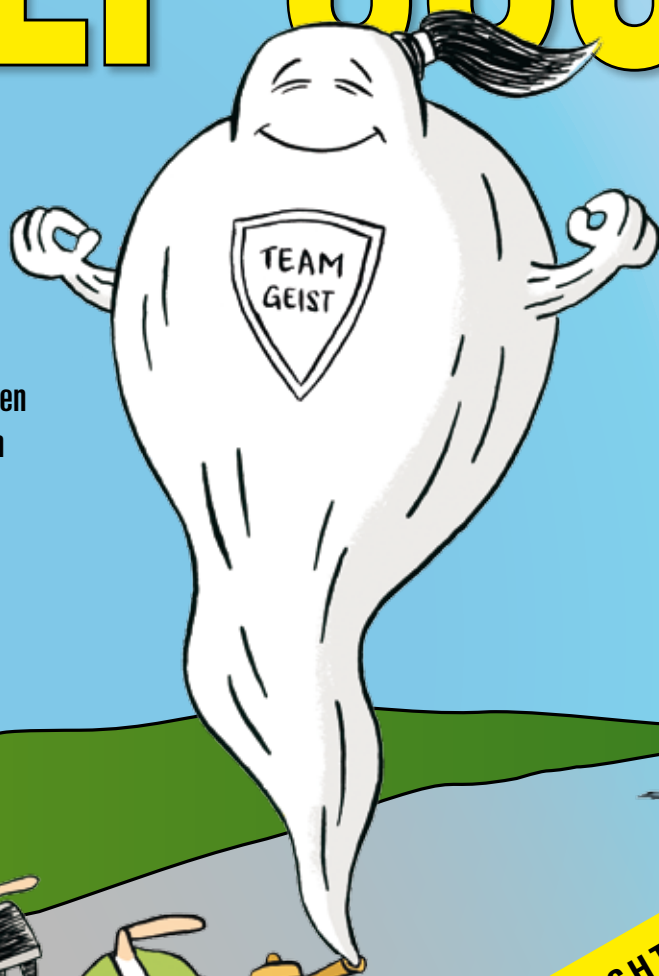


DAS NEUE HANDBUCH VON DEN BESTSELLER-AUTOREN VON „HOW TO RUN AN AIRPORT“ & „HOW TO GROW“

# HOW TO KEEP COOL



Alles, was Sie in Zeiten  
wie diesen über den

**TEAMGEIST**

wissen müssen



**GESCHÄFTSBERICHT 2008**

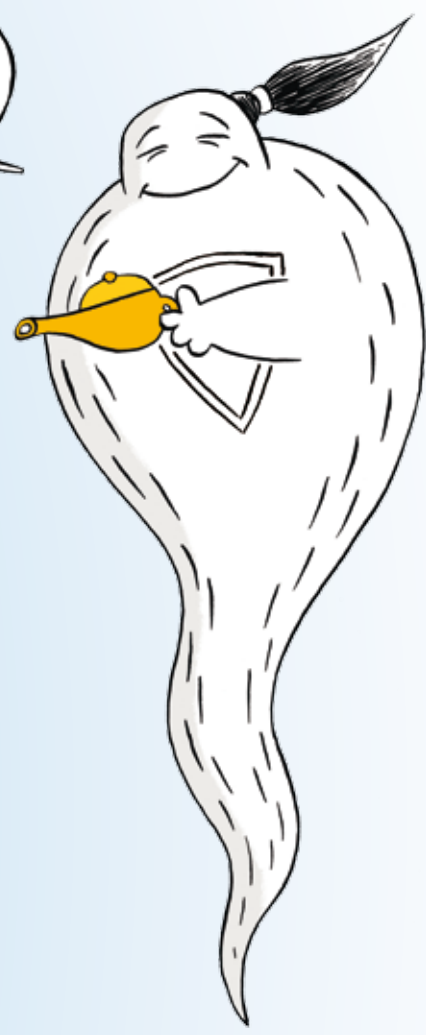
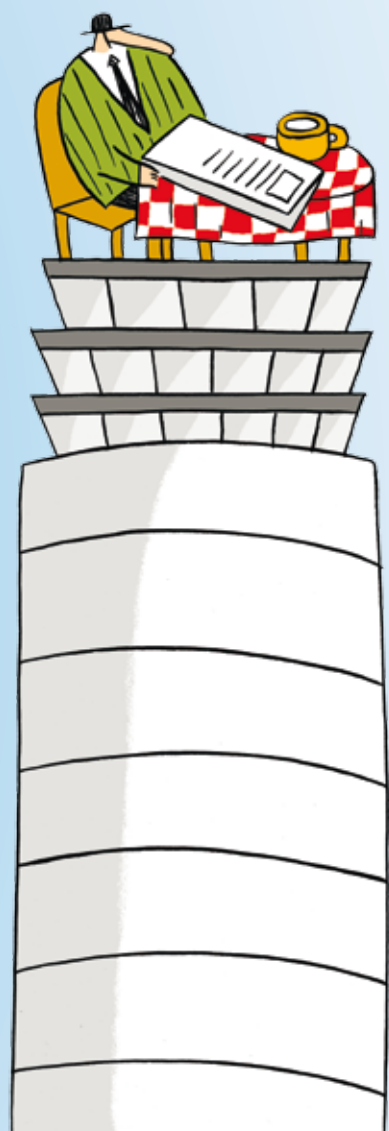


Vienna  
International  
Airport

Offen für neue Horizonte.



Zur Entspannung  
kann ich Ihnen auch noch  
eine Rückenmassage  
anbieten, mein Herr.



# Kennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe

## Betriebswirtschaftliche Kennzahlen (in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)

	Veränderung		2007	2006
	2008	in %		
Gesamtumsatz	548,1	5,1	521,4	463,9
davon Airport	250,8	3,6	242,2	211,3
davon Handling	152,2	3,5	147,0	139,6
davon Non-Aviation	144,5	9,3	132,2	112,8
EBIT	133,3	10,7	120,3	103,7
EBIT-Margin (in %) <sup>1)</sup>	24,3	5,3	23,1	22,4
EBITDA	201,9	5,7	191,0	169,6
EBITDA-Margin (in %) <sup>2)</sup>	36,8	0,6	36,6	36,6
ROCE (in %) <sup>3)</sup>	8,4	-7,8	9,1	9,2
Konzernergebnis nach Minderheiten	91,1	4,0	87,7	76,8
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	148,4	-9,7	164,4	142,2
Eigenkapital	776,4	5,6	734,9	721,3
Bilanzsumme	1.735,3	11,2	1.560,9	1.448,7
Investitionen <sup>4)</sup>	298,1	53,8	193,8	207,2
Ertragsteuern	27,8	5,0	26,5	24,3
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt <sup>5)</sup>	4.266	4,4	4.087	3.834

## Branchenspezifische Verkehrskennzahlen

MTOW (in Mio. Tonnen) <sup>6)</sup>	7,8	6,3	7,3	6,8
Gesamtpassagiere (in Mio.)	19,7	5,2	18,8	16,9
davon Transferpassagiere (in Mio.)	5,9	-0,9	6,0	5,7
Flugbewegungen	266.402	4,5	254.870	237.490
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	267.985	-1,6	272.362	265.778
Sitzladefaktor (in %) <sup>7)</sup>	68,2	-1,4	69,2	68,5

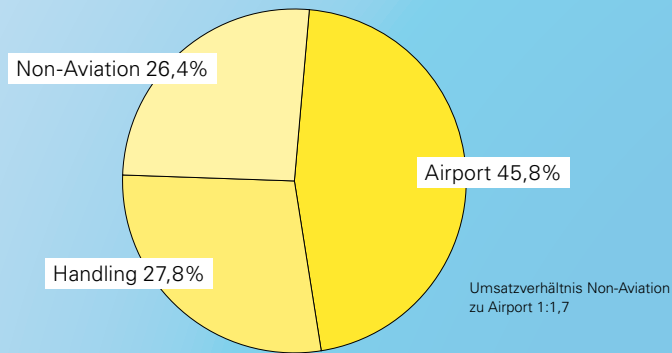
## Börsentechnische Kennzahlen

Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	0,0	21	21
KGV (per 31.12.)	7,3	-61,4	18,9	20,4
Gewinn je Aktie (in €)	4,34	3,8	4,18	3,66
Dividende je Aktie (in €) <sup>8)</sup>	2,60	4,0	2,50	2,20
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	8,2	159,2	3,2	3,0
Pay-Out-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	59,9	0,0	59,9	60,2
Marktkapitalisierung (per 31.12.; in € Mio.)	666,8	-59,8	1.659,0	1.562,4
Börsenkurs: Höchstwert (in €)	81,69	-1,0	82,50	76,35
Börsenkurs: Tiefstwert (in €)	26,00	-61,2	67,00	51,94
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in €)	31,75	-59,8	79,00	74,40
Marktgewichtung ATX (per 31.12.; in %)	2,1	14,1	1,8	1,5

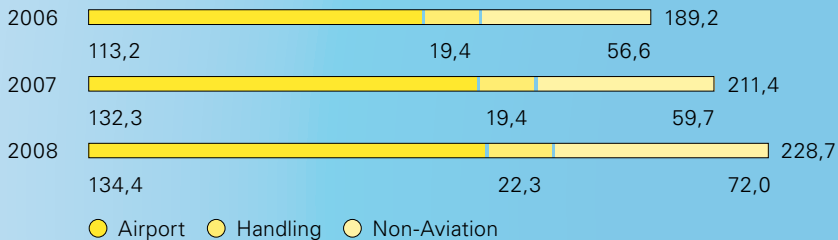
1) EBIT-Margin (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse 2) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT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

# Die Entwicklung des Flughafens Wien im Überblick

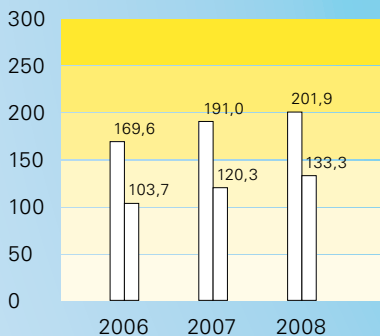
## Konzernumsatz 2008 nach Segmenten



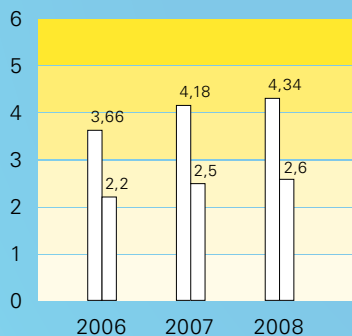
## Entwicklung EBITDA nach Segmenten in € Mio.



## Entwicklung EBITDA und EBIT in € Mio.



## Entwicklung Gewinn und Dividende je Aktie in €



„Erfolg hat nur, wer etwas tut, während er auf den Erfolg wartet.“  
— Thomas Alva Edison



# HOW TO KEEP COOL

TIPPS UND TRICKS, WIE SIE UND IHR TEAMGEIST  
ERFOLGE IM AIRPORT-BUSINESS ERZIELEN



## **HOW TO KEEP COOL**

Verantwortliche:

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

Herausgeber: Flughafen Wien AG, Abteilung Kommunikation/Investor Relations

Schwechat 2009

© Flughafen Wien AG, Wien. Alle Rechte vorbehalten.

Konzept und Beratung: BCA Mensalia

Design: Rosebud, Inc.

Illustrationen: Nicolas Mahler

Fotografie: Roman Bönsch, Stephan Huger, Andreas Fitzner/viennapaint,  
Thomas Gamharter/Flughafen Wien AG, INDUSTRIEBILD

Druck und Bindung: AV + Astoria Druckzentrum

Zu beziehen über:

Flughafen Wien AG

Postfach 1

A-1300 Wien-Flughafen

[www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)

Online-Ausgabe:

<http://gb2008.viennaairport.com>

Erschienen im März 2009



# Inhalt

Kommentar des Vorstands	8
Corporate Governance	14
Management, Vorstand und Aufsichtsrat	14
Bericht des Aufsichtsrats	18
Corporate-Governance-Bericht	20
Die Flughafen-Wien-Aktie	25
Die Flughafen-City	31
Unternehmen Flughafen Wien	31
Segmente des Flughafen Wien	32
Flughafen als Tor zur Welt	36
Einmaleins des Flughafen-Geschäfts	38
Wettbewerbsfähige Tarifpolitik	39
Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien	42
Mitarbeiter	52
Strategie und Wachstum	59

Nachhaltige Unternehmensführung	67
Konzernlagebericht	74
Gesamtwirtschaftliches Umfeld	74
Verkehrsentwicklung	76
Umsatzentwicklung	79
Ertragslage	81
Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur	87
Investitionen	90
Finanzinstrumente	92
Zweigniederlassungen	92
Risiken der zukünftigen Entwicklung	93
Forschung und Entwicklung	96
Umwelt- und Arbeitnehmerbelange	96
Offenlegung gemäß § 243a UGB	97
Prognosebericht	99
Nachtragsbericht	100
Segmentberichterstattung	116
Airport	116
Handling	118
Non-Aviation	122
Konzernabschluss 2008	125
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	126
Konzern-Bilanz	127
Konzern-Geldflussrechnung	128
Aufstellung der erfassten Gewinne und Verluste	129
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	130
Konzern-Anhang	132
Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsegesetz	202
Bestätigungsvermerk	203
Glossar und Serviceangaben	205

# Über dieses Buch und seinen Herausgeber

Die Finanzkrise, sinkende Börsenkurse und eine weltweite Rezession sorgen allerorts für Aufregung. Die Flughafen Wien AG nimmt als Herausgeber dieses Buchs diese Situation zum Anlass, bei ihren Aktionären, Kunden und Passagieren für Entspannung zu sorgen. Auch wenn die Dauer und Intension der aktuellen Wirtschaftskrise nicht prognostiziert werden können, wird der Flughafen Wien in gewohnter Manier alles daran setzen, seinen Erfolgskurs fortzusetzen. Vertrauen Sie auf den Teamgeist des Flughafen Wien, der als Hauptdarsteller durch dieses Buch führt.

Für einen Flughafenbetreiber gilt das Motto „Alles Gute kommt von unten“. Das bedeutet, dass der Erfolg und das stetige Wachstum des Flughafen Wien auf dem vereinten Einsatz seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ruhen. Dieser Teamgeist erfasst alle – den Mitarbeiter an der Gepäcksortieranlage ebenso wie die freundliche Dame am Empfang – und stellt den reibungslosen Betrieb und die hohe Zufriedenheit der Airlines und Passagiere sicher. Zudem bietet jede Krise auch Chancen, und langfristig gesehen wird der globale Luftverkehr weiter wachsen. Das Team des Flughafen Wien ist auf diese Herausforderungen bestens vorbereitet – kein Grund zur Beunruhigung!

Herausgeber dieses Buchs ist die Flughafen Wien AG. Als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien bietet sie die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Nach einem Anstieg um 5,2 Prozent wurden im Geschäftsjahr 2008 19,7 Millionen Passagiere gezählt. Das Wachstum des Flughafen Wien beruht auf seiner geografisch idealen Position inmitten Europas, auf seiner Drehscheibenfunktion als Hub nach Osteuropa sowie in den Nahen und Mittleren Osten sowie nicht zuletzt auf dem dynamischen Wachstum der Low-Cost-Carrier. Im ersten Teil dieses Ratgebers zeigt der „Teamgeist“, wie er den operativen Erfolg des Flughafen-Geschäfts sicherstellt. Im zweiten Teil wird aufgezeigt, wo die zukünftigen Herausforderungen – wie etwa der Kapazitätsausbau – liegen und wie der Flughafen Wien diesen begegnet. Im letzten Teil des Buchs wird die Arbeit des „Teamgeist“ an Zahlen gemessen.

Zur besseren Orientierung und für den schnellen Überblick führen Sie die folgenden Symbole durch alle Kapitel:



Info für Schnelleser – das Wichtigste des nebenstehenden Abschnitts zusammengefasst.



Worauf Sie achten müssen, um Ihr Geschäft im Griff zu haben.



Tipps und Tricks, wie der Teamgeist gefördert werden kann.

# Kommentar des Vorstands

## Sehr geehrte Damen und Herren,

ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2008 liegt hinter uns. Der Flughafen Wien konnte sich zwar nicht gänzlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung entziehen, aber mit einem Plus von 5,2 Prozent wiederholt ein Passagierwachstum erzielen, das deutlich über dem gesamteuropäischen Durchschnitt liegt. Laut ACI – Major European Airports (Jänner bis Dezember 2008) beläuft sich der europäische Vergleichswert für 2008 auf -0,7 Prozent. Diese positive Entwicklung des Flughafen Wien spiegelt sich auch in einem sehr erfreulichen Geschäftsverlauf wider, weshalb wir unseren Aktionären den Geschäftsbericht 2008 unter dem Motto „How to keep cool“ präsentieren. Wir sind für die vor uns liegenden Herausforderungen bestens gerüstet und arbeiten mit vollem Engagement am weiteren Wachstum des Flughafen Wien. Mit welchem Elan und Teamgeist wir das tun, sollen die Illustrationen des vorliegenden Berichts – auch in schwierigen Zeiten nicht ohne Augenzwinkern – veranschaulichen. Wesentlich für das optimale Funktionieren des Flughafen Wien sind unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit Teamgeist und höchstem Einsatz auch dieses gesamtwirtschaftlich schwierige Jahr so erfolgreich gemeistert haben.

