 2002 gegründet, hält die Anteile an der Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und erbringt Beratungsleistungen für Malta International Airport plc. Die Aktivitäten wurden dem Segment Non-Aviation zugeordnet.

___ Die Segmentberichterstattung erfolgt erstmalig nach dem primären und sekundären Format.

Verrechnungspreise

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

Segmentgliederung

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

Airport

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

Handling

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

Non-Aviation

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

Segmentergebnisse 2002 nach Unternehmensbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	135.830,6	105.343,0	75.295,0	316.468,5
Interne Segmentumsätze	24.018,7	6.237,9	43.667,8	
Segmentumsätze	159.849,3	111.580,8	118.962,8	
Sonstige externe Umsätze				1.945,6
Konzernumsatz				318.414,1
Segmentergebnis	61.150,4	22.505,7	33.107,7	116.763,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-19.679,1
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				97.084,8
Segmentabschreibungen	25.471,8	5.004,6	11.959,4	42.435,8
Sonstige (nicht zuordenbar)				320,8
Konzernabschreibungen				42.756,6
Segmentinvestitionen	50.625,1	4.183,5	24.574,1	79.382,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				260,3
Konzerninvestitionen				79.643,0
Segmentvermögen	384.999,9	28.851,8	134.529,0	548.380,7
Sonstiges (nicht zuordenbar)*)				230.956,3
Konzernvermögen				779.337,1
Segmentsschulden	48.506,5	49.976,0	51.380,3	149.862,8
Sonstige (nicht zuordenbar)*)				69.429,6
Konzernschulden				219.292,5
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	336	1.340	803	2.479
Sonstige (nicht zuordenbar)				133
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				2.612

*) Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nicht zuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Finanzanlagen, liquide Mittel, die aktive latente Steuerabgrenzung, Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Steuerrückstellungen. Die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen sind im nicht zuordenbaren Bereich enthalten. Der Anteil am Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen und Joint Ventures sowie deren Buchwerte wurden aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht dargestellt.

Segmentergebnisse 2001 nach Unternehmensbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	136.186,9	110.989,9	72.672,9	319.849,8
Interne Segmentumsätze	28.047,1	5.297,2	44.311,1	
Segmentumsätze	164.234,1	116.287,2	116.984,0	
Sonstige externe Umsätze				252,5
Konzernumsatz				320.102,3
Segmentergebnis	66.141,2	21.756,5	31.177,1	119.074,8
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-33.849,3
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				85.225,5
Segmentabschreibungen	24.855,0	4.478,8	11.526,8	40.860,7
Sonstige (nicht zuordenbar)				309,1
Konzernabschreibungen				41.169,8
Segmentinvestitionen	32.599,7	10.236,0	18.268,2	61.104,0
Sonstige (nicht zuordenbar)				206,2
Konzerninvestitionen				61.310,2
Segmentvermögen	356.681,1	27.651,1	120.112,0	504.444,2
Sonstiges (nicht zuordenbar)				255.465,7
Konzernvermögen				759.909,9
Segmentschulden	49.938,3	57.864,3	48.903,3	156.705,9
Sonstige (nicht zuordenbar)				70.626,9
Konzernschulden				227.332,9
Segmentmitarbeiter (zum Stichtag)	342	1.340	805	2.487
Sonstige (nicht zuordenbar)				139
Konzernmitarbeiter (zum Stichtag)				2.626

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

Segmentergebnisse 2002 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Österreich	Malta	Spanien	Konzern
Umsätze	317.006,6	221,2	1.186,3	318.414,1
EBIT	96.569,3	93,6	421,8	97.084,8
Vermögen	750.968,6	26.375,7	1.992,8	779.337,1
Schulden	218.729,4	370,4	192,6	219.292,5
Mitarbeiter (zum Stichtag)	2.612	0	0	2.612

___Im Vermögen der Regionen Malta und Spanien sind auch die Beteiligungen enthalten.

(30) Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente

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

Kreditrisiko

___Sämtliche bei den Aktiva ausgewiesene Beträge stellen gleichzeitig das maximale Bonitäts- und Ausfallrisiko dar, da keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen bestehen. Das Risiko bei Forderungen kann als gering eingeschätzt werden, da es sich um sehr kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährigen Geschäftsbeziehungen basieren. Das Ausfallrisiko bei anderen auf der Aktivseite dargestellten originären Finanzinstrumenten ist ebenfalls als gering anzusehen. Die Finanzmittel werden vorwiegend in Investmentfonds, und kurzfristigen Geldveranlagungen angelegt. Die Anlagen erfolgen ausschließlich bei Gesellschaften mit einwandfreier Bonität.

Marktwerte

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

Zinsänderungsrisiko

___Ein Zinsänderungsrisiko liegt im Wesentlichen nur bei der Veranlagung der liquiden Mittel und bei den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens vor. Auf der Aktivseite besteht ein Zinsänderungsrisiko nur bei den in den Finanzanlagen enthaltenen Wertpapieren, bei den Guthaben bei Kreditinstituten und bei den Wertpapieren des Umlaufvermögens. Die Wertpapiere werden überwiegend über Investmentfonds gehalten und sind jederzeit liquidiertbar, das Zinsänderungsrisiko kann als nicht wesentlich bezeichnet werden. Die Schuldenseite beinhaltet nur das vom Wasserwirtschaftsfonds gewährte Darlehen, welches einer Fixverzinsung von zwei Prozent unterliegt.

Währungsänderungsrisiko

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

___Die Fakturierung erfolgt generell in lokaler Währung, 99,8 Prozent der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen basieren auf lokaler Währung, somit ergibt sich für Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nur ein geringes Währungsänderungsrisiko.

___Die Veranlagungen der Guthaben bei Kreditinstituten erfolgen nahezu ausschließlich im eigenen Währungsraum der anlegenden Konzerngesellschaft, sodass kein Währungsrisiko besteht. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lauten auf Euro.

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

Wertpapiere des Anlagevermögens

in T€	2002	2001
R 63 Fonds	28.737,6	31.629,2
Aktien	494,9	494,9
Sonstige	2.350,9	2.241,0
	31.583,4	34.365,1

___Der Marktwert der Wertpapiere des Anlagevermögens beträgt zum 31.12.2002 T€ 31.583,4 (2001: T€ 34.365,1). Der R 63 Fonds, ein Dachfonds der Raiffeisen KAG, dient überwiegend der Deckung der Abfertigungs- und Pensionsrückstellung gemäß § 14 EStG. Die Asset-Allocation betrug per 31.12.2002 20,6 Prozent Aktien, 75,7 Prozent Anleihen, 3,7 Prozent Guthaben und Ansprüche. Die Risikostruktur dieses Fonds entspricht der von Pensionskassenfonds.

___Bei den Aktien handelt es sich um Anteile an der Wiener Börse AG. In den sonstigen Wertpapieren des Anlagevermögens sind Wertrechte aus Rückdeckungsversicherungen in Höhe von T€ 1.929,7 enthalten.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

in T€	2002	2001
GF 7 Fonds	60.842,6	55.731,6
A 19 Fonds	23.297,7	29.476,2
DWS (Austria) 72 Fonds	26.980,0	0,0
Rentenpapiere	0,0	2.180,2
	111.120,3	87.388,0

___Der GF 7 Fonds von der Capital Invest war am 31.12.2002 zu 96,9 Prozent in österreichischen Anleihen, vornehmlich Staatsanleihen, investiert.

___Die Asset-Allocation des A 19 Fonds betrug per 31.12.2002 30,9 Prozent internationale Aktien, 50,8 Prozent Anleihen und 18,3 Prozent Barmittel.

___Der DWS (Austria) 72 Fonds der Deutschen Asset Management GmbH war am 31.12.2002 zu 98,3 Prozent in Anleihen, vornehmlich Staatsanleihen, investiert. Sowohl der GF 7 Fonds wie auch der A 19 Fonds und der DWS (Austria) 72 Fonds wiesen am Bilanzstichtag kein Währungsrisiko auf. Bestehende Fremdwährungspositionen waren kursgesichert.