**i**  
Das Verkehrswachstum liegt mit 5,2 Prozent erneut über dem europäischen Durchschnitt.

Durch die konsequente Verfolgung der drei wesentlichen strategischen Stoßrichtungen Osteuropa-, Mittel- und Langstrecken- sowie Low-Cost-Carrier-Verkehr konnte die positive Verkehrsentwicklung 2008 fortgesetzt werden. Die Passagieranzahl stieg um 5,2 Prozent auf 19,7 Millionen, wobei sich insbesondere die Destinationen Osteuropas mit einem Plus von 9,6 Prozent sowie jene in den Nahen und Mittleren Osten mit einem Anstieg von 6,3 Prozent überdurchschnittlich gut entwickelten. Das dynamische Wachstum der Low-Cost-Carrier führte zu einem Anstieg ihres Anteils am Gesamtpassagieraufkommen des Flughafen Wien von 18,3 Prozent auf 23,3 Prozent. Das Höchstabfluggewicht stieg um 6,3 Prozent, die Flugbewegungen um 4,5 Prozent.

Trotz dieser Wachstumsraten und beschränkter Kapazitäten gelang es uns, die Qualitätsstandards auf hohem Niveau zu halten. Mit einer Mindestumsteigezeit von 25 bis 30 Minuten ist der Flughafen Wien nach wie vor führend im europäischen Raum. Die schon bislang ausgezeichnete Pünktlichkeitsrate konnte im Berichtsjahr um 1,9 Prozentpunkte verbessert werden. Auch hinter diesen Spitzenleistungen steht der Teamgeist, der unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbindet. Einen weiteren wichtigen Erfolgsfaktor bildet unsere wettbewerbsfähige Tarifpolitik. Die Tarifierpassungen und Incentiveprogramme des Flughafen Wien verfolgen das Ziel, das Auslastungsrisiko der Fluglinien mitzutragen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern. Der Passagier-

tarif für Passagierflüge wurde 2008 um 1,04 Prozent abgesenkt, während der Landetarif mit -0,09 Prozent nahezu unverändert blieb. Zur Stärkung der Transfer-Funktion haben wir beschlossen, den seit mehreren Jahren gewährten Transfer-Incentive ab Oktober 2007 bis Mai 2008 um € 0,55 auf € 8,76 pro abfliegenden Transferpassagier anzuheben. Ab Juni 2008 galt wieder die bisherige Refundierung von € 8,21. Auch der Bereich Handling entwickelte sich 2008 gut und konnte seinen Marktanteil im Vergleich zum Vorjahr geringfügig auf 89,9 Prozent (2007: 89,0 Prozent) steigern.

Um auch langfristig das hohe Qualitätsniveau halten zu können, ist die Erweiterung der bestehenden Terminalflächen notwendig. Mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink konnte ein Konzept realisiert werden, das flexibel auf die tatsächliche Verkehrsentwicklung reagiert und die „Design Capacity“ auf 24 Millionen Passagiere anhebt – die reale Gesamtkapazität wird jedoch deutlich größer sein. Das bewährte One-Roof-Konzept wird durch den Anbau an die bestehenden Flughafengebäude fortgeführt. Bei der Durchführung dieser Terminalerweiterung traten aufgrund von vermehrten Behördenauflagen, einer Optimierung des Retail- und Gastronomiekonzepts, einer notwendig gewordenen Neuausrichtung der Projektorganisation und aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens und seiner gebäude- und sicherheitstechnischen Ausstattung, sowie der damit im Zusammenhang aufgetretenen Probleme sowie aufgrund der Steigerung von Preisen, Erhöhungen der ursprünglich veranschlagten Projektkosten und Verschiebungen des ursprünglich vorgesehenen Projektzeitplans ein. Nach Einschätzungen der Projektverantwortlichen können die bisher berichteten Gesamtkosten des Projekts sowie der bisher berichtete Termin der Fertigstellung und Inbetriebnahme nicht eingehalten werden. Auf Basis der vorliegenden Informationen gehen wir davon aus, dass das Projekt Skylink auch bei der nunmehr erwarteten Kostensteigerung kostendeckend geführt werden kann. Trotzdem wird das Projekt einer gesamtheitlichen Evaluierung unterzogen mit dem Ziel, eine den aktuellen Gegebenheiten angepasste, verfeinerte Aussage zu den Gesamtkosten des Projekts sowie des Fertigstellungs- und Inbetriebnahmetermins zu erhalten und Verbesserungsmaßnahmen im Projekt zu implementieren. Die Finanzierung ist neben den bestehenden Krediten auch durch verbindliche Finanzierungszusagen von mehreren Banken in Höhe von € 265 Mio. gesichert. Die Ausschreibungsverfahren zur Vergabe der 52 Geschäftslokale im neuen Terminalbereich – 33 Shops und 19 Gastronomiebetriebe – wurden 2008 abgeschlossen.

Weitere wichtige Investitionen im Berichtsjahr waren die Erweiterung des Parkhauses 4 um 2.268 Pkw-Stellplätze und ein neues „Airport Logistic Center“. Das Projekt „Neubau und Sanierung Office Park 3“ wurde hingegen zurückgestellt. Die beschriebene Verkehrsentwicklung resultiert in einem Anstieg des Konzernumsatzes um 5,1 Prozent auf € 548,1 Mio. Mit einem Umsatzanteil von 45,8 Prozent (2007: 46,5 Prozent) bildet das Segment Airport zwar weiterhin das umsatzstärkste Segment, das größte Wachstum konnte jedoch im Segment Non-Aviation mit einer Umsatzstei-



Planen Sie vorausschauend und sichern Sie sich ausreichend Kapazitäten für zukünftiges Wachstum!

gerung von 9,3 Prozent erzielt werden. Bei einer Betriebsleistung in Höhe von € 561,3 Mio., einem Personalaufwand von € 220,2 Mio. sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von € 99,2 Mio. konnte ein EBITDA von € 201,9 Mio. erzielt werden, um 5,7 Prozent oder € 10,9 Mio. mehr als im Vorjahr. Das EBIT konnte unter anderem aufgrund gesunkener Abschreibungsaufwendungen um 10,7 Prozent auf € 133,3 Mio. verbessert werden. Das Finanzergebnis verschlechterte sich von minus € 6,4 Mio. im Vorjahr auf minus € 14,3 Mio. Das Ergebnis vor Steuern (EBT) fiel mit € 119,0 Mio. um 4,4 Prozent höher aus als 2007. Nach Ertragsteuern in Höhe von € 27,8 Mio. beträgt das Periodenergebnis für das Berichtsjahr € 91,1 Mio. Im Einklang mit dieser positiven Geschäftsentwicklung schlagen wir der Hauptversammlung am 23. April 2009 eine Erhöhung der Dividende von € 2,50 auf € 2,60 je Aktie vor. Die Dividendenrendite für das Geschäftsjahr 2008 beläuft sich damit bei einem Jahresschlusskurs von € 31,8 auf 8,2 Prozent. Als Ergänzung zur optimalen Ausschöpfung aller Wachstumspotenziale am Flughafen Wien selbst, verfolgen wir das Ziel, neue standortunabhängige Geschäftsfelder zu erschließen. Im Juni des Berichtsjahres unterzeichnete der Flughafen Wien den Kaufvertrag für die Anteile von Penta Investments an der KSC Holding a.s. Nach der Übertragung der Anteile von Penta Investments an den Flughafen Wien hält der Flughafen Wien 81 Prozent der Anteile an der KSC



Mag. Christian Domany



Mag. Herbert Kaufmann



Ing. Gerhard Schmid

Holding a.s. Der Anteil der RZB beträgt 19 Prozent. Das Passagieraufkommen verzeichnete einen Anstieg um 33,3 Prozent auf 590.919 Passagiere. Am Flughafen Malta hält ein Konsortium, an dem die Flughafen Wien AG beteiligt ist, 40 Prozent der Aktien, und etwas mehr als 10 Prozent werden von der Flughafen-Wien-Gruppe direkt gehalten. Im Berichtsjahr wurden in Malta mit 3.109.643 Passagieren um 4,7 Prozent mehr als im Vorjahr gezählt. Nach einer Kapitalerhöhung hält der Flughafen Wien 25,15 Prozent an der Flughafen Friedrichshafen GmbH, die aufgrund des gesamtwirtschaftlichen Abschwungs einen Passagierrückgang von 0,9 Prozent verzeichnen musste. Im Dezember 2008 wurde das Tenderverfahren für die Übernahme der Austrian Airlines abgeschlossen. Dieser Übernahme muss noch von der Europäischen Union zugestimmt werden. Im Konzept „Multi-Hub-Strategie“ der Lufthansa ist vorgesehen, den Flughafen Wien weiterhin als Drehscheibe für Osteuropa beizubehalten.

Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise wirkt sich auch negativ auf die Luftverkehrsbranche aus und führte in der zweiten Jahreshälfte 2008 weltweit zu rückläufigen Passagier- und Frachtzahlen sowie Flugzeugstilllegungen. Für 2009 ist mit weiteren Konsolidierungsvorgängen der Branche und einer Streckenbereinigung zu rechnen. Vor diesem Hintergrund prognostiziert die Flughafen Wien AG für das Gesamtjahr 2009 einen Rückgang bei den Passagieren in Höhe von 5,0 Prozent sowie ein Minus von 4,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und bei den Flugbewegungen. Dieses Niveau würde jenem des Jahres 2007 entsprechen. Langfristig – für den Zeitraum bis 2020 – gehen wir von einer durchschnittlichen Wachstumsrate bei den Passagieren von 5,4 Prozent p.a. aus. Für das Jahr 2009 sind Gesamtinvestitionen in Höhe von maximal € 443 Mio. geplant. Den Schwerpunkt bilden die Terminalerweiterung VIE-Skylink sowie Investitionen in Sicherheitssysteme und die Feuerwache. Die Ertragslage wird 2009 vom Rückgang des Verkehrsvolumens und durch den mit der regen Investitionstätigkeit verbundenen Anstieg der Abschreibungs- und Zinsaufwendungen beeinflusst werden.

**i** Für 2009 wird aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise ein Passagierrückgang von 5,0 Prozent prognostiziert sowie ein Minus von 4,0 Prozent beim MTOW und bei den Flugbewegungen.

Abschließend möchten wir unseren Aktionären und Geschäftspartnern für ihr Vertrauen danken, das sie uns auch in volatilen Zeiten entgegenbringen. Unser besonderer Dank gilt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die den Erfolg des Flughafen Wien mit Teamgeist und überdurchschnittlichem Engagement auch in herausfordernden Zeiten fortsetzen.

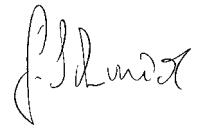
Schwechat, 27. Februar 2009



Mag. Christian Domany  
Vorstandsmitglied



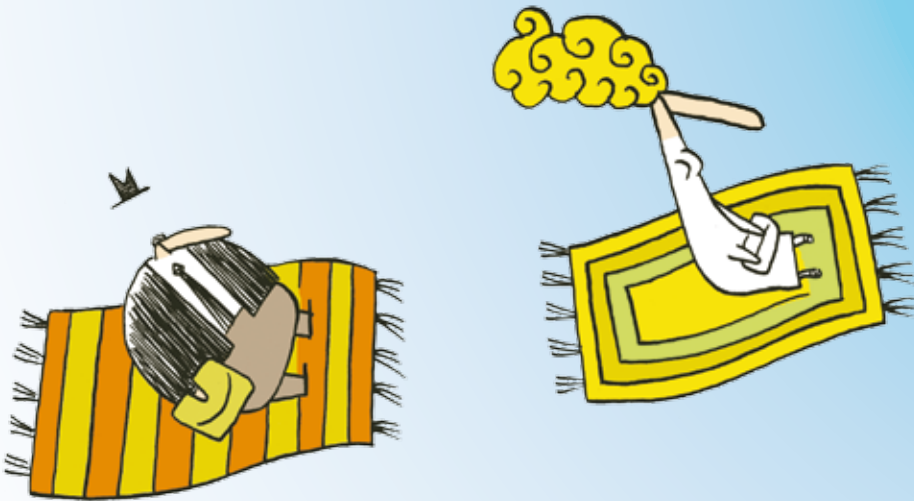
Mag. Herbert Kaufmann  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands



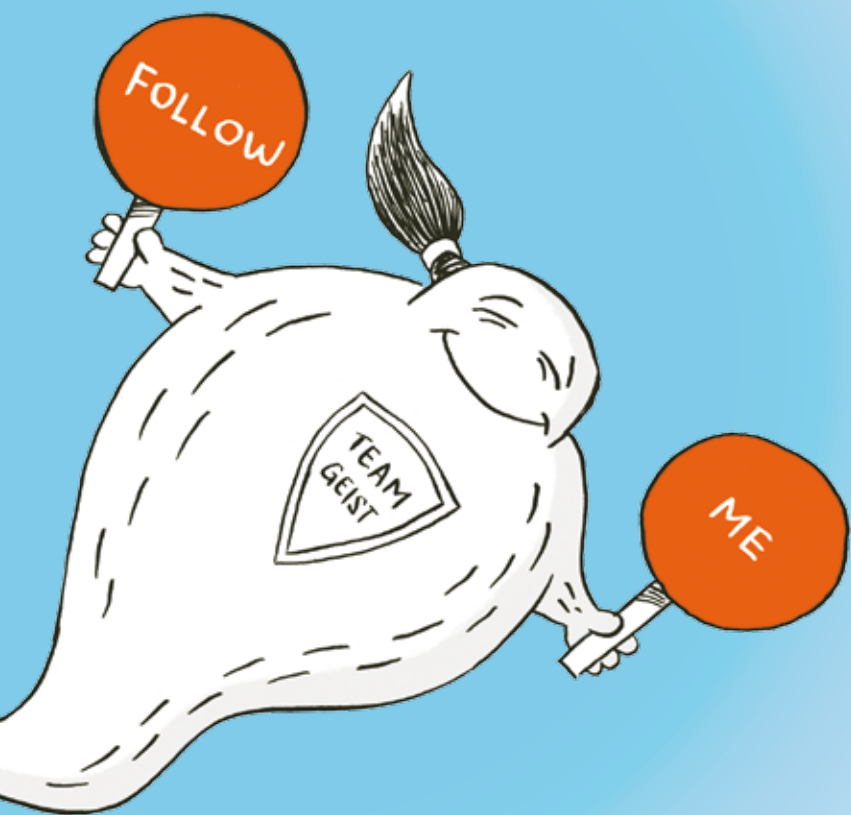
Ing. Gerhard Schmid  
Vorstandsmitglied

# Seien Sie absolut transparent!

Gesetze zu befolgen, muss eine Selbstverständlichkeit sein – aber gehen Sie einen Schritt weiter und bekennen Sie sich zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung!







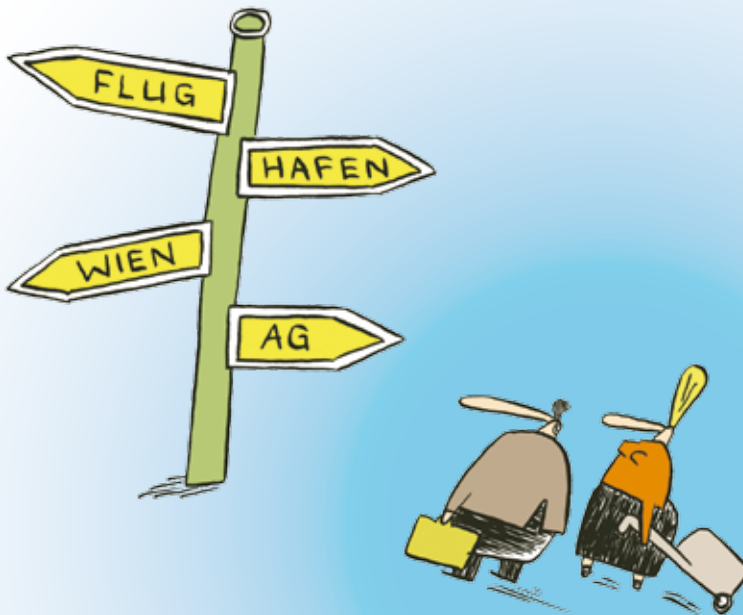
# Corporate Governance

In diesem Kapitel

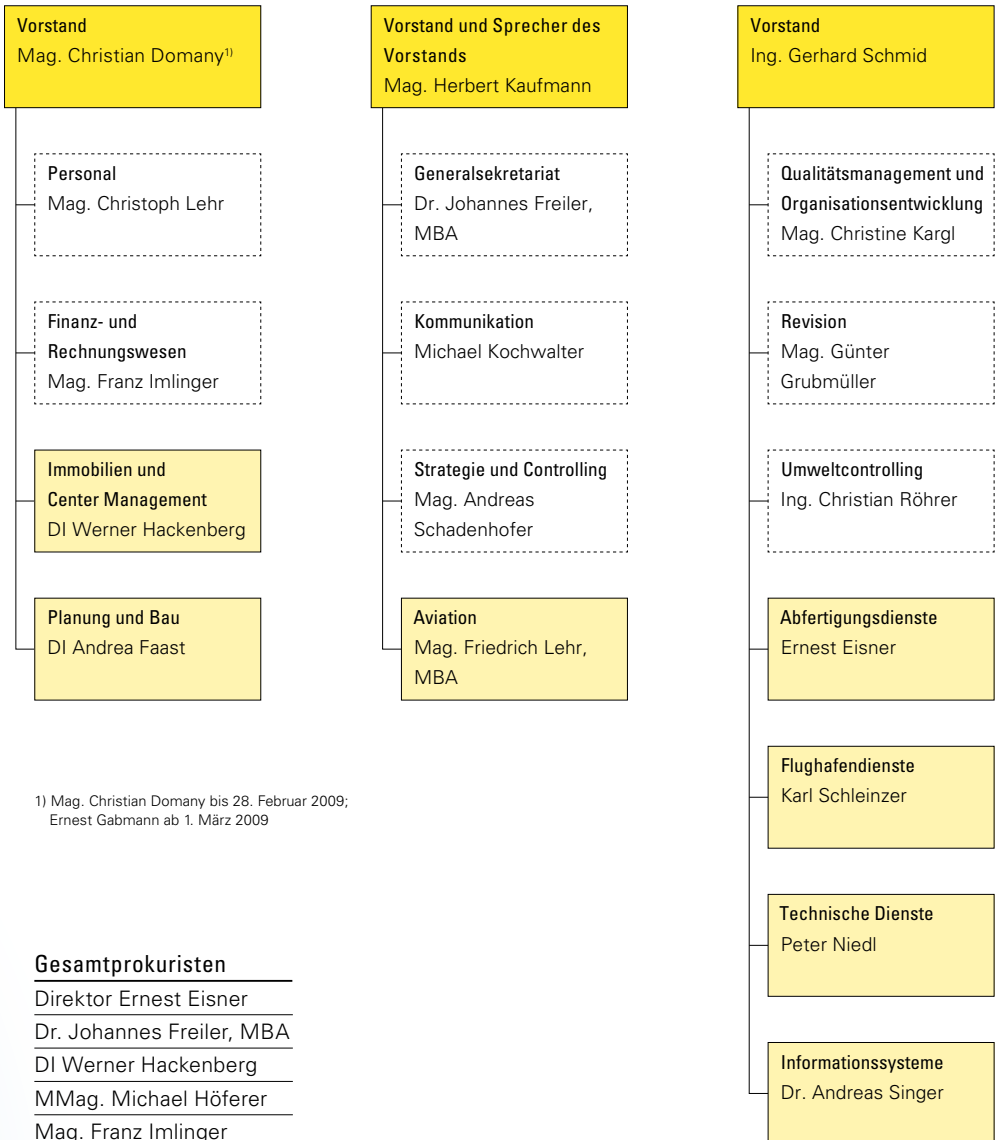
- Informationen zum Vorstand und Aufsichtsrat
- Flughafen Wien AG erneuert Verpflichtungserklärung
- Transparenz bei Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
- Gleichbehandlung aller Aktionäre