Sonstige Ausleihungen

___Die sonstigen Ausleihungen betreffen ein der Corvin Hotel Airport Plaza Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H. zur Verfügung gestelltes Genussrechtskapital mit einem Nominale von T€ 7.267,3, welches mit sieben Prozent verzinst wird und die Gewährung eines Darlehens an die SITA (T€ 93,6, Verzinsung 2002: von 3,4 bis 4,9 Prozent).

Derivative Finanzinstrumente

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

(31) Angaben über Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

___Es bestehen derzeit keine berichtenswerten Geschäftsbeziehungen.

(32) Sonstige Verpflichtungen und Risiken

___Es besteht mit der ÖPAG Pensionskassen AG sowie der Vereinigten Pensionskassen AG für 1.529 Dienstnehmer der Flughafen Wien AG ein beitragsorientierter Pensionskassenvertrag. Die Flughafen Wien AG hat sich verpflichtet jährlich einen Pensionskassenbeitrag in Höhe von 2,5 Prozent der Normalbezüge der betroffenen Dienstnehmer zu leisten. Es besteht keine Nachschussverpflichtung.

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

(33) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

___Am 7. Februar 2003 ist der Letter of Intent zur Privatisierung der Berliner Flughäfen abgelaufen und wurde bis Redaktionsschluss nicht verlängert. Eine Realisierung des Projekts erscheint daher im Augenblick wenig aussichtsreich. Wir haben daher unsere Beteiligung in der Höhe von € 1,6 Mio. schon in der Bilanz 2002 abgeschrieben.

___Aus dem Projekt zur Errichtung eines Greenfield-Airports im spanischen Ciudad Real haben wir uns zur Gänze zurückgezogen. In einer Gesellschafterversammlung der Ciudad Real Aeropuertos, S.L. wurde von den Mitgesellschaftern beschlossen, die Anteile der VIE-España zum Nominale zu erwerben.

(34) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

___Die Flughafen Wien Gruppe beschäftigte zum 31.12.:

Stammbeschäftigte (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2002	2001
Arbeiter	1.830	1.843
Angestellte	782	783
	<u>2.612</u>	<u>2.626</u>

___Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2002 Bezüge von insgesamt T€ 930,9 (2001: T€ 898,7).

___Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands der Konzernleitung beliefen sich auf T€ 520,2 (2001: T€ 368,8).

___Die Aufwendungen für Sitzungsgelder und Vergütungen an den Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG betragen im Jahr 2002 T€ 71,8 (2001: T€ 57,7).

Wesentliche Unterschiede zwischen IAS und österreichischen Rechnungslegungsvorschriften

Grundsätzliche konzeptionelle Unterschiede

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

___Primäres Ziel der Rechnungslegung nach IAS ist die Bereitstellung entscheidungsrelevanter Informationen für Aktionäre und Investoren; daher wird der Vergleichbarkeit von Abschlüssen – sowohl über die Zeit hinweg, als auch zwischen Abschlüssen verschiedener Unternehmen – nach IAS ein höherer Stellenwert eingeräumt als nach HGB. In der Folge werden jene spezifischen Unterschiede dargestellt, die für den vorliegenden Konzernabschluss von besonderer Bedeutung sind:

Anlagevermögen

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

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

Wertpapiere des Umlaufvermögens

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

Eigene Anteile

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

___Nach IAS sind die Veränderungen der im Umlauf befindlichen Aktien im Eigenkapital abzubilden.

Latente Steuern

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

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

Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und für Jubiläumsgelder

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

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

Erweiterte Erläuterungspflichten

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

Schwechat, am 25. Februar 2003

Der Vorstand

Mag. Herbert Kaufmann

Ing. Gerhard Schmid

Dr. Kurt Waniek

Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Anlage 1 zu Anhang



Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Anteil	Konsolidierungsart	Bemerkung
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100%	VK	
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100%	VK	
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100%	VK	
Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H.	BPIE	VIEL	Österreich	100%	VK	
Vienna International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIE	Österreich	100%	VK	
Vienna International Airport España, S.L.	VIE-E	VINT	Spanien	100%	VK	
Vienna Airport Baumanagement Gesellschaft m.b.H.	VAB	VIE	Österreich	51%	VK	
VIE Malta Ltd.	VIE Malta	VINT	Malta	99,8%	VKE	
Malta Mediterranean Link Consortium Ltd.	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ	
Malta International Airport plc.	MIA	MMLC	Malta	40%	EQ	
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ	
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	40%	EQ	
VIE-Reiseservice GmbH in Liquidation	VIE-Reise	VIE	Österreich	32%	EQ	
Flughafen Wien/Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIE-BBI	VIE	Deutschland	100%	NK	a)
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH.	VIE-Shops	VIE	Österreich	51%	NK	a)
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H	GETS	VIAS	Österreich	100%	NK	a)
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51%	NK	a)
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company	VIAS-H	VIAS	Griechenland	100%	NK	a)
AviaSec Aviation Security GmbH	VIAS-D	VIAS	Deutschland	49%	NK	a)

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung, VKE = Erstmalige Vollkonsolidierung, EQ = Equity-Bewertung, NK = keine Konsolidierung

Erläuterung Bemerkung: a) Nichtinbeziehung - materiality

Geschäftsbericht 2002

Bericht des Abschlussprüfers und Bestätigungsvermerk

„Wir haben den von der Flughafen Wien Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2002 nach den Vorschriften der International Accounting Standards (IAS) des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellten Konzernabschluss geprüft. Für diesen Konzernabschluss ist die Unternehmensleitung verantwortlich. Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Abschlussprüfung.

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

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen ein getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2002 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme für das abgelaufene Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Accounting Standards (IAS).

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

Wien, am 26. Februar 2003

CONFIDA
Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H.
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dipl.-Kfm. Walter Groier




Dr. Karl-Heinz Moser

Beteiligungen der Flughafen Wien AG

(Vorjahreswerte in Klammern, in T€)

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

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

Kapitalanteil:	100%
Eigenkapital:	€ 77.236.650,64 (T€ 77.209,7)
Umsatzerlöse:	€ 14.509.605,74 (T€ 11.844,4)
Jahresüberschuss 2002:	€ 9.002.471,58 (T€ 7.504,7)

Gegenstand des Unternehmens: Die Aufgabe der IVW umfasst die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien, sowie den Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden auf dem Gelände des Flughafen Wien.

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

Kapitalanteil:	100%
Eigenkapital:	€ 51.124,83 (T€ 50,0)
Umsatzerlöse:	€ 6.149.637,19 (T€ 4.641,0)
Jahresüberschuss 2002:	€ 903.615,26 (T€ 661,6)

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

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

Kapitalanteil:	100%
Eigenkapital:	€ 3.396.619,60 (T€ 2.387,3)
Umsatzerlöse:	€ 16.426.033,59 (T€ 13.131,8)
Jahresüberschuss 2002:	€ 1.829.587,67 (T€ 823,7)

Gegenstand des Unternehmens: Die VIAS ist für die Durchführung der Sicherheitskontrollen (Personen- und Handgepäckkontrollen) im Auftrag des Bundesministeriums für Inneres zuständig. Darüber hinaus erbringt sie Leistungen für andere Kunden aus der Luftfahrtbranche (Rollstuhltransporte, Großgepäckkontrollen etc). Die Gesellschaft nimmt über ihre in- und ausländischen Beteiligungen an Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen für Flughäfen, wie zum Beispiel für griechische und deutsche, teil.

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

Kapitalanteil:	51%
Eigenkapital:	€ 275.040,42 (T€ 323,4)
Umsatzerlöse:	€ 3.598.227,32 (T€ 1.712,1)
Jahresüberschuss 2002:	€ 81.679,51 (T€ 173,4)

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Baudienstleistungen aller Art, Wahrnehmung von Planungsaufgaben, Projektabwicklung und Bauüberwachung.

VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)

Kapitalanteil:	100%
Eigenkapital:	€ 2.711.024,20 (T€ 2.765,4)
Umsatzerlöse:	€ 0,00 (T€ 0,0)
Jahresfehlbetrag 2002:	€ -54.395,22 (T€ -46,2)

Gegenstand des Unternehmens: Die Aufgabe der VIEL und ihrer beiden Tochtergesellschaften BPIB und BPIE liegt in Ankauf, Entwicklung und Vermarktung der im Eigentum der BPIB stehenden Liegenschaften. Derzeit liegt der Schwerpunkt der drei Gesellschaften im Aufbau des Business Park Fischamend nahe des Flughafens.

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

Kapitalanteil: 100% (VIEL: 99%, BPIE: 1%)
 Eigenkapital: € 2.281.855,46 (T€ 2.380,7)
 Umsatzerlöse: € 0,00 (T€ 0,0)
 Jahresfehlbetrag 2002: € -98.884,73 (T€ -62,2)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

Vienna Airport Business Park Immobilienentwicklungsgesellschaft m.b.H. (BPIE)

Kapitalanteil: 100% (VIEL)
 Eigenkapital: € 331.252,94 (T€ 346,6)
 Umsatzerlöse: € 0,00 (T€ 0,0)
 Jahresfehlbetrag 2002: € -15.327,69 (T€ -15,2)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Planung, Errichtung und Betreuung von Betriebs- und Industrieansiedlungsprojekten.

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

Kapitalanteil: 100%
 Eigenkapital: € 27.215.244,35 (T€ 1.432,3)
 Umsatzerlöse: € 8.676,10 (T€ 0,0)
 Jahresfehlbetrag 2002: € -1.632,31 (T€ -2,7)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Gründung und Management von lokalen Projektgesellschaften für internationale Akquisitionsprojekte; Aufbau von Beratungs- und Projektmanagement.

Vienna International Airport España, S.L.

Kapitalanteil: 100% (VINT)
 Eigenkapital: € 1.795.717,37 (T€ 121,3)
 Umsatzerlöse: € 1.186.344,58 (T€ 520,0)
 Jahresüberschuss 2002: € 274.461,74 (T€ 118,2)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Verwaltung, Beratung und Betrieb von Flughäfen sowie Beteiligung an Flughäfen in Spanien.

VIE-Malta Ltd.

Kapitalanteil: VINT 99,8% , VIE BBI 0,2% (1 Anteil)
 Eigenkapital: € 25.888.253,01
 Umsatzerlöse: € 221.205,31
 Jahresüberschuss 2002: € 48.484,31

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen.

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

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

Kapitalanteil: 50,1%
 Eigenkapital: € 17.879.189,31 (T€ 36,7)
 Umsatzerlöse: € 0,00 (T€ 0,0)
 Jahresfehlbetrag 2002: € -157.499,10 (T€ -0,7)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des Airport Express als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke Wien-Mitte und Flughafen Schwechat; der Betrieb von Check In-Einrichtungen am Bahnhof Wien Mitte verbunden mit Gepäcklogistik für Flugpassagiere; die Beratung von Dritten betreffend die Organisation und Durchführung von Verkehrsanbindungen zwischen Städten und Flughäfen.

VIE-Reiseservice GmbH in Liquidation

Kapitalanteil: 32%
 Eigenkapital: € 41.294,66 (T€ 116,0)
 Umsatzerlöse: € 17.751,40 (T€ 1.532,2)
 Jahresüberschuss 2002: € 2.631,84 (T€ 24,3)

___ **Gegenstand des Unternehmens:** Ausübung des Reisebürogewerbes. In Liquidation.

Malta Mediterranean Link Consortium Limited (MMLC)

Kapitalanteil: 57,1% (VIE Malta)

Eigenkapital: € 43.238.272,29

 ___ **Gegenstand des Unternehmens:** Holding für die Beteiligung am Malta International Airport plc.

Malta International Airport p.l.c. (MIA)

Kapitalanteil: 40% (MMLC)

Eigenkapital: € 51.526.672,29

 ___ **Gegenstand des Unternehmens:** Betrieb des internationalen Flughafens in Malta.

SCA Schedule Coordination Austria GmbH

Kapitalanteil: 40%

Eigenkapital: € 70.079,78

Umsatzerlöse: € 0,00

Jahresfehlbetrag 2002: € -4.920,22

 ___ **Gegenstand des Unternehmens:** Die Gesellschaft fungiert ab 1. Jänner 2003 als Schedule Coordinator für die österreichischen Flughäfen, d.h. sie akkordiert bzw. weist Slots (Zeitnischen) gemäß EU-Verordnung 95/93 den anfragenden Fluggesellschaften zu. Basis dabei bilden die von den Flughäfen vorgegebenen Kapazitätseckwerte.

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

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

___ Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an. Ende Februar 2001 wurden die übrigen 51 Prozent der Salzburger Flughafenbetriebsgesellschaft übernommen.

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

___ Die VIE-BBI ist an einer Entwicklungsgesellschaft beteiligt, die für das Projekt Berlin-Brandenburg Flughafen GmbH (BBF), die Geschäftsanteile an der BBF mit Zuschlag erwerben und halten sowie den Flughafen Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) ausbauen und betreiben soll.

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

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

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

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

GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.

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

GetService-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH

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

AviaSec Aviation Security GmbH

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

Sitzungen

___Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2002 zu sechs Sitzungen zusammen. Weiters fanden im Berichtsjahr zwei Sitzungen des Arbeitsausschusses des Aufsichtsrats statt.

___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.

Abschlussprüfung

___Die Fa. CONFIDA, Wirtschaftstreuhandgesellschaft m.b.H., Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 1191 Wien, wurde in der zwölften Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzernlageberichtes den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2002 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

___Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungslegungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach International Accounting Standards (IAS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzernlagebericht über das Geschäftsjahr 2002 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

Feststellung des Jahresabschlusses

___Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 2002 und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2002 der Flughafen Wien AG insbesondere durch die vorgenommene intensive Beratung im Arbeitsausschuss in Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers geprüft und gebilligt. Somit ist der Jahresabschluss 2002 der Flughafen Wien AG festgestellt.

Gewinnverteilungsvorschlag

___Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2002 von € 42.008.707,66 eine Dividende von € 2,00 je Aktie, das sind insgesamt € 42.000.000,-- ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 8.707,66 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Dank und Anerkennung

___Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2002 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

GD Stv. Johannes Coreth

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Schwechat, am 2. April 2003

Aufbauorganisation

Flughafen-Wien-Gruppe

Organigramm nach Tätigkeitsbereichen



Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender

Generaldirektor-Stellvertreter Johannes Coreth,
Niederösterreichische Versicherung

Stellvertreter

Dr. Andreas Staribacher, Wirtschaftsprüfer und Steuerberater
Dkfm. Alfred Reiter, Vorstandsvorsitzender Investkredit Bank AG i.R.
(Vorsitzender Stv. ab 18. Dezember 2002)

Mag. Reinhard Gogola, AHS-Direktor
RA Dr. Christoph Herbst (ab 25. April 2002)
Dr. Franz Lauer, Generaldirektor-Stellvertreter
Wiener Städtische Versicherung
Komm.-Rat Alfons Metzger (ab 25. April 2002)
Mag. DI Roderich Regler, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung der
Wirtschaftskammer Österreich i.R.
Christopher L. Reilly, Managing Director of UBS Warburg, London
(bis 25. April 2002)
Dkfm. Dr. Georg Wailand, Stellvertretender Chefredakteur
„Neue Kronen Zeitung“, Hrsg. „Gewinn“

Vom Betriebsrat wurden delegiert

Ing. Manfred Biegler, Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats
Gerhard Gager, Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats
Eduard Oettl, Arbeiterbetriebsrat
Dieter Rozboril, Stellvertretender Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats
Alfred Zimmer, Stellvertretender Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats

Vertreter der Aufsichtsbehörde

Min.-Rat Dr. Rolf A. Neidhart

Mitglieder des Vorstands

Mag. Herbert Kaufmann, Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstands
Ing. Gerhard Schmid, Vorstandsmitglied
Dr. Kurt Waniek, Vorstandsmitglied