## Das Management

Der Vorstand der Flughafen Wien AG wurde vom Aufsichtsrat für die Periode vom 1. Oktober 2004 bis 30. September 2009 bestellt. Den Vorstandsmitgliedern sind – wie in nebenstehender Abbildung ersichtlich – die 15 Unternehmensbereiche zugeordnet.



## Aufbauorganisation nach Tätigkeitsbereichen



### Gesamtprokuristen

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

# Der Vorstand

## **Vorstandsmitglied Mag. Christian Domany**

Jahrgang 1952, ab 1. Oktober 2004 bis 28. Februar 2009 Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG und für den Geschäftsbereich Immobilien und Center Management, die Fachbereiche Personal und Finanz- und Rechnungswesen sowie den Servicebereich Planung und Bau verantwortlich. Mag. Christian Domany ist mit 28. Februar 2009 einvernehmlich aus dem Unternehmen ausgetreten.

## **Vorstandsmitglied Ernest Gabmann**

Jahrgang 1949, trat nach dem Besuch der Handelsschule in Wien in den Baustoff- und Mineralölhandel seines Vaters ein, wo er von 1984 bis zu seinem Eintritt in die Niederösterreichische Landesregierung als geschäftsführender Gesellschafter tätig war. 1983 wurde er Landesvorsitzender der Jungen Wirtschaft, fünf Jahre später wurde er in den Niederösterreichischen Landtag gewählt und war unter anderem Landesrat für Wirtschaft, Technologie und Tourismus, ab 2004 war er Landeshauptmann-Stellvertreter in Niederösterreich. Am 1. März erfolgte seine Bestellung zum Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG, wo er die Agenden von Mag. Christian Domany übernimmt.

## **Vorstandsmitglied und Sprecher Mag. Herbert Kaufmann**

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

## **Vorstandsmitglied Ing. Gerhard Schmid**

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

# Der Aufsichtsrat

## Vorsitzender

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

## Stellvertreter

KR Karl Samstag, Generaldirektor  
a.D. Bank Austria Creditanstalt AG  
(seit 22.4.2004)

Dkfm. Alfred Reiter, Vorstandsvor-  
sitzender Investkredit Bank AG i.R.  
(seit 11.5.2001)

## Mitglieder (Kapitalvertreter)

Mag. Erwin Hameseder, General-  
direktor Raiffeisen-Holding  
NÖ-Wien reg. Gen.m.b.H.  
(seit 22.4.2004)

Dr. Christoph Herbst, Rechtsanwalt  
(seit 25.4.2002)

Dr. Franz Lauer, Generaldirektor  
Wiener Städtische Versicherung AG  
i.R. (seit 7.5.1998)

Hans-Jürgen Manstein, Manstein  
Zeitschriftenverlag GesmbH  
(seit 24.4.2003)

KR Alfons Metzger, Metzger  
Realitäten Gruppe (seit 25.4.2002)

KR Dr. Karl Skyba, Generaldirektor  
a.D. Wiener Stadtwerke Holding AG  
(seit 22.4.2004)

## Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder

Ing. Manfred Biegler, Vorsitzender  
des Angestelltenbetriebsrats  
Eduard Oettl, Angestelltenbetriebsrat<sup>1)</sup>  
Dieter Rozboril, Vorsitzender des  
Arbeiterbetriebsrats  
Thomas Schäffer, Stv. Vorsitzender  
des Angestelltenbetriebsrats

Karl Hromadka, Stv. Vorsitzender  
des Arbeiterbetriebsrats

## Vertreter der Aufsichtsbehörde

Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart

Alle von der Hauptversammlung  
gewählten Mitglieder sind bis zur  
Hauptversammlung, die über die  
Entlastung für das Geschäftsjahr  
2012 beschließt, bestellt.

## Mitglieder des Präsidial- und Personalausschusses

Johannes Coreth (Vorsitzender)  
KR Karl Samstag  
Dkfm. Alfred Reiter  
Ing. Manfred Biegler  
Dieter Rozboril

## Mitglieder des Strategieausschusses

Johannes Coreth (Vorsitzender)  
KR Karl Samstag  
Dkfm. Alfred Reiter  
Dr. Christoph Herbst  
KR Alfons Metzger  
Ing. Manfred Biegler  
Dieter Rozboril  
Karl Hromadka

## Mitglieder des Prüfungsausschusses

KR Karl Samstag (Vorsitzender)  
Johannes Coreth  
Dkfm. Alfred Reiter  
Mag. Erwin Hameseder  
Dr. Franz Lauer  
Ing. Manfred Biegler  
Dieter Rozboril  
Eduard Oettl

<sup>1)</sup> Bis 11. Februar 2009;  
Heinz Wessely, Arbeiterbetriebsrat ab 11. Februar 2009



# Bericht des Aufsichtsrats

## Sitzungen

Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2008 acht Sitzungen abgehalten, und zwar am 20. Februar, 26. März, 29. April, 14. Mai, 20. August, 17. September, 17. November und 10. Dezember.

Weiters fanden sieben Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses, drei des Prüfungsausschusses und zwei des Strategieausschusses statt.

Die Ausschüsse behandelten die wesentlichen Fragen der Unternehmensentwicklung und -gestaltung, insbesondere die mittelfristige strategische Positionierung der Gesellschaft, die Fragen der Akquisition bzw. der Beteiligung an anderen Flughäfen, die Erweiterung der Infrastruktureinrichtungen am Standort sowie die aktuellsten Entwicklungen der nationalen und internationalen Luftfahrt, und berichteten darüber dem Aufsichtsratsplenium. Über die Entwicklung der Geschäfte und über die Lage der Konzerngesellschaften wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend informiert. Der Aufsichtsrat war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und den Vorstand bei Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung zu unterstützen.

## Corporate Governance Kodex

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

## Abschlussprüfung

Die KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, 1090 Wien, Porzellangasse 51, wurde in der 18. Hauptversammlung der Flughafen Wien AG zum Abschlussprüfer gewählt und mit der Prüfung beauftragt. Sie prüfte unter Einbeziehung des Lage- und des Konzern-Lageberichts den vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2008 und versah beide mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. Der Vorstand legte dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, erstellt nach den österreichischen Rechnungs-

legungsvorschriften, den Konzernabschluss, der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt wurde, sowie den Lage- und den Konzern-Lagebericht über das Geschäftsjahr 2008 vor und berichtete eingehend und detailliert darüber.

#### **Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses**

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen in Anwesenheit und mit Unterstützung des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den Lage- und Konzernlagebericht des Geschäftsjahres 2008 der Flughafen Wien AG sowie die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung des Managementletters sowie des Berichtes des Abschlussprüfers über das Risikomanagementsystem eingehend erörtert, geprüft und darüber dem Aufsichtsrat berichtet. Der Aufsichtsrat hat auf dieser Grundlage den Jahres- und Konzernabschluss geprüft.

#### **Feststellung des Jahresabschlusses**

Der Aufsichtsrat billigte in Anwesenheit des Abschlussprüfers den Jahresabschluss und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2008 der Flughafen Wien AG. Somit war der Jahresabschluss 2008 der Flughafen Wien AG festgestellt.

#### **Gewinnverteilungsvorschlag**

Der Aufsichtsrat schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, dass vom verteilungsfähigen Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2008 von € 54.609.867,09 eine Dividende von € 2,60 je Aktie, das sind insgesamt € 54.600.000,00 ausgeschüttet und der verbleibende Rest von € 9.867,09 auf neue Rechnung vorgetragen wird.

#### **Dank und Anerkennung**

Der Aufsichtsrat dankt den Vorständen, den Führungskräften sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 2008 geleistete Arbeit und spricht seine Anerkennung aus.

GD Stv. Johannes Coreth  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Schwechat, am 25. März 2009

# Corporate-Governance-Bericht

Das oberste Ziel der Flughafen Wien AG bildet die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Bei der Erreichung dieses Ziels wird eine transparente und verantwortungsvolle Unternehmensführung gepflegt, die das Vertrauen der Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter in das Unternehmen ebenso stärkt wie das der breiten Öffentlichkeit. Die Flughafen Wien AG orientiert sich neben dem Österreichischen Corporate Governance Kodex auch an anerkannten internationalen Standards.



Bekennen Sie sich zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung!

## Verpflichtungserklärung

Die Flughafen Wien AG erneuert hiermit das Bekenntnis zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex in seiner Fassung vom Juni 2007, das erstmals im März 2003 ausgesprochen wurde.

## Comply-or-Explain-Regelungen

Die sogenannten Comply-or-Explain-Regelungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex stellen Empfehlungen dar – werden sie nicht eingehalten, so ist dies zu begründen.

Die Flughafen Wien AG erfüllt alle diese Bestimmungen mit Ausnahme des Artikels 16 und begründet dies wie folgt: Ein Vorstandsvorsitzender wurde nicht bestellt, jedoch fungiert ein Mitglied als Sprecher, womit bei gemeinsamen Vorstandsangelegenheiten die interne wie auch externe Vertretung geregelt ist. Da sich der Vorstand zudem aus drei Mitgliedern zusammensetzt, ist eine Pattstellung bei Vorstandsbeschlüssen ausgeschlossen.

## Vorstand und Aufsichtsrat

Der Vorstand agiert in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat, wobei sich beide Organe an den Prinzipien guter Corporate Governance mit dem Ziel der nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung orientieren. Im Jahr 2008 wurden in acht Aufsichtsratssitzungen relevante Themen und Fragestellungen behandelt. Im eingerichteten Präsidial- und Personalausschuss, Strategiausschuss und Prüfungsausschuss werden die jeweiligen Spezialfragen behandelt, um danach im Gesamtaufichtsrat effizient diskutiert und gegebenenfalls beschlossen zu werden. Diese Ausschüsse trafen 2008 in Summe zwölf Mal zusammen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind auf Seite 17 aufgelistet; Angaben zu ihrer Vergütung werden im Anhang zum Konzernjahresabschluss auf Seite 190 offengelegt, wobei gestaffelt nach Vorsitzendem, Vorsitzendenstellvertreter und einfachen Mitgliedern jährliche Vergütungen zusätzlich zum einheitlichen



Sitzungsentgelt geleistet werden. Wie im Österreichischen Corporate Governance Kodex vorgesehen, hat der Aufsichtsrat Kriterien zur Feststellung der Unabhängigkeit seiner Mitglieder definiert. Dieser Kriterienkatalog kann auf der Website [ir.viennaairport.com](http://ir.viennaairport.com) unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ eingesehen werden. Alle Aufsichtsräte der Flughafen Wien AG haben sich als unabhängig deklariert, womit den Regeln 39 und 53 des Kodex entsprochen wird.

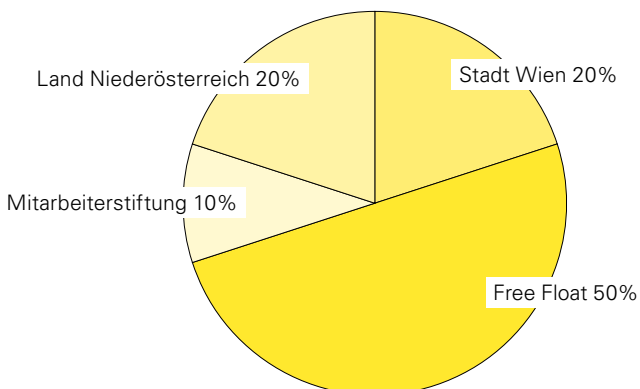
## Vorstandsvergütung

Die Vergütung des Vorstands beinhaltet neben einem fixen auch einen erfolgsabhängigen Bestandteil sowie Sachbezüge. Die variable Vergütung hängt vom Erreichen bestimmter Zielvorgaben ab, die jährlich zwischen Vorstand und Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der Unternehmensziele neu vereinbart werden. Die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder wird auf Seite 189 im Anhang zum Konzernabschluss angeführt. Zur Abdeckung der Pensionsansprüche des Vorstands, die sich auf Basis der fixen Bezüge in Anlehnung an ein sozialversicherungsrechtliches Schema errechnen, besteht eine Rückdeckungsversicherung. Die Vorstandsverträge wurden für die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen. Liegt kein wichtiger Grund für eine vorzeitige Auflösung dieser Verträge vor, sind diese im Fall der Abberufung auszubezahlen. Daneben bestehen in Anlehnung an arbeitsrechtliche Schemata Abfertigungsansprüche. Besondere Vereinbarungen für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots liegen nicht vor. Aktienoptionen wurden keine erteilt.

## Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes

Als Aufsichtsratsvertreter des Streubesitzes wurden in der 18. ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2008 Rechtsanwalt Dr. Christoph Herbst, Generaldirektor i.R. Dr. Franz Lauer, KR Alfons Metzger und, speziell als Vertreter der Kleinaktionäre, Hans-Jörgen Manstein gewählt.

### Besitzverhältnisse zum 31.12.2008



## Aktionärsstruktur und Stimmrechte

Die Aktien der Flughafen Wien AG sind ausschließlich auf Inhaber lautende Stammaktien. Offengelegt wurde der Syndikatsvertrag zwischen der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich. Eine Darstellung der wichtigsten Regelungen dieses Syndikatsvertrags ist im Lagebericht auf Seite 97 zu finden.

Veränderungen der Aktionärsstruktur werden – sofern sie die im Börsengesetz normierten Schwellen übersteigen – ordnungsgemäß veröffentlicht. Im § 13 der Satzung der Flughafen Wien AG sind die Ausübung der Stimmrechte sowie Wahlrechte derart geregelt, dass dem Prinzip „One Share – one Vote“ Rechnung getragen wird. Die Satzung ist auf der Website [ir.viennaairport.com](http://ir.viennaairport.com) unter dem Menüpunkt „Die Flughafen Wien Gruppe“ im Unterpunkt „Satzungen“ abrufbar.

## Interne Revision und Risikomanagement

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

## Externe Evaluierung

Eine externe Evaluierung zur Einhaltung der Bestimmungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex wurde für das Geschäftsjahr 2008 von der Univ.-Prof. DDr. Waldemar Jud Unternehmensforschungs GmbH durchgeführt. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist auf [ir.viennaairport.com](http://ir.viennaairport.com) unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ abrufbar.

## UGB-Abschluss

Der UGB-Abschluss der Flughafen Wien AG liegt am Sitz der Gesellschaft auf, kann per E-mail unter [investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com) oder telefonisch unter 01/7007/22826 angefordert werden und ist auf [ir.viennaairport.com](http://ir.viennaairport.com) unter dem Menüpunkt „Publikationen“ im Unterpunkt „Sonstige Publikationen“ abrufbar.