Gesamtprokuristen

Direktor Ernest Eisner, Leiter Geschäftsbereich Abfertigungsdienste
Direktor Dkfm. Siegfried Gangl, Leiter Fachbereich Finanzen und
Beteiligungen (bis 30. September 2002)
Mag. Franz Imlinger, Leiter Fachbereich Managementdienste
Mag. Dagmar Lang, Leiterin Fachbereich Kommunikation
Direktor Karl Schleinzer, Leiter Geschäftsbereich Flughafendienste
Dr. Josef Stadler, Leiter Fachbereich Generalsekretariat
Direktor Michael Tmej, Leiter Geschäftsbereich Konsumentendienste

AEA Association of European Airlines – Verband der europäischen Linienfluggesellschaften	Fluglärmzone Fluglärmzone ist jener Bereich, in dem ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird	
Airside Die Bewegungsfläche eines Flugplatzes, daran anschließende Gelände und Gebäude, die nicht öffentlich zugänglich sind und deren Zutritt kontrolliert wird	General Aviation Allgemeine Luftfahrt	Low-Cost-Carrier Billigfluglinie
Baggage Reconciliation System (BRS) EDV-gestütztes System, welches alle Gepäckstücke in der Gepäckzentrale scannt. BRS gewährleistet, dass nur Gepäckstücke von Passagieren, die an Bord sind, verladen werden und stellt sicher, dass die Gepäckstücke schnellstmöglich auffindbar sind	Greenfield-Airport Neues Flughafenprojekt auf der grünen Wiese	Maximum Take-off Weight (MTOW) Vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht
Brokerage Vermittlung von Flugzeugen für Bedarfsflüge	Handling Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge	Minimum Connecting Time Garantierte Mindestumsteigezeit
Delay Verspätung	Hold Baggage Screening Jedes eingeecheckte Gepäckstück, das in den Gepäckraum eines Flugzeugs (= engl. „hold“) eingeladen werden soll, wird mittels X-ray-Kontrolle überprüft	Pax Passagier
Flugbewegungen Starts und Landungen	Homecarrier Heimische Fluggesellschaft	Private Aircraft Luftfahrzeuge in Privatbesitz
	Hub Drehscheibe im Luftverkehr	Sekundärdestinationen Flugziele, die nicht täglich angefliegen werden
	IATA International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)	Trucking Luftfracht, die auf Lkws transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)
	Integrator-Flüge Flüge von so genannten Paketdiensten (z.B. UPS, DHL, TNT)	Turnaround(-Zeiten) Die Zeit, die die Bodenabfertigung benötigt, um ein Flugzeug nach der Landung wieder startbereit zu machen
	Landside Bereich eines Flughafens oder Flughafengebäudes, der öffentlich zugänglich ist	Vorfeld „Parkplatz“ der Flugzeuge (Abstellplätze)

Der Geschäftsbericht 2002 des Flughafen Wien gibt es wieder als Online-Ausgabe im Internet. Transparent, schnell, verknüpft zum Vorjahr und auf Wunsch mit individuell zusammenstellbaren Informationen.

<http://vie2002d.genesto.com>

Disclaimer

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 25. Februar 2003 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrundeliegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zur Zeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

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

DVR: 008613
Firmenbuchnummer: FN 42984 m
Firmenbuchgericht
Landesgericht Korneuburg

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

Abteilung Presse und Information:
Hans Mayer
Telefon: +43/1/7007-23000
e-mail: h.mayer@viennaairport.com

Abteilung Kommunikation:
Wolfgang Trimmel
Telefon: +43/1/7007-22103
e-mail: m@viennaairport.com

Impressum

Herausgeber:
Flughafen Wien Aktiengesellschaft
Abteilung Kommunikation

Beratung und Koordination:
Mensalia Unternehmensberatung
Design: Büro X Wien
Fotos: Günter Parth
Satellitenfotos:
Moskau, Tallinn, Dnepropetrovsk, Europa: © Geospace/USGS, 2003
Belgrad, Zagreb: © Geospace/Eurimage, 2003
Wien Schwechat: © Geospace/Spotimage-CNES/Eurimage, 2003
Skopje, Vilnius, Yerevan: Space Imaging Eurasia 2003
Druck: Holzhausen