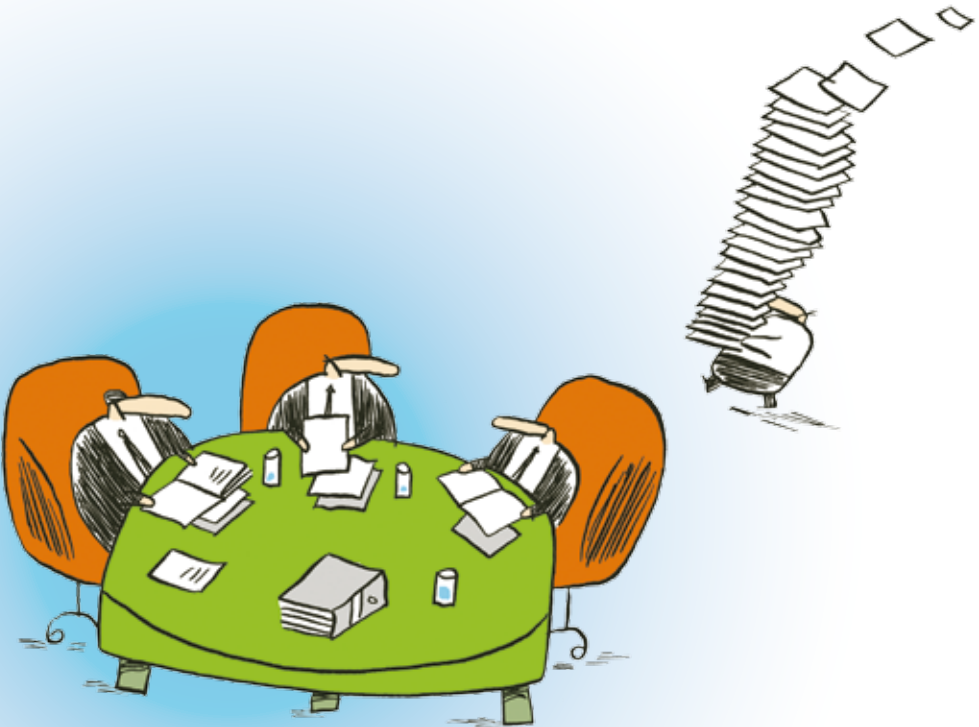
Prüfen Sie interne Vorgänge – und lassen Sie diese auch extern bewerten!

## Compliance-Regeln

Die Emittenten-Compliance-Verordnung (ECV) in der Fassung vom 1. November 2007 wurde vom Flughafen Wien in einer unternehmens-internen Richtlinie umgesetzt. Zur Vermeidung einer missbräuchlichen Verwendung oder Weitergabe von Insiderinformationen wurden ständige Vertraulichkeitsbereiche eingerichtet, die bei Bedarf um Ad-hoc-Bereiche ergänzt werden. Erfasst werden alle im In- und Ausland tätigen Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG, aber auch externe Leistungserbringer, die Zugang zu Insiderinformationen erhalten. Zur laufenden Überwachung wurden organisatorische Maßnahmen und Kontrollmechanismen implementiert. Der Compliance-Verantwortliche der Flughafen Wien AG informiert jährlich den Aufsichtsrat, erstellt einen Tätigkeitsbericht und übermittelt diesen in geeigneter Weise an die Finanzmarktaufsichtsbehörde (FMA).

## Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings

Der Ad-hoc-Publizität wird durch Einschaltungen auf der Website entsprochen. Für das Geschäftsjahr 2008 sind keine Kauf- oder Verkaufsvorgänge von Aktien der Flughafen Wien AG durch Organmitglieder oder Führungskräfte (Directors' Dealings), die nach den Bestimmungen des Börsengesetzes zu veröffentlichen sind, bekannt.

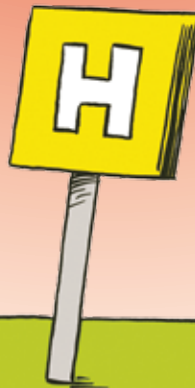


# Überzeugen Sie von Ihren Stärken!

Stellen Sie eine optimale Erreichbarkeit sicher und  
bewerben Sie die Vorzüge Ihres Flughafens!



Ich glaub, wir  
kommen doch  
noch recht-  
zeitig zum  
Flughafen.



# Die Flughafen- Wien-Aktie

## In diesem Kapitel

- Internationale Finanzkrise prägt Börsengeschehen
- Erhöhung der Dividende um 4 Prozent auf € 2,60 je Aktie
- Transparente und zeitgleiche Kommunikation an alle Interessengruppen

## Entwicklung der Kapitalmärkte

Das Börsejahr 2008 war von massiven Kursverlusten an allen internationalen Börsen geprägt. Bereits 2007 bahnte sich ausgehend vom US-Immobilienmarkt eine globale Finanzmarktkrise an, die nach deutlichen Kursverlusten zu Jahresbeginn ihren Höhepunkt Mitte September fand. Innerhalb von nur zwei Monaten verloren die Aktien weltweit – gemessen am MSCI World Index – rund 40 Prozent ihres Werts. Nachdem die Wirtschaftspolitik mit Zinssenkungen sowie Banken- und Konjunkturpaketen auf die Situation reagiert hatte, kam es in den letzten Wochen des Jahres 2008 zu einer leichten Erholung der Kurse gegenüber den Jahrestiefstständen. Dennoch waren für 2008 insgesamt massive Verluste zu verzeichnen. Der Dow Jones Industrial (DJI) verlor 33,8 Prozent, der Eurostoxx 50 44,3 Prozent, und der Nikkei 225 ist im Jahresvergleich um 42,1 Prozent zurückgegangen. Die Emerging Markets haben sich schwächer als die etablierten Marktplätze entwickelt. Der Osteuropaindex CECE weist einen Rückgang um 53,5 Prozent auf.

Auch die Wiener Börse konnte sich der internationalen Finanzkrise nicht entziehen. Nach Rekorden in den Vorjahren entwickelten sich im abgelaufenen Jahr alle wichtigen Marktindikatoren rückläufig. Insbesondere im zweiten Halbjahr 2008 musste der ATX massive Kursverluste hinnehmen. Im Gesamtjahr verlor der Leitindex der Wiener Börse 61,2 Prozent. Zudem war das Jahr 2008 von außergewöhnlich hohen Volatilitäten geprägt – sowohl der historisch größte Tagesverlust des ATX als auch der höchste Tagesgewinn fallen in das abgelaufene Jahr. Die Marktkapitalisierung aller an der Wiener Börse gelisteten Unternehmen sank nach einem Höchststand von € 157,9 Mrd. im Jahr 2007 auf € 51,4 Mrd.

### **i**

Das Börsejahr 2008 wurde von der globalen Finanzkrise geprägt; der ATX in Wien verzeichnet ein Minus von 61,2 Prozent.

# 1

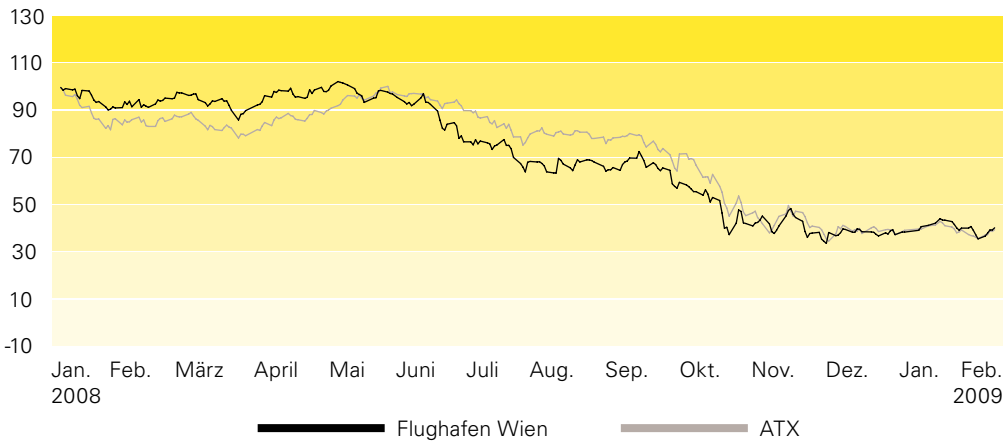
Die Aktie des Flughafens Wien folgt mit einem Minus von rund 60 Prozent dem ATX.

## Performance der Flughafen-Wien-Aktie

Die Entwicklung der Aktie der Flughafen Wien AG war ebenfalls von den Turbulenzen am Kapitalmarkt geprägt und folgte mit einer negativen Jahresperformance von rund 60 Prozent der Kursentwicklung des ATX. Bei einer vorgeschlagenen Dividende von € 2,60 pro Aktie errechnet sich zum Jahresschlusskurs eine Dividendenrendite von 8,2 Prozent (2007: 3,2%).

Der Börseumsatz der Flughafen-Wien-Aktie sank im Jahr 2008 um 19,2 Prozent auf € 1.251,2 Mio. (2007: € 1.547,7 Mio.). An der Österreichischen Termin- und Optionenbörse (ÖTOB) wurden 22.045 (2007: 14.268) Kontrakte mit einem Volumen von rund € 147,4 Mio. (2007: € 108,4 Mio.) gehandelt. Gemessen an der Anzahl der gehandelten Kontrakte lag die Aktie damit an 9. (2007: 12.) Stelle. Die Gewichtung im ATX-Prime betrug per Jahresende 2,1 Prozent.

### Kursentwicklung der Flughafen-Wien-Aktie Indexiert (1.1.2008=100)



## Börsenotiz

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

### Wertpapierkürzel

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

### Informationen zur Flughafen-Wien-Aktie

	2008	2007	2006	2005
Grundkapital in € Mio.	152,67	152,67	152,67	152,67
Anzahl der Stückaktien in Mio.	21	21	21	21
Kurs per 31.12. in €	31,75	79,00	74,40	60,49
Jahreshöchstkurs in €	81,69	82,50	76,35	61,20
Jahrestiefstkurs in €	26,00	67,00	51,94	49,10
Marktkapitalisierung per 31.12. in € Mio.	666,8	1.659,0	1.562,4	1.270,3
Gewinn je Aktie in €	4,34	4,18	3,66	3,54
KGV <sup>1)</sup>	7,3	18,9	20,4	17,1
KCFV <sup>1)</sup>	4,5	10,1	11,0	8,0
Dividenden-Rendite in % <sup>1)</sup>	8,2	3,2	3,0	3,3
Pay-out-Ratio in %	59,9	59,9	60,2	56,5

1) Kurs per Jahresende

## Investor Relations

Um den Akteuren des Kapitalmarkts eine realistische Bewertung des Unternehmens zu ermöglichen, verfolgt der Flughafen Wien eine aktive und transparente Informationspolitik. Die aktuellen Entwicklungen werden detailliert und für alle Interessengruppen zeitgleich kommuniziert. Neben den Quartalsberichten erfolgt monatlich ein Rückblick auf die jüngste Verkehrsentwicklung. Regelmäßig erfolgen ausführliche Ergebnispräsentationen für Analysten und institutionelle Anleger, die auch auf der Website zur Verfügung stehen. Im Berichtsjahr wurde zudem auf zahlreichen Investorenkonferenzen – Paris, Mailand, Zürich, London, Dublin, USA, Kanada – über die Entwicklung des Unternehmens berichtet.



Seien Sie absolut transparent gegenüber Ihren Investoren und überzeugen Sie sie gerade in schwierigen Zeiten vom Wachstumspotenzial Ihres Unternehmens!

Folgende Finanzinstitutionen erstellten im Berichtsjahr Analysen zur Flughafen-Wien-Aktie: Berenberg Bank, Hamburg; Cheuvreux, Wien; Citibank, London; Dresdner Kleinwort, London; Deutsche Bank, London; HSBC, London; ERSTE Bank, Wien; JPMorgan, London; Macquarie Research, London; Raiffeisen Centrobank, Wien; Sal. Oppenheim, Frankfurt; UniCredit, Wien; WestLB, Düsseldorf.

Die Privataktionäre der Flughafen Wien AG hatten im November und Dezember Gelegenheit, den Flughafen Wien bei zwei ausführlichen Besichtigungen hautnah zu erleben. Darüber hinaus war der Flughafen Wien auch 2008 auf der Gewinn-Messe, der wichtigsten österreichischen Informationsveranstaltung für Privataktionäre, vertreten.

### Verkehrsergebnisse 2009

März	15. April 2009
April	14. Mai 2009
Mai	10. Juni 2009
Juni	9. Juli 2009
Juli	13. August 2009
August	10. September 2009
September	14. Oktober 2009
Oktober	12. November 2009
November	10. Dezember 2009

### Finanzkalender 2009

Hauptversammlung	23. April 2009
Ex-Dividendentag	28. April 2009
Dividenden-Zahltag	30. April 2009
1. Quartal 2009	26. Mai 2009
Halbjahresergebnis 2009	20. August 2009
1.–3. Quartal 2009	19. November 2009



## **Ansprechpartner**

Robert Dusek

Tel.: +43/1/7007/23126

E-Mail: [r.dusek@viennaairport.com](mailto:r.dusek@viennaairport.com) oder  
[investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com)

## **Zusatzinformationen**

Weiterführende Informationen zum Flughafen Wien sowie eine interaktive Version dieses Geschäftsberichts finden Sie auf der Investor Relations Website unter [ir.viennaairport.com](http://ir.viennaairport.com). Durch Eintragung in das Aktionärs-service (beachten Sie dazu bitte die Antwortkarte am Ende dieses Geschäftsberichts) erhalten Sie regelmäßig alle schriftlichen Unternehmensinformationen.

## **Gewinnverteilungsvorschlag**

Das Geschäftsjahr 2008 wurde mit einem verteilungsfähigen Bilanzgewinn von € 54.609.867,09 abgeschlossen. Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt vor, dass vom Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2008 eine Dividende von € 2,60 je Aktie – das sind in Summe € 54.600.000,00 – ausgeschüttet und der verbleibende Rest in Höhe von € 9.867,09 auf neue Rechnung vorgetragen wird.



Der Vorstand der Flughafen Wien AG schlägt eine Dividende in Höhe von € 2,60 vor.

Schwechat, 27. Februar 2009

Der Vorstand

**Mag. Christian Domany**  
Vorstandsmitglied

**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsmitglied



# Umsorgen Sie Ihre Kunden!

Bieten Sie Ihren Kunden maßgeschneiderte Leistungspakete und perfekte Lösungen, und das zu wettbewerbsfähigen Tarifen!



# Die Flughafen-City

## In diesem Kapitel

- Das Unternehmen und seine Segmente
- Womit der Flughafen Wien sein Geld verdient
- Die Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien

## Das Unternehmen Flughafen Wien

Die seit Juni 1992 an der Wiener Börse notierte Flughafen Wien AG bietet als Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber des Flughafen Wien die gesamte damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungspalette an. Begünstigt durch seine vorteilhafte geografische Lage im Zentrum Europas positioniert er sich als eine der wichtigsten Drehscheiben zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas. Eine wichtige Stütze seiner Wachstumsstrategie bilden die starke Nachfrage zu den Destinationen des Nahen und Mittleren Ostens sowie die anhaltende Dynamik der Low-Cost-Carrier.

### i

Das Wachstum des Flughafen Wien stützt sich unter anderem auf die starke Nachfrage zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas sowie auf die anhaltende Dynamik der Low-Cost-Carrier.

### Eckdaten des Flughafen Wien

Bewohner Einzugsgebiet in Mio.	rund 14
Gelände­fläche in km <sup>2</sup>	rund 10
Unternehmen am Standort	rund 230
Airlines <sup>1)</sup>	75
Destinationen <sup>1)</sup>	187
Mitarbeiter Flughafen-Wien-Gruppe <sup>2)</sup>	4.266
Arbeitnehmer am Standort Flughafen <sup>3)</sup>	rund 18.000
Passagiere in Mio.	19,7
Flugbewegungen	266.402
Gepäckstücke-Handling	17.371.496
Fracht (inkl. Trucking, in Tonnen)	267.985
Check-in-Schalter	134
Abstellpositionen in maximaler Belegung	85
davon Andockpositionen	20
Vermietbare Frachtfläche in m <sup>2</sup>	41.544
Vermietbare Bürofläche in m <sup>2</sup>	82.903
Verkaufsfläche Geschäfte in m <sup>2</sup>	7.212
Verkaufsfläche Gastronomie in m <sup>2</sup>	4.105
Parkplätze indoor	10.278
Parkplätze outdoor <sup>4)</sup>	13.128

1) per 31.12.2008

2) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

3) VIE-Hochrechnung

4) inkl. Parkplätze Mazur

# Die drei operativen Segmente des Flughafens Wien

## Segment Airport

Das Segment Airport deckt alle für einen Flughafenbetreiber typischen Dienstleistungen ab. Darunter fallen der laufende Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung. Das Segment Airport fungiert auch als Auftraggeber für das Ausbauprojekt VIE-Skylink, weshalb die damit verbundenen Investitionen in diesem Segment erfasst werden. Ebenso liegen die Verwaltung des VIP & Business Center und der Lounges, die Vermietung von Einrichtungen an Fluglinien, die Flugbetriebsleitung, Feuerwehr, Ambulanz, Zutrittskontrollen und der Winterdienst in der Verantwortung des Segments wie die Betreuung bestehender sowie die Akquisition neuer Fluggesellschaften. Der strategische Schwerpunkt des Segments ruht auf der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität. Der Segmentanteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2008 45,8 Prozent (2007: 46,5%).

## Segment Handling

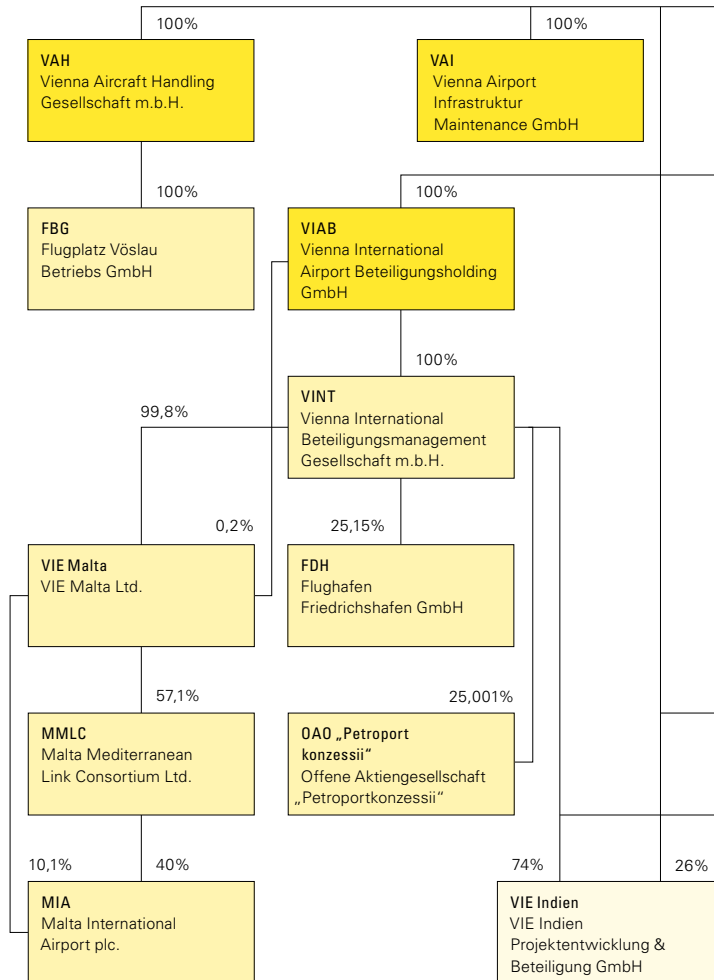
Das Segment Handling zeichnet für alle im Zusammenhang mit der Abfertigung von Linien-, Charter- und General-Aviation-Flügen erbrachten Dienstleistungen verantwortlich. Hierzu zählen das Be- und Entladen der Luftfahrzeuge, der Transport von Passagieren, Crews und Cateringmaterial, aber auch die Kabinenreinigung sowie das Pushen und die Enteisung der Luftfahrzeuge. Zudem umfasst das Leistungsportfolio die Erstellung der Flugzeugdokumente inklusive Überwachungs- und Steuerungsleistungen, die Abfertigung von Luftfracht und Trucking, das Führen des Importlagers sowie die Bereiche Private Aircraft Handling, Betankung und Hangarierung von Luftfahrzeugen der General Aviation. Das Segment Handling positioniert sich als professioneller und wirtschaftlich erfolgreicher Komplettanbieter. Dank seiner qualifizierten Mitarbeiter, optimaler Arbeitsabläufe, der flexiblen Produkt- und Preispolitik und innovativen technologischen Lösungen garantiert das Segment ein hohes Qualitätsniveau und die im europäischen Vergleich hervorragenden Transferzeiten. Der Segmentanteil am Gesamtumsatz des Konzerns belief sich im Jahr 2008 auf 27,8 Prozent (2007: 28,2%).



### Segment Non-Aviation

In den Verantwortungsbereich des Segments Non-Aviation fällt die Erbringung verschiedener Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb. Hierzu zählen die Bereiche Shopping, Gastronomie, Parkierung, Werbeflächen und Sicherheitsdienstleistungen ebenso wie die Entwicklung, Vermarktung und Vermietung von Immobilien, die Verkehrsanbindung, Haustechnik, das Baumanagement und Beratungsleistungen. Das Segment erbringt zudem Dienstleistungen in den Bereichen Telekommunikation, EDV sowie Ver- und Entsorgung für die rund 230 am Flughafen Wien ansässigen Unternehmen. Sein Anteil am Gesamtumsatz des Konzerns betrug im Jahr 2008 26,4 Prozent (2007: 25,3%).

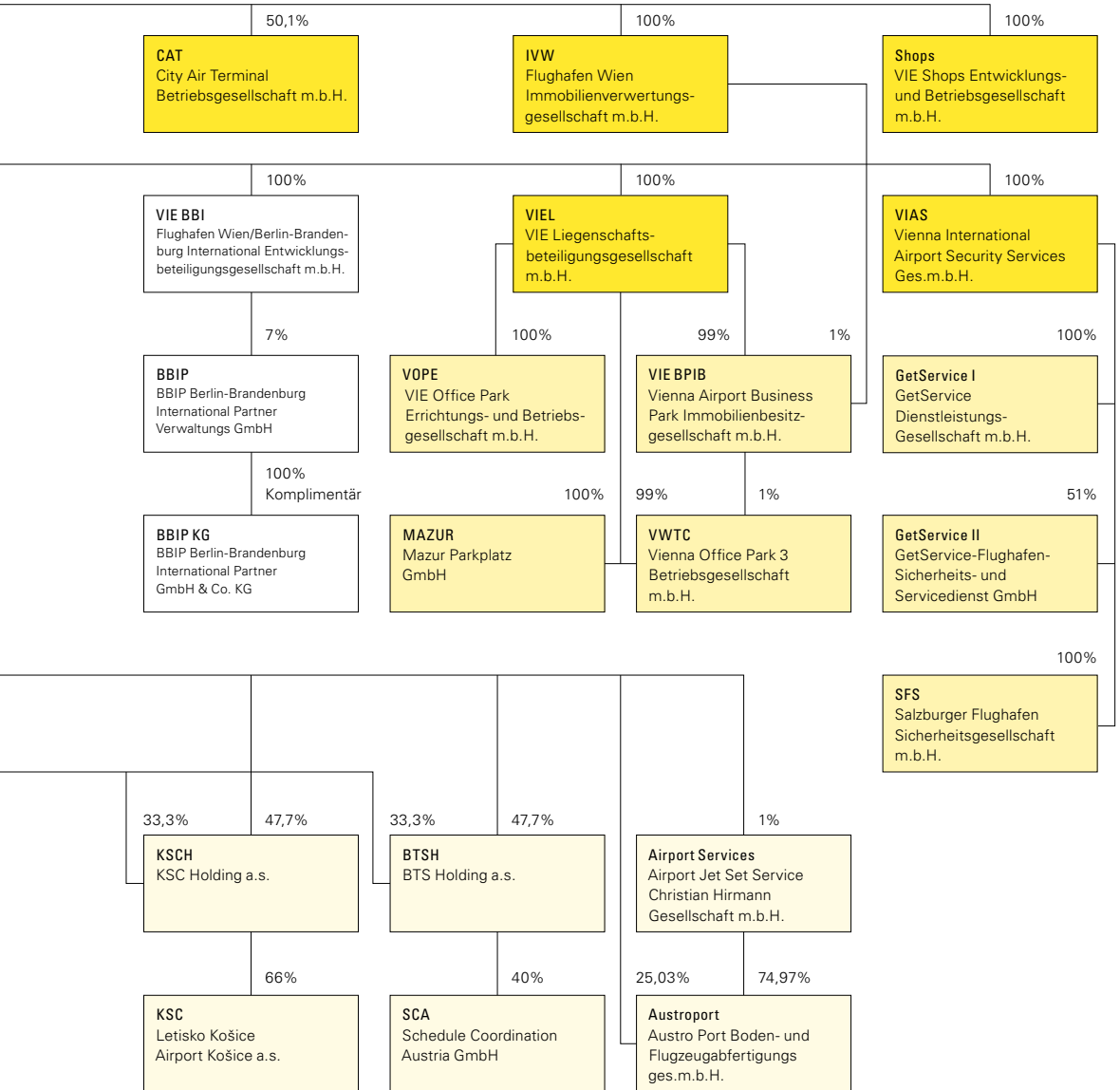
# FLUGHAFEN



- Tochtergesellschaft (>50%)
- Beteiligung (≤50%)
- Indirekte Tochtergesellschaft/Beteiligung (>50%)
- In Liquidation

Stand: 31.12.2008

# WIEN AG



# Der Flughafen als Tor zur Welt

Der Flughafen Wien positioniert sich als modernes und attraktives Drehkreuz in die Welt. Hohe Standards, hervorragendes Service, eine moderne Infrastruktur und ein bedarfsgerechter, wohlüberlegter Ausbau der Kapazitäten ermöglichen dem Flughafen Wien, auch die zukünftigen Aufgaben zu meistern. Der Flughafen Wien versteht die Fluglinien als seine unmittelbaren Kunden und verfolgt das Ziel, diesen ein umfassendes Service zu wettbewerbsfähigen Preisen zu bieten. Mit dem breit gefächerten Leistungsportfolio der drei Segmente Airport, Handling und Non-Aviation kann der Flughafen Wien den Kunden umfassend konzertierte Produkte anbieten. Mehr zu den Erfolgsfaktoren des Flughafen Wien finden Sie ab Seite 42.

## Steigende Bedeutung des Segments Non-Aviation

Die Flughafenbranche befindet sich weltweit in einem Wandel – die Bedeutung des Aviation-Geschäfts nimmt ab, dafür entwickelt sich der sogenannte Non-Aviation-Bereich zu einem wesentlichen Geschäftsfeld. Diese Entwicklung zeichnet sich auch am Flughafen Wien ab, denn die aufgrund des starken Passagierwachstums erforderlichen Ausbauten der Flughafenkapazitäten können nicht allein durch die Segmente Airport und Handling getragen werden. Neben dem Flughafenkunden „Airline“ wird damit der Passagier in seiner Eigenschaft als Konsument zu einem wichtigen Kunden für den Flughafen Wien. Die Schaffung wettbewerbsfähiger und zielgruppengerechter Produkte im Bereich Retail, Parkierung und Vermarktung von Immobilien ist deshalb für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des Flughafen Wien von entscheidender Bedeutung und ermöglicht eine operative Diversifikation.

## Retail

Bei nahezu unverändertem Ausmaß der Geschäftsflächen in den Terminals konnten die Umsätze aus Shopping und Gastronomie um 9,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erhöht werden. Dazu haben einerseits das überdurchschnittliche Passagierwachstum und andererseits die Optimierung der Mietverträge beigetragen. Nach der Eröffnung des VIE-Skylink werden 52 neue Geschäftslokale – 33 Shops und 19 Gastronomiebetriebe – zur Verfügung stehen. Unter Berücksichtigung der Umsatzerlöse aus den bereits bestehenden Flächen wird nach Vollenbetriebnahme im ersten vollen Jahr insgesamt eine Summe von deutlich über € 40,0 Mio. p.a. erwartet.

## Parkierung

Im Berichtsjahr wurde die Erweiterung des Parkhauses 4 um 2.268 Pkw-Stellplätze planmäßig abgeschlossen; insgesamt stehen damit per Jahresende 10.278 Parkplätze in Parkhäusern und 8.128 Outdoor-Parkplätze zur



Gehen Sie mit der Zeit und setzen Sie auf das wachsende Non-Aviation-Geschäft!



Die Erlöse aus Parkierung stiegen um 18,4 Prozent.



Verfügung sowie 5.000 Stellplätze am Mazur Parkplatz. Die Erlöse aus der Parkierung stiegen um 18,4 Prozent. Als Alternative zur Anreise mit dem Pkw stehen auch öffentliche Verkehrsmittel wie der CAT zur Verfügung.

### Immobilien

Mit der Eröffnung des Office Park 1 im Jahr 2004 wurden erstmals potenzielle Mieter angesprochen, deren Tätigkeit nicht im Zusammenhang mit dem Flughafen steht, die jedoch den Flughafen als attraktiven Standort schätzen. Office Park 1 und Office Park 2 sind nahezu vollständig vermietet. Das Projekt „Neubau und Sanierung Office Park 3“ wurde derzeit zurückgestellt. Auch Büro- und Lagerflächen im Cargo Bereich werden vermietet. Nach der Modernisierung des Air Cargo Center wurde 2008 das neue Airport Logistic Center Nord 1 eröffnet.

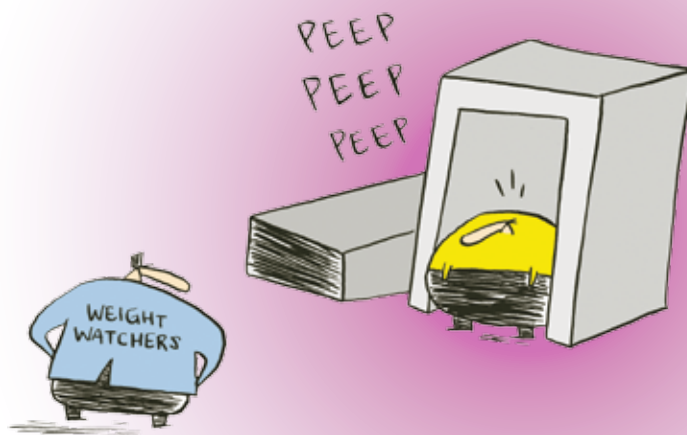
### Werbeflächen

Aufgrund der hohen Frequenz von Passagieren und Besuchern eignet sich das Gelände des Flughafen Wien hervorragend für den Einsatz von Leuchtkästen, „City Light“-Vitrinen, Transparenten, Promotionflächen und anderen Werbeobjekten. Die Erlöse aus der Werbeflächenvermarktung konnten durch die UEFA EURO™ 2008 und neue Standorte um rund 68 Prozent gesteigert werden.

**i**  
Die Erlöse aus der Werbeflächenvermarktung erhöhten sich um rund 68 Prozent.

### Visitair Center

Das im Jahr 2007 eröffnete Besucherzentrum vermittelt auf unterhaltende und spannende Weise das Kompetenzzentrum Flughafen Wien. Im Jahr 2008 wurde dieses Angebot von insgesamt 43.526 Besuchern genutzt.



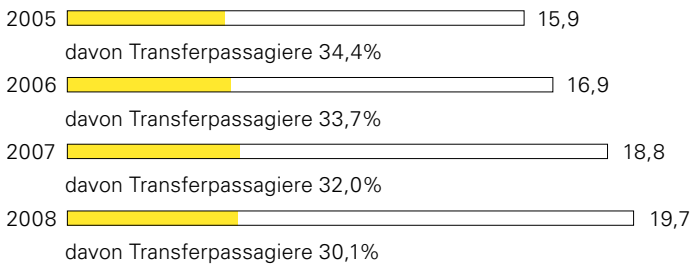
# Kleines Einmaleins des Flughafen-Geschäfts

Die wichtigsten Indikatoren für den Erfolg des Flughafen-Kerngeschäfts sind die Entwicklung des Passagieraufkommens, das Maximum Take-off Weight (Höchstabfluggewicht, MTOW) sowie die Anzahl der Flugbewegungen. Für jeden beförderten Passagier wird von der Fluggesellschaft ein vorgegebener Passagiertarif für den Flughafen eingehoben – die Passagieranzahl, wie auch die Höhe des Tarifs beeinflussen den Geschäftsverlauf des Flughafens unmittelbar. Das MTOW wird für jeden Flugzeugtyp vom Hersteller definiert und in der Berechnung des Landetarifs berücksichtigt. Die Anzahl der Flugbewegungen, als Summe aller Starts und Landungen, lässt einen Rückschluss auf die Auslastung der bestehenden Rollbahn- und Abstellkapazitäten am Vorfeld zu. Die für den Flughafen Wien optimale Kombination aus Passagieraufkommen, Maximum Take-off Weight (MTOW) und Flugbewegungen sind ein hohes Wachstum des MTOW und der Passagieranzahl bei einem unterproportionalen Anstieg der Flugbewegungen und der damit einhergehenden effizienten Auslastung der Pistenkapazität. Beim bestehenden Pistensystem des Flughafen Wien sind bis zu 72 Flugbewegungen pro Stunde möglich.

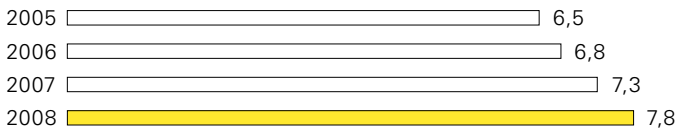


Achten Sie darauf, dass die Entwicklung der Passagieranzahl mit jener der Flugbewegungen und des Maximum Take-off Weights vernünftig korreliert!

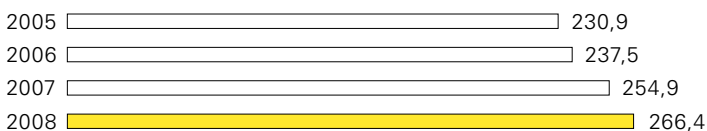
## Passagiere in Millionen



## Maximum Take-off Weight in Mio. Tonnen



## Flugbewegungen in Tausend



## Wettbewerbsfähige Tarifpolitik

Die jährlich vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif) werden aufgrund der seit mehreren Jahren geltenden und zuletzt 2006 leicht veränderten Indexformel ermittelt und leiten sich aus dem Verkehrswachstum und der Inflationsrate ab. Der Berechnung des Lande-, Park- und luftseitigen Infrastrukturtarifs liegt das MTOW zugrunde; die Höhe des Fluggasttarifs und des landseitigen Infrastrukturtarifs wird durch die Zahl der Passagiere bestimmt. Für die Ermittlung des Infrastrukturtarifs Betankung ist die eingebrachte Menge an Flugzeugtreibstoff ausschlaggebend. Die höchstzulässige jährliche Tarifänderung errechnet sich aus der Inflationsrate verringert um das 0,35-Fache des Verkehrswachstums. Für die Berechnung des Verkehrswachstums wird der Durchschnittswert aus dem Wachstum des vergangenen und des aktuellen Jahres herangezogen. Im Fall eines negativen Durchschnittswerts der Verkehrszahlen gleicht die höchstzulässige Tarifänderung der Inflationsrate. Die daraus resultierenden Tarifänderungen für 2008 finden Sie auf Seite 78.

Zur Stärkung der Transfer-Funktion des Flughafen Wien wurde beschlossen, den seit mehreren Jahren gewährten Transfer-Incentive ab Oktober 2007 bis Mai 2008 um € 0,55 auf € 8,76 pro abfliegenden Transferpassagier anzuheben. Ab Juni 2008 galt wieder die bisherige Refundierung von € 8,21. Die weiteren Incentiveprogramme – der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der Frequenzdichte-Incentive – zur Förderung der Hub-Funktion wurden fortgesetzt. Das Ziel dieser Tarifanpassungen und Incentiveprogramme war eine Kostensenkung bei den Fluglinien zu erreichen und die strategisch bedeutsamen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Destinationen zu fördern. Im europäischen Vergleich liegen die insgesamt eingehobenen Tarife des Flughafen Wien – rechnet man die Incentives mit ein – um -7 Prozent unter dem Durchschnitt.



Honorieren Sie den Stellenwert der Airlines für den Erfolg Ihres Flughafens indem Sie Ihnen Incentives und wettbewerbsfähige Tarife bieten!

# Schnallen Sie sich an!

Beschleunigen Sie die Prozesse am Boden  
und sorgen Sie so für hohe Pünktlichkeitsraten und  
absolute Zufriedenheit Ihrer Kunden.





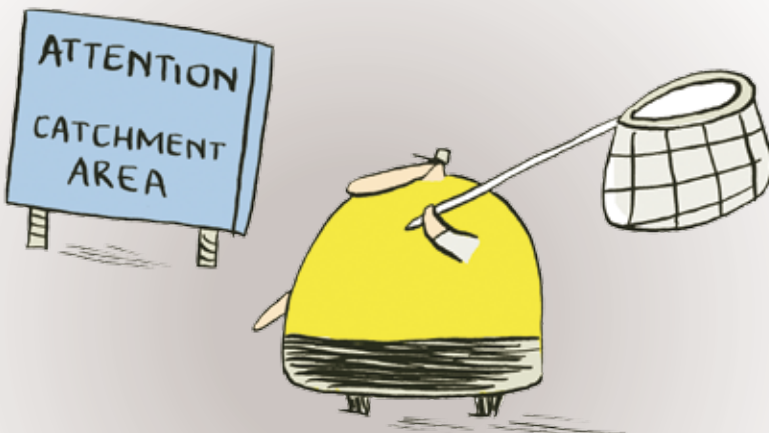
Kann man  
den auch im  
Shop kaufen,  
Mama?

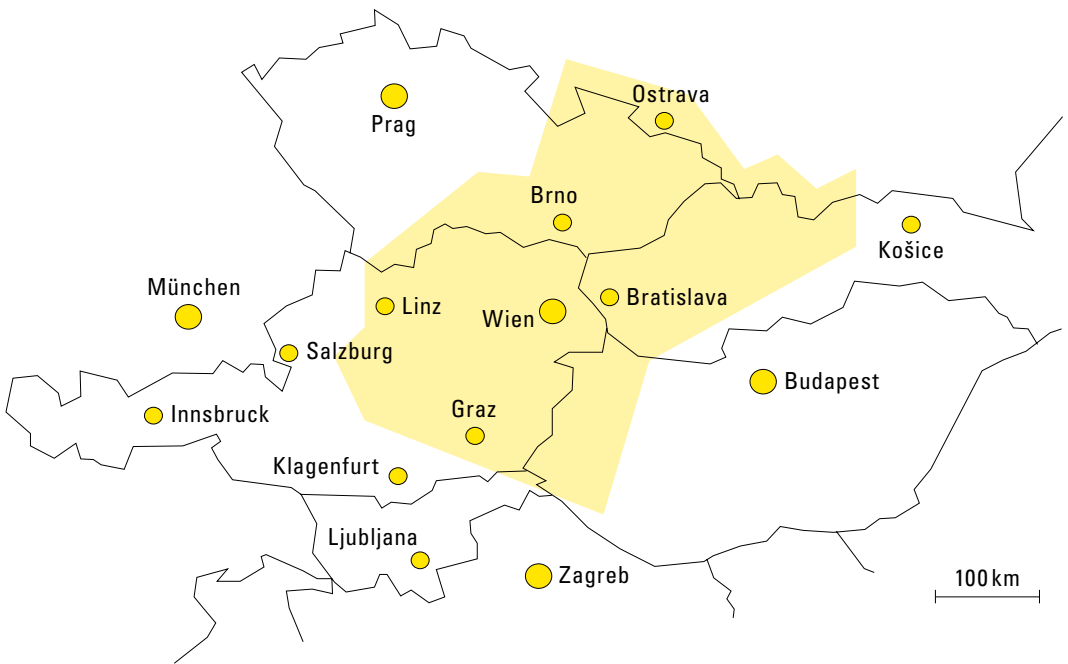
# Die Erfolgsfaktoren des Flughafens Wien

Der Flughafen Wien profitiert aufgrund seiner geografisch günstigen Lage vom wirtschaftlichen Aufholprozess der zentral- und osteuropäischen Länder. Sein Einzugsgebiet zählt rund 14 Millionen potenzielle Passagiere aus dem Osten Österreichs sowie Teilen Ungarns, Tschechiens, der Slowakei und Sloweniens. Auch als Transferflughafen spielt der Flughafen Wien eine große Rolle – jeder dritte Passagier stammt nicht aus der eigenen Catchment Area, sondern ist dem Transferaufkommen zuzuschreiben. Für den Flughafen Wien gilt es daher, seine Funktion als Transferdrehscheibe zwischen Ost- und Westeuropa abzusichern sowie seine Hub-Funktion durch die Akquisition zusätzlicher Langstrecken-Destinationen zu stärken.

## Catchment Area

Seit der Integration der östlichen Nachbarstaaten Österreichs in die Europäische Union umfasst die Catchment Area rund 14 Millionen Menschen. Mit dem wirtschaftlichen Aufholprozess dieser Region geht auch ein verstärktes Reiseaufkommen von und in diese Länder einher. Der Flughafen Wien profitiert dank seines dichten Netzes an Osteuropa-Destinationen und seiner geographischen Lage von dieser Entwicklung. Eine reibungslose Anreise wird durch ein engmaschiges Busnetz, das zahlreiche osteuropäische Städte direkt mit dem Flughafen verbindet, sowie über das Bahnnetz via Wien ermöglicht. Mit intensiven Informations- und Marketingaktivitäten gilt es, das gesamte Potenzial dieses Einzugsgebiets voll auszuschöpfen.





## Idealer Transferhub nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten

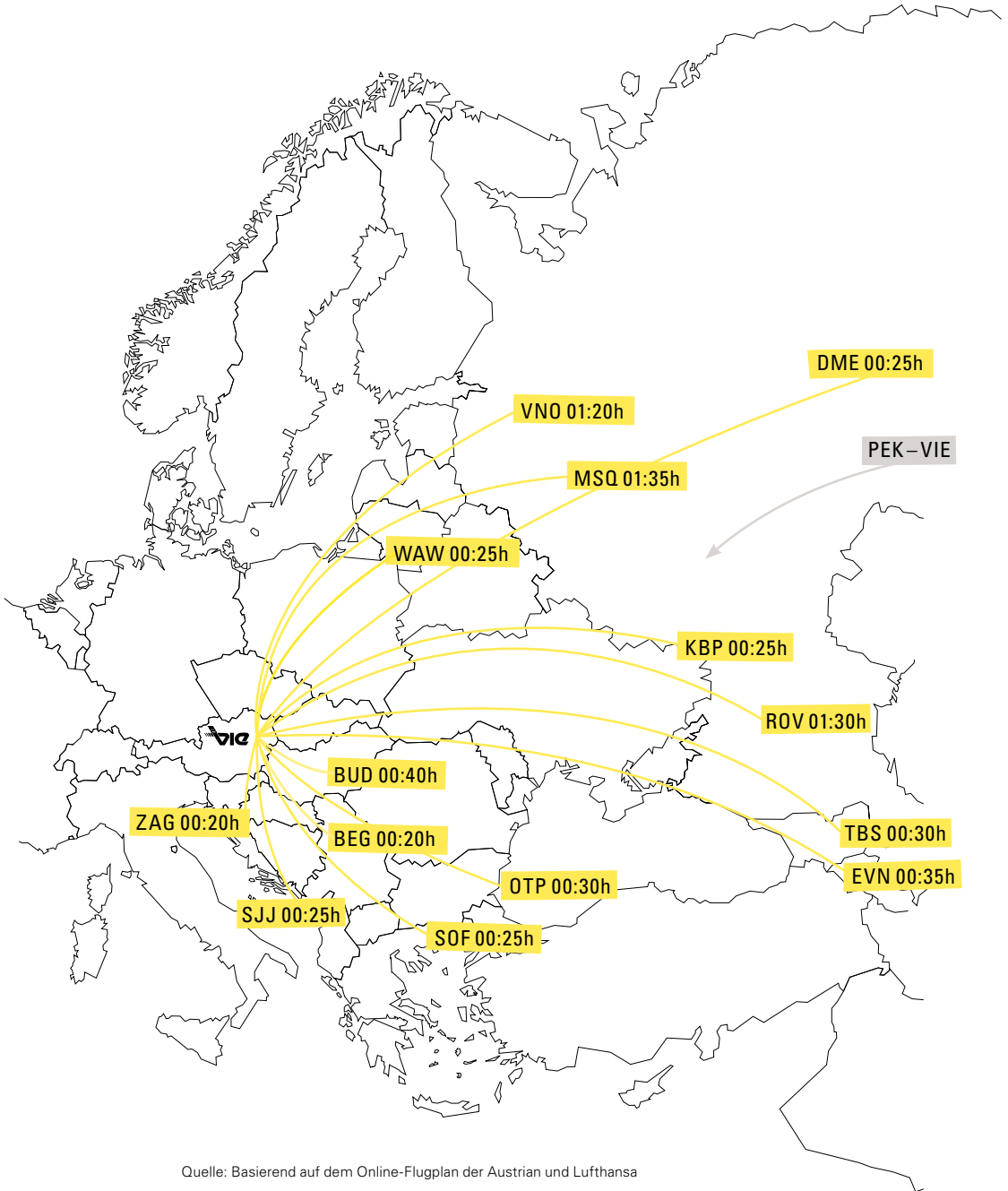
Etwa ein Drittel der Passagiere nutzen den Flughafen Wien als Drehscheibe. Deshalb gilt es neben dem Ausbau der bestehenden Destinationen und Frequenzen, die Hub-Funktion des Flughafen Wien zwischen Ost und West zu stärken. Im Jahr 2008 konnte die Anzahl der Transferpassagiere mit 5,9 Millionen Passagieren nahezu stabil auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Seine zentrale Lage und kurzen Umsteigezeiten ermöglichen den Transferpassagieren eine zum Teil wesentliche Zeitersparnis. Hinzu kommt, dass zu Spitzenzeiten eine große Anzahl an Verbindungen zu osteuropäischen Destinationen angeboten wird und somit ankommende Passagiere schnelle Anschlussverbindungen vorfinden. Nachstehende Abbildung zeigt z.B. die Zeitersparnis bei einem Flug von Peking zu unterschiedlichen osteuropäischen Städten, wenn man über Wien anstelle von München fliegt.

### i

Etwa ein Drittel der Passagiere ist dem Transferaufkommen zuzuschreiben; 2008 wurden 5,9 Millionen Transferpassagiere gezählt.

## Zeitersparnis via Flughafen Wien am Beispiel Flughafen München





## Ost-West-Hub

Mit seinem Steckennetz von 48 Osteuropa-Destinationen liegt der Flughafen Wien sogar vor dem deutlich größeren Flughafen Frankfurt und bildet somit einen idealen internationalen Knotenpunkt in diese Regionen. Für Geschäftsreisende bildet die wirtschaftliche Dynamik dieser Region das entscheidende Reisemotiv, aber auch der Städtetourismus floriert und zieht Urlaubsgäste an. Das Passagieraufkommen in die Destinationen Osteuropas konnte im Berichtsjahr um 9,6 Prozent zulegen. Das Destinationsangebot nach Osteuropa wurde um Baia Mare, Bydgoszcz, Lodz, Nizhniy Novogorod und Sochi erweitert; die Destination Kaliningrad wird nicht mehr von Wien aus angefliegen.



Mit seinem Steckennetz von 48 Osteuropa-Destinationen ist der Flughafen Wien europaweit führend.

### Anzahl der Osteuropa-Destinationen

Flughafen	2008	2007	2006	2005	2004
Wien (VIE)	48	45	41	38	37
Frankfurt (FRA)	40	37	37	41	38
München (MUC)	33	30	29	34	25
Prag (PRG)	31	30	29	28	24
Budapest (BUD)	22	19	21	20	19
Zürich (ZRH)	20	17	16	17	18

Quelle: Für einen internationalen Benchmark der Osteuropa-Destinationen wird eine Musterwoche (KW 46) der MAX OAG Data herangezogen. Diese ermöglicht eine größtmögliche Vergleichbarkeit zwischen den Flughäfen auf Basis einer Datenquelle.

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

Destination	2008	2007	Veränderung
			in %
1. Bukarest	190.792	148.310	28,6
2. Moskau	182.659	150.327	21,5
3. Sofia	154.285	128.482	20,1
4. Warschau	98.192	97.426	0,8
5. Kiew	86.331	81.969	5,3
6. Belgrad	72.681	61.920	17,4
7. Zagreb	71.288	61.756	15,4
8. Prag	59.207	81.911	-27,7
9. Priština	54.910	55.005	-0,2
10. Sarajevo	53.114	50.833	4,5

**Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens  
in den Nahen und Mittleren Osten**

Destination	2008	2007	Veränderung
			in %
1. Tel Aviv	131.421	127.891	2,8
2. Dubai	127.171	116.791	8,9
3. Doha	37.476	39.757	-5,7
4. Damaskus	35.496	34.197	3,8
5. Teheran (IKA, THR)	28.071	26.935	4,2
6. Amman	22.931	23.506	-2,4
7. Erbil	12.560	8.400	49,5
8. Jeddah	4.518	1.189	280,0
9. Abu Dhabi	4.515	4.978	-9,3
10. Riyadh	3.991	1.313	204,0

Das Passagieraufkommen in den Nahen und Mittleren Osten konnte im Berichtsjahr um 6,3 Prozent zulegen. Neu in das Streckennetz aufgenommen wurden die Destinationen Bodrum, Dalaman und Sulaymaniyah.

**Entwicklung des Linien-Passagieraufkommens –  
Langstrecke**

Destination	2008	2007	Veränderung
			in %
1. Bangkok	108.987	107.156	1,7
2. Washington	83.964	82.823	1,4
3. Tokio	81.668	81.496	0,2
4. Delhi	69.227	73.598	-5,9
5. New York	66.496	66.684	-0,3
6. Toronto	59.835	56.098	6,7
7. Peking	55.087	68.486	-19,6
8. Taipei	46.631	47.085	-1,0
9. Mumbai	44.735	50.763	-11,9
10. Chicago	39.577	30.034	31,8

Das Passagieraufkommen auf der Langstrecke verringerte sich um 4 Prozent. Dies ist vor allem auf Streckenoptimierungen des größten Kunden des Flughafen Wien zurückzuführen.

## Transfergeschwindigkeit

Zur Absicherung der Hub-Funktion und um im Wettbewerb mit anderen Flughäfen bestehen zu können, sind kurze Boarding- bzw. Transferzeiten wichtig, da die Gesamtreisezeit häufig die Entscheidung für eine Reiseroute beeinflusst und ein wichtiges Auswahlkriterium in internationalen Ticket-Reservierungssystemen darstellt. Nach den Direktflügen weisen diese Systeme weitere Verbindungen gereiht nach ihrer Gesamtreisezeit aus, wodurch jene mit geringen Umsteigezeiten bevorzugt werden. Deshalb ist die im Europavergleich einzigartige Minimum Connecting Time von 25–30 Minuten des Flughafen Wien zu verteidigen. Ermöglicht wird der rasche Transfer vor allem durch das übersichtliche One-Roof-Konzept und das ausgezeichnete Leitsystem, das den Passagieren eine rasche Orientierung ermöglicht. Dieses Erfolgssystem wird auch bei der Terminalerweiterung VIE-Skylink fortgesetzt.



Sorgen Sie für bestmögliche Arbeitsbedingungen und optimieren Sie Ihre Prozesse, um rasche Transferzeiten zu garantieren!

### Minimum Connecting Time in Europa<sup>1)</sup> in Minuten

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

1) Quelle: OAG Worldwide Flight Guide

Darüber hinaus nimmt das Handling bei der Absicherung der kurzen Boarding- bzw. Transferzeiten eine zentrale Rolle ein. Nach den Investitionen in die Kapazitätserweiterung der Infrastruktur in den Vorjahren, wurde das Gepäckhandling auch 2008 konsequent optimiert. Darauf aufbauend wurde der Transfergepäckfluss innerhalb der Star Alliance Group verbessert – ein Beispiel dafür, wie die Kundenzufriedenheit der Airlines hinsichtlich Pünktlichkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit laufend sichergestellt wird. Mit dem Einsatz modernster Technologien wie dem Hub Control Center zur optimalen Steuerung von Transferströmen kann eine Pünktlichkeitsrate erzielt werden, die im europäischen Spitzenfeld liegt. Trotz ausbaubedingter Einschränkungen konnte die Pünktlichkeitsrate im Handling im Berichtsjahr mit 99,7 Prozent (2007:99,6%) geringfügig gesteigert werden.

## Gepäckhandling

Jahr	Gepäckstücke an/ab	Spitzentage	Gepäckstücke an/ab
2001	11.180.342	1.7.2001	51.600
2002	11.322.219	7.7.2002	51.940
2003	11.729.126	29.6.2003	51.660
2004	13.471.068	3.7.2004	60.670
2005	14.168.786	3.7.2005	63.792
2006	14.998.492	30.6.2006	69.146
2007	17.218.314	29.6.2007	73.548
2008	17.371.496	4.7.2008	70.490

## Pünktlichkeit

Dank der hervorragenden operativen Leistungen der Bereiche Handling und Sicherheit zählt der Flughafen Wien europaweit zu den pünktlichsten Flughäfen. Diese Tatsache führt auch zu guten Werten bei der Kundenzufriedenheit der Airlines.

**1**  
Der Flughafen Wien zählt zu den pünktlichsten Flughäfen in Europa.

## Ranking der pünktlichsten Flughäfen

	Verspätete Flüge (mehr als 15 Minuten) in %
Amsterdam	25,7
Frankfurt	27,2
Kopenhagen	26,0
London Heathrow	44,1
Mailand Malpensa	19,8
München	17,6
Paris CDG	24,2
Rom	21,7
Wien	17,9
Zürich	20,6

Quelle: AEA 1. Quartal 2008

## Sicherheitsstandards

Sicherheit nimmt auf einem Flughafen oberste Priorität ein. Der Flughafen Wien definiert unter „Security“ alle relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um nationale und internationale Normen zu erfüllen. Für die damit verbundenen Dienstleistungen sind die Sicherheitszentrale und die Vienna International Airport Security Services GesmbH (VIAS) verantwortlich.

Die Sicherheitszentrale übernimmt die Zutrittskontrollen beim Betreten von Sicherheitsbereichen. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services GesmbH (VIAS) ist im Rahmen eines unbefristeten Vertrags mit dem Bundesministerium für Inneres für die Personen- und Gepäckkontrollen am Flughafen Wien verantwortlich. Sämtliche Gepäckstücke und mitgeführte Gegenstände werden überprüft und durchleuchtet, die Verbindung von Person zu Gepäckstück wird verfolgt und gegenkontrolliert. Derzeit stehen dazu 46 Sicherheitskontrollstellen für Passagiere und 13 Checkpoints für die Mitarbeiterkontrollen zur Verfügung. Die Kontrolle des Reisegepäcks wird mittels eines vierstufigen Kontrollverfahrens durchgeführt, bei dem auch sechs Sprengstoffhunde zum Einsatz kommen, um das Einschleusen von Sprengstoffen zu verhindern. Zusätzlich erbringt die VIAS Leistungen im Bereich der Luftfahrzeugüberwachung und -durchsuchung, kontrolliert Reisedokumente und führt Sicherheitsschulungen durch. VIAS übernimmt auch die Betreuung von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität und transportierte im Jahr 2008 rund 88.500 Passagiere.

**i**  
46 Sicherheitskontrollen für Passagiere sowie 13 Checkpoints für Mitarbeiterkontrollen stehen zur Verfügung.

Mit der zuständigen Behörde, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), wurde hinsichtlich Fracht ein Verfahren entwickelt, das einen raschen Umschlag sicherstellt und alle nationalen und internationalen gesetzlichen Auflagen erfüllt. Zur Kontrolle der Luftfracht und -post unterhält VIAS Röntgengeräte und Sprengstoffspuren-Detektionsgeräte.

Der Umsatz aus Sicherheitsleistungen stieg um 2,8 Prozent auf € 31,6 Mio., die Anzahl der in diesem Bereich tätigen Mitarbeiter nahm trotz höherer Anforderungen und des höheren Passagierwachstums um nur 0,9 Prozent auf 922 Mitarbeiter zu.

Alle sicherheitsrelevanten Prozesse werden durch Audits bzw. Inspektionen von nationalen und internationalen Behörden (BMVIT, BMI-SID, TSA, IATA, ICAO, ECAC) und Airlines laufend überprüft. Im Berichtsjahr fanden acht derartige Überprüfungen statt, die keine nennenswerten Mängel aufdeckten.

## Diversifiziertes Kundenspektrum

Einen weiteren wichtigen Erfolgsfaktor des Flughafens Wien bildet die Vielfalt der angebotenen Destinationen. Um ein großes Streckennetz zu ermöglichen, ist die laufende Akquisition neuer Fluglinien erforderlich. Im Berichtsjahr flogen 75 Fluglinien in Summe 187 Liniendestinationen von Wien aus an. Mit einem Anteil von 49,6 Prozent des Passagieraufkommens (2007: 52,6%) ist die Austrian Airlines Gruppe nach wie vor der größte Kunde des Flughafens Wien; ihr Anteil hat jedoch stetig abgenommen und lag im Jahr 2000 noch bei 60 Prozent.

Ein ständig steigender Anteil des Verkehrswachstums ist den Low-Cost-Carrier zuzuschreiben, die im Berichtsjahr für 23,3 Prozent des Gesamtaufkommens verantwortlich waren. Mit einem Zuwachs von 33,5 Prozent auf rund 1,4 Millionen Passagiere nimmt NIKI den zweiten Rang nach Austrian ein. Es folgen Air Berlin, SkyEurope und Lufthansa. Auf Rang sechs platziert sich mit Germanwings wiederum ein Low-Cost-Carrier. In Summe werden von den Low-Cost-Carrier vom Flughafen Wien aus 35 Destinationen – vorwiegend westeuropäische Hauptstädte – mit durchschnittlich 380 Frequenzen bedient. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gelten für Low-Cost-Carrier selbstverständlich die gleichen Tarifmodelle wie für Netzwerk-Carrier. Mit einem aktiven Airline-Marketing gilt es, die Attraktivität des Flughafens Wien gegenüber den Fluggesellschaften zu betonen. Der Flughafen Wien nahm auch 2008 an mehreren Airline-Konferenzen und Tourismussmessen teil und führte laufend Gespräche mit potenziellen Neukunden.

**1**

75 Fluglinien flogen  
2008 in Summe  
187 Liniendestinationen an.

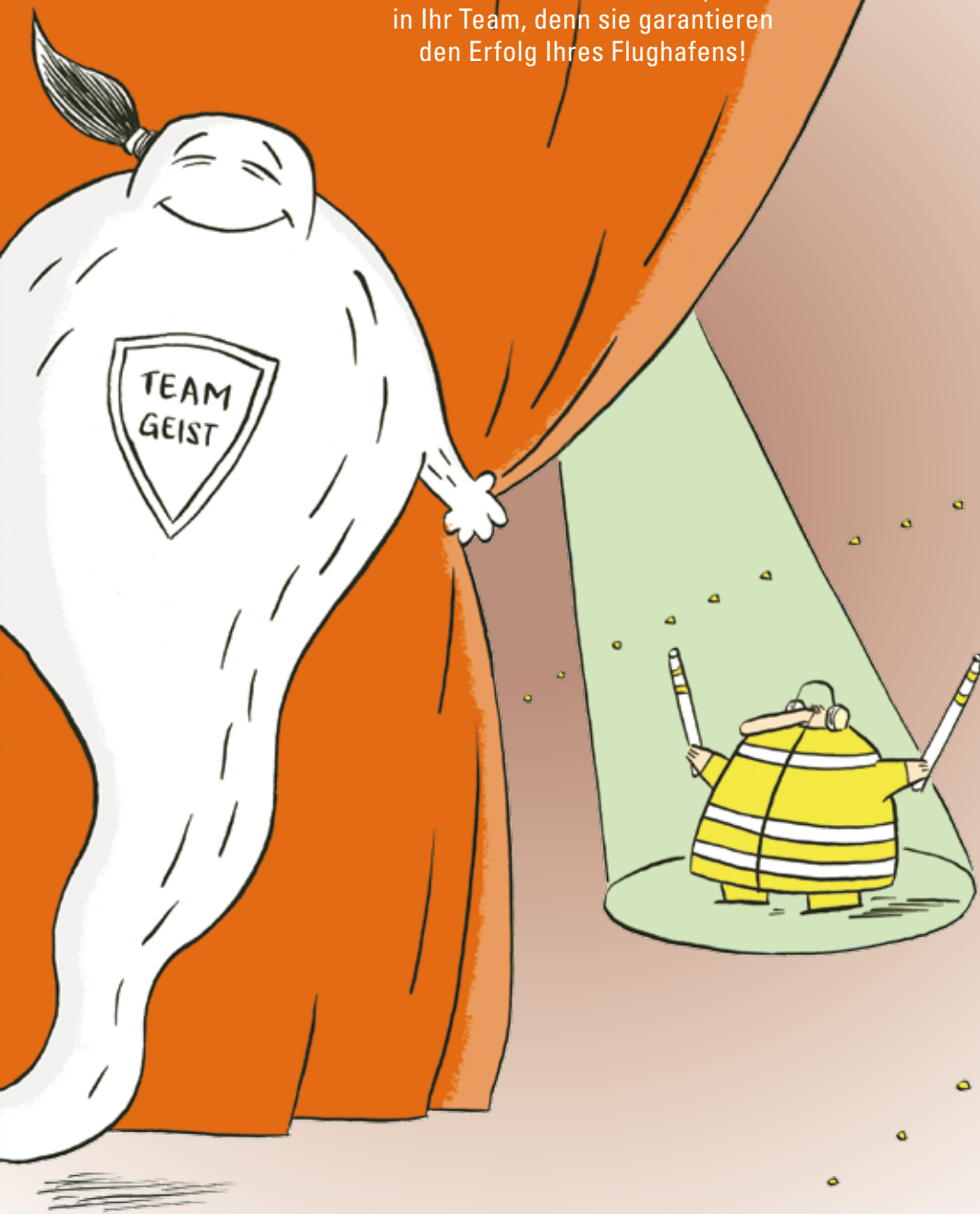
### Passagieraufkommen nach Airlines

	2008	Anteil in % <sup>1)</sup>	2007	Anteil in % <sup>1)</sup>	Veränderung in %
1. Austrian Airlines Gruppe	9.786.179	49,6	9.871.431	52,6	-0,9
2. NIKI	1.379.819	7,0	1.033.343	5,5	33,5
3. Air Berlin	1.327.916	6,7	1.257.972	6,7	5,6
4. SkyEurope	1.191.690	6,0	633.663	3,4	88,1
5. Lufthansa	1.032.026	5,2	1.004.106	5,3	2,8
6. Germanwings	494.281	2,5	460.536	2,5	7,3
7. British Airways	318.044	1,6	337.564	1,8	-5,8
8. Swiss	316.165	1,6	315.731	1,7	0,1
9. Air France	298.965	1,5	303.519	1,6	-1,5
10. KLM Royal Dutch Airlines	204.252	1,0	228.782	1,2	-10,7
Sonstige	3.397.952	17,3	3.321.821	17,7	+2,3
<b>Gesamt</b>	<b>19.747.289</b>	<b>100,0</b>	<b>18.768.468</b>	<b>100,0</b>	<b>5,2</b>
davon Low-Cost-Carrier	4.601.963	23,3	3.505.954	18,7	31,3

1) Anteil am Gesamtpassagieraufkommen

# Alles Gute kommt von unten!

Holen Sie die besten Köpfe in Ihr Team, denn sie garantieren den Erfolg Ihres Flughafens!



# Mitarbeiter als zentraler Erfolgsfaktor

## Mitarbeiterkennzahlen

	Veränderung			2006
	2008	in %	2007	
Mitarbeiteranzahl im Jahresdurchschnitt	4.266	4,4	4.087	3.834
davon Arbeiter	3.119	3,0	3.027	2.821
davon Angestellte	1.147	8,2	1.060	1.013
Lehrlinge	36	24,1	29	28
Verkehrseinheiten pro Mitarbeiter <sup>1)</sup>	6.624	-0,7	6.669	6.206
Durchschnittsalter in Jahren <sup>1)</sup>	38,6	-0,3	38,7	38,7
Betriebszugehörigkeit in Jahren <sup>1)</sup>	9,8	-1,0	9,9	9,9
Anteil Frauen in % <sup>1)</sup>	12,7	-3,1	13,1	12,5
Aufwendungen für Weiterbildung in € <sup>1)</sup>	1.072.000	32,5	809.000	641.000
Meldepflichtige Arbeitsunfälle <sup>1)</sup>	149	-7,5	161	154
Quote der Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter	44,9	-11,3	50,6	49,7

1) Bezogen auf die Flughafen Wien AG

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt 2008 4.266 Mitarbeiter, wovon 3.278 Mitarbeiter der Flughafen Wien AG zuzuschreiben sind. Am gesamten Areal des Flughafen Wien sind mehr als 18.000 Personen beschäftigt. Aufgrund des wachstumsbedingten Mehrbedarfs und als Ersatz für ausscheidende Mitarbeiter wurden im Berichtsjahr von der Flughafen-Wien-Gruppe 178 neue Mitarbeiter eingestellt. Davon entfallen 121 Aufnahmen auf das Segment Handling; in der Vienna International Airport Security Services GesmbH (VIAS), die dem Segment Non-Aviation zugeordnet wird, stieg trotz der strengeren Sicherheitsmaßnahmen der Personalstand um nur 0,9 Prozent auf 922 Mitarbeiter.

## Mitarbeiteranzahl im Jahresdurchschnitt nach Segmenten

	2008	2007	Veränderung in %
Airport	399	378	5,5
Handling	2.210	2.089	5,8
Non-Aviation	1.503	1.465	2,6
Sonstiges	154	155	-1,0
<b>Total</b>	<b>4.266</b>	<b>4.087</b>	<b>4,4</b>



### **Verbesserte Produktivität**

Der Anstieg der Mitarbeiteranzahl verläuft deutlich unterproportional zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens und des Gesamtumsatzes. Im Berichtsjahr sank die Kennzahl Verkehrseinheit pro Mitarbeiter der Flughafen Wien AG leicht um 0,7 Prozent auf 6.624 Einheiten; der Vergleichswert zur Umsatzentwicklung legte um 0,7 Prozent auf € 128.486 zu.

### **Leistungsorientierte Entlohnung**

Zur Förderung der Motivation und Leistungsorientierung erhalten die Vorstandsmitglieder und die Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene eine erfolgsabhängige Gehaltskomponente. Die Höhe dieser variablen Vergütung bemisst sich an der Erreichung finanzieller sowie qualitativer Ziele – so hängt etwa die Vergütung der Bereichsleiter vom Ergebnis der Kundenbefragung ab. Ein Aktienoptionsprogramm ist nicht eingerichtet. Im Geschäftsjahr 2008 wurden rund € 1.910.000 (2007: € 1.791.000) für außerordentliche Leistungen und das Erreichen vereinbarter Ziele an Mitarbeiter (exkl. Vorstand) ausbezahlt.

### **Mitarbeiterstiftung**

Um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter der Flughafen Wien AG direkt am Unternehmenserfolg teilhaben, wurde im Jahr 2000 eine unabhängige Privatstiftung gegründet. Sie hält 10 Prozent der Aktien der Flughafen Wien AG und hat den Zweck, den Ertrag aus dieser Beteiligung im Jahr des Zuflusses an die Mitarbeiter der Flughafen Wien AG auszuschütten.



Lassen Sie alle Ihre Mitarbeiter am finanziellen Erfolg teilhaben!

Im Berichtsjahr wurde – analog zur Dividendenausschüttung rückwirkend für das Geschäftsjahr 2007 – ein Betrag in Höhe von rund € 5,25 Mio. ausbezahlt, was pro Mitarbeiter 80,85 Prozent des durchschnittlichen Monatsgehalts entspricht. Die Aufteilung erfolgt entsprechend der jährlichen Bruttobasisbezüge. Der Stiftungsvorstand, der Beirat und der Stiftungsprüfer bilden die in der Satzung definierten und von der Flughafen Wien AG völlig unabhängig agierenden Organe der Mitarbeiterstiftung.

### **Unternehmensidentifikation und Motivation**

Zusätzlich bietet die Flughafen Wien AG ihren Mitarbeitern zahlreiche freiwillige Leistungen, um ihre Bedürfnisse bestmöglich zu berücksichtigen. Der mehrfach prämierte Betriebskindergarten mit erweiterten Öffnungszeiten ermöglicht auch für Mitarbeiter im Schichtdienst eine hervorragende Betreuung ihrer Kinder.

Sowohl der City Airport Train (CAT) sowie zahlreiche Busverbindungen in die Umlandgemeinden können genutzt werden, um kostenlos an den Arbeitsplatz zu gelangen; für den Werkverkehr wurden 2008 € 758.000

aufgewendet. Die Essenszuschüsse beliefen sich auf insgesamt € 576.000. Zur Unterstützung der individuellen Altersvorsorge werden als Arbeitgeberanteil 2,5 Prozent des jeweiligen Monatsbezugs an eine betriebliche Pensionskasse bezahlt. Zudem erhalten die Mitarbeiter über Gruppenvereinbarungen bessere Konditionen bei zusätzlichen Kranken- und Unfallversicherungen sowie eine finanzielle Unterstützung. Die Flughafen Wien AG fördert einen Kultur- und Sportverein, der neben den unterschiedlichsten Sportarten Vergünstigungen für Freizeitangebote in der näheren Umgebung bzw. Konditionen für den Erwerb von Sportbekleidung bietet.



Fördern Sie die Unternehmensidentifikation Ihrer Mitarbeiter durch freiwillige Leistungen und laufende Information!

Zur Förderung der Identifikation mit dem Unternehmen erscheint vierteljährlich die Mitarbeiterzeitung „Blockzeit“, die über Neuigkeiten aus dem Unternehmen und vom Standort berichtet. Da die Mitarbeiter ihren jeweiligen Arbeitsplatz am besten kennen, sind sie im Sinne eines ständigen Verbesserungsprozesses aufgerufen, ihre Ideen und Verbesserungsvorschläge einzubringen. Dazu wurde ein Ideenmanagement ins Leben gerufen, wo in regelmäßigen Kommissionssitzungen die eingereichten Vorschläge gemeinsam vom Betriebsrat, der Personalabteilung und einem Bereichsverantwortlichen bewertet werden.



## Personalentwicklung

Das zentral organisierte Weiterbildungsprogramm geht einerseits auf die Ergebnisse des im Vorjahr durchgeführten Ausbildungsworkshops und andererseits auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Unternehmensbereiche ein. Daraus resultiert in Summe ein breit gefächertes Bildungsangebot, das im Intranet präsentiert wird und nach Rücksprache mit dem Vorgesetzten allen Mitarbeitern offen steht. In Summe beliefen sich die Aufwendungen für Aus- und Weiterbildung (ohne interne Aufwendungen) im Berichtsjahr auf € 1.072.000. An den insgesamt rund 100 Seminaren nahmen 1.219 Mitarbeiter teil.

Einen Schwerpunkt bilden Sprachkurse in Englisch und Slowakisch, EDV-Anwenderschulungen sowie Seminare zur Verbesserung der Sozialkompetenzen. Intensiviert wurde das Bildungsprogramm zur Verbesserung der Präsentationstechniken, der Kommunikation und des Zeit- und Selbstmanagements. Der Schwerpunkt beim VIE-Gesundheitsprojekt lag 2008 auf dem Thema Ernährung. In Zusammenarbeit mit der Ernährungsexpertin Mag. Sasha Walleczek wurden Workshops zum Thema „Optimale Ernährung im Berufsalltag“ veranstaltet, an denen über 400 Mitarbeiter teilnahmen.

## Lehrlingsausbildung

Im Jahresdurchschnitt standen bei der Flughafen Wien AG 2008 6 kaufmännische und 30 gewerbliche Lehrlinge in einem Auszubildendenverhältnis. Die Palette der Lehrberufe reicht vom Bürokaufmann über Elektrobetriebstechniker, Kfz-Techniker/Elektriker, Elektroanlagentechniker, Landmaschinentechniker, Sanitär/Klima/Lüftungstechniker bis hin zum Maschinenfertigungstechniker. Die Auszubildenden in den technischen Lehrberufen erhalten als Ergänzung zu ihrer theoretischen Ausbildung zusätzlichen Praxisunterricht in Spezialwerkstätten. Die dafür eingerichtete Lehrwerkstätte wurde heuer flächenmäßig fast verdoppelt und mit neuen, modernen Geräten ausgestattet. Die kaufmännischen Lehrlinge durchlaufen nach einem bewährten Rotationsprinzip während ihrer dreijährigen Lehrzeit die unterschiedlichsten Abteilungen, um das Unternehmen aus verschiedensten Perspektiven kennenzulernen und in seiner Komplexität zu verstehen.

Neben wöchentlichen Englischkursen, einem „Welcome Package“ für die erste Arbeitswoche, EDV-Schulungen und regelmäßigen Weiterbildungsaktivitäten wurde den Lehrlingen wie schon im Vorjahr ein Einzelcoaching für Englisch angeboten, um stärker auf ihre individuellen Bedürfnisse und Leistungsniveaus eingehen zu können. Bereits zum fünften Mal fand heuer der „Leonardo da Vinci“-Austausch mit dem Flughafen München statt. Im Rahmen des von der EU geförderten Programms konnten vier österreichische gewerbliche Lehrlinge für drei Wochen Praxiserfahrungen im täg-



Positionieren Sie sich als attraktiver Arbeitgeber, um qualifizierte Nachwuchskräfte anzusprechen!

lichen Arbeitsablauf am Flughafen München sammeln. Fünf Kollegen aus München wurden im Gegenzug am Flughafen Wien in den Arbeitsalltag integriert.

Darüber hinaus engagierte sich die Flughafen Wien AG am österreichweiten „Tag der Lehre“ sowie am „Wiener Töchertag“ und belegte bei der Lehrlingsausbildertrophy der Wirtschaftskammer Österreich, die den innovativsten Lehrlingsausbildungsbetrieb kürt, den ersten Platz in der Kategorie Transport und Verkehr. Auch dieses Jahr war die Flughafen Wien AG auf der Lehrlingsmesse Job Jet Fair vertreten, um qualifizierte Schüler über attraktive Berufsmöglichkeiten am Flughafen Wien zu informieren.

### **Internationale Trainee- und Austauschprogramme**

Das im Jahr 2007 gestartete internationale Traineeprogramm wurde 2008 erfolgreich abgeschlossen. Alle sechs Teilnehmer wurden in ein Dienstverhältnis übernommen – fünf bei der Flughafen Wien AG, einer am Flughafen in Malta. Dort können sie ihre während des Traineeprogramms im gesamten Unternehmen und bei Auslandspraktika gesammelten Erfahrungen sinnvoll einsetzen.

Zur laufenden Weiterentwicklung aller Mitarbeiter innerhalb der Flughafen-Wien-Gruppe wurde im Jahr 2008 die grenzüberschreitende „Vienna Airport Academy“ gegründet. Ihr Angebot umfasst drei Hauptprogramme: das internationale Trainee-Programm, internationale Workshops und Exchanges sowie das Airport Management Training Programme (AMTP), welches im September 2008 startete. Das sechs Module umfassende AMTP läuft über ein Jahr und bietet den Teilnehmern aus Košice, Friedrichshafen, Malta und Wien die Möglichkeit, ihr fachliches Know-how und akademisches Wissen sowie ihre Beziehungen innerhalb der Unternehmensgruppe gleichermaßen zu vertiefen. Im Berichtsjahr konnten 12 Malteser den Flughafen Wien im Rahmen des Austauschprogramms umfassend kennenlernen. Das Programm des Gegen-austausches ging mit sechs Teilnehmern in die nächste Runde. Die Teilnehmer lernten die Unternehmensstrukturen und Prozesse kennen, konnten so Verbesserungspotenziale identifizieren, und zusätzlich gelang es, internationale Perspektiven und den Blick für den Konzern zu schärfen.

### **Sicherheit am Arbeitsplatz und Gesundheitsvorsorge**

Seit Jahren setzt die Flughafen Wien AG – dem Slogan „Sei g’scheit, pass auf“ folgend – zahlreiche Initiativen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit. Nachdem sich Ende 2007 ein leichter Anstieg der meldepflichtigen Arbeitsunfälle abzeichnete, wurde die Initiative „Sicherheit an 1. Stelle – Safety Karl“ zur verstärkten Bewusstseinsbildung für das Thema gestartet und während des gesamten Jahres 2008 fortgesetzt. Die Aktion umfasste

neben Workshops zur Ideensammlung vier Schwerpunktveranstaltungen, die über die wesentlichsten Unfalltypen, deren Ursachen sowie Abhilfen aufgeklärt haben.

Um die Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit länger zu erhalten und dadurch Unfällen vorzubeugen, wurde die mobile Versorgung mit Gratisgetränken für Mitarbeiter, die körperlich schwere Tätigkeiten im Freien verrichten, eingeführt. Zahlreiche weitere Verbesserungsvorschläge von Mitarbeitern wurden bereits umgesetzt bzw. sind in Umsetzung. So werden Plakate gestaltet, um über flughafenspezifische Gefahren aufzuklären, die internen Medien berichten verstärkt über das Thema, und kleine Werbeartikel erinnern daran, den Tätigkeiten die jeweils notwendige Aufmerksamkeit zu schenken. Dank dieser umfassenden Maßnahmen konnte das Ziel, die meldepflichtigen Arbeitsunfälle zu reduzieren, erreicht werden – die Quote der Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter sank um 11,3 Prozent auf 44,9.

**i**  
Dank einer verstärkten Bewusstseinsbildung für das Thema Sicherheit konnten die meldepflichtigen Arbeitsunfälle reduziert werden.

Zur Förderung und Erhaltung der Gesundheit können Zecken- und Grippe-schutzimpfungen sowie Vorsorgeuntersuchungen in Anspruch genommen werden. Zudem wurden zwei „Nichtraucher-Seminare“, zehn 16-stündige Erste-Hilfe-Kurse und sieben Refresher-Erste-Hilfe-Kurse, regelmäßige Arbeitsplatzbegehungen sowie – bei Bedarf – psychosoziale Betreuung angeboten. Bei lärmexponierten Mitarbeitern wurden Audiometrien (Messungen der frequenzabhängigen Hörempfindlichkeit) durchgeführt, und sie erhielten einen individuell angepassten Gehörschutz.

# Zeigen Sie Ambitionen!

Nutzen Sie alle Wachstumschancen und sichern Sie sich dazu ausreichend und rechtzeitig Kapazitäten!



# Strategie und Wachstum

## In diesem Kapitel

- Analyse der aktuellen und langfristigen Verkehrsentwicklung
- Investitionen in den Kapazitätsausbau
- Stabile Finanzstruktur und gesicherte Finanzierung

## Passagierentwicklung über dem europäischen Durchschnitt

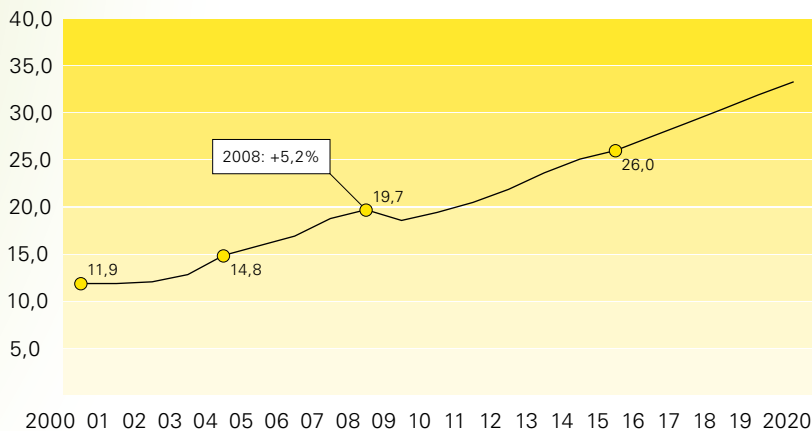
Für das Jahr 2008 verzeichnet der Flughafen Wien ein Passagierplus von 5,2 Prozent und liegt damit wiederholt über dem gesamteuropäischen Durchschnitt, der sich laut ACI – Major European Airports (Jänner – Dezember 2008) auf -0,7 Prozent beläuft. Die Flugbewegungen nahmen um 4,5 Prozent zu, das MTOW um 6,3 Prozent. Mit einem Passagierwachstum von 9,6 Prozent bei den Osteuropa-Destinationen konnte der Flughafen Wien seine Rolle als Ost-West-Drehscheibe weiter festigen. Auch das Verkehrsaufkommen in den Nahen und Mittleren Osten lag mit einem Plus von 6,3 Prozent über dem Durchschnitt. Die Low-Cost-Carrier konnten 2008 ihren Anteil am Verkehrsaufkommen von 18,7 Prozent auf 23,3 Prozent ausbauen.



Der Flughafen Wien wächst erneut stärker als der europäische Durchschnitt.

## Analyse der Verkehrsentwicklung

### Anzahl der Passagiere in Mio.




Wenngleich für das Gesamtjahr 2008 eine positive Verkehrsentwicklung ausgewiesen werden kann, zeigt die Passagierentwicklung des letzten Quartals deutlich, dass auch der Flughafen Wien sich nicht von der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung entkoppeln kann. Der Flughafen Wien ist auf die damit verbundenen Herausforderungen gut vorbereitet, vier Wettbewerbsvorteile zeichnen ihn aus:

- eine geografisch ideale Position als Drehkreuz für Osteuropa und den Nahen und Mittleren Osten,
- eine hohe Dienstleistungsqualität als einer der pünktlichsten Umsteigeflughäfen Europas mit einer hervorragenden Mindestumsteigezeit von 25–30 Minuten,
- ein attraktives Tarifmodell für Airlines durch das Transfer-Incentive-System sowie
- ausreichende Kapazitäten am Boden, um für zukünftige Entwicklungen gerüstet zu sein.

Internationale Experten gehen langfristig von einer Erholung und einem weiteren Wachstum des Luftverkehrs aus. Vor diesem Hintergrund erwartet der Flughafen Wien bis 2020 eine durchschnittliche Wachstumsrate von 5,4 Prozent. Um auf diese Entwicklung vorbereitet zu sein, wurde und wird die Flughafeninfrastruktur bedarfsorientiert ausgebaut.

## Kapazitätsausbau am Flughafen Wien

Das bestehende System aus zwei sich kreuzenden Pisten ermöglicht derzeit maximal 72 Flugbewegungen in der Stunde. Aufgrund des für die nächsten Jahre prognostizierten Verkehrswachstums ist der Bau einer weiteren Piste notwendig, um die Position des Flughafen Wien als Wirtschafts- und Jobmotor abzusichern. Solche Investitionen sind langfristig – auf mehrere Jahrzehnte – zu sehen. Auch wenn es aufgrund der aktuellen Wirtschaftssituation kurzfristig zu einer Stagnation und rückläufigen Verkehrsentwicklung kommen sollte, wird auf lange Sicht die Luftverkehrsbranche ihren Wachstumskurs fortsetzen. Um von diesem profitieren zu können, gilt es vorausschauend zu planen und ausreichende Infrastrukturkapazitäten – insbesondere im Pistensystem – bereitzustellen. Somit wird die 3. Piste mittel- bis langfristig ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den Standort Flughafen Wien und damit für die ganze Region sein.



Planen Sie vorausschauend und sichern Sie sich ausreichend Kapazitäten für zukünftiges Wachstum!

Die Flughafen Wien AG hat am 1. März 2007 bei der zuständigen Behörde, dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, die Umweltverträglichkeitserklärung für das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) eingebracht. Mit einem erstinstanzlichen Bescheid wird aus heutiger Sicht Ende 2009 bis Anfang 2010 gerechnet. Bei Vorliegen des endgültigen Bescheids wird auch die Entscheidung über den Baubeginn fallen.



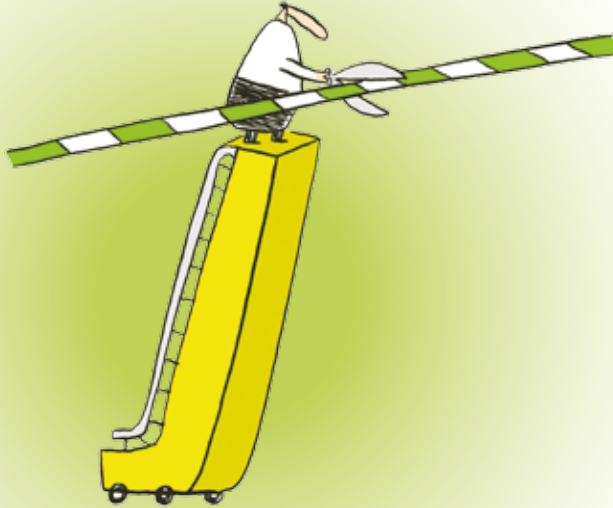
### Entwicklung der Spitzenstunde<sup>1)</sup>

30. (typische) Spitzenstunde	Flugbewegungen	Passagiere an/ab
2000	51	3.714
2001	52	3.922
2002	54	3.901
2003	54	3.864
2004	60	4.378
2005	61	4.763
2006	63	5.002
2007	67	5.338
2008	70	5.702

1) Stunde mit den meisten Flugbewegungen

Der langfristige Trend der Verkehrsentwicklung macht auch eine Erweiterung der bestehenden Terminalflächen notwendig, um das hohe Qualitätsniveau aufrecht erhalten und die behördlichen Auflagen zur Trennung des Schengen- und Non-Schengen-Betriebs erfüllen zu können. Mit der Terminalerweiterung VIE-Skylink wird ein Konzept realisiert, das flexibel auf die tatsächliche Verkehrsentwicklung reagieren kann und die „Design Capacity“ auf 24 Millionen Passagiere anheben wird – die reale Gesamtkapazität wird jedoch deutlich größer sein. Durch den Anbau an die bestehenden Flughafengebäude wird das bewährte One-Roof-Konzept beibehalten. Die übersichtliche Gebäudekonfiguration unterstützt zudem die komplexen Transferbeziehungen zwischen Schengen- und Non-Schengen-Passagieren. Die Multifunktionalität des Piers und die kurzen Wege für den Passagier sichern die im europäischen Vergleich äußerst konkurrenzfähige Minimum Connecting Time von 25 bis 30 Minuten ab. In der ersten Ausbaustufe des VIE-Skylink wird ein Pier mit 17 gebäudenahen Flugzeugpositionen errichtet. Im Terminal selbst werden zusätzliche Check-in-Schalter, eine Gepäckförder- und -sortieranlage sowie Retail- und Gastronomieeinrichtungen entstehen.

Bei der Durchführung dieser Terminalerweiterung traten aufgrund von vermehrten Behördenauflagen, einer Optimierung des Retail- und Gastronomiekonzepts, einer notwendig gewordenen Neuausrichtung der Projektorganisation und aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens und seiner gebäude- und sicherheitstechnischen Ausstattung, sowie der damit im Zusammenhang aufgetretenen Probleme sowie aufgrund der Steigerung von Preisen, Erhöhungen der ursprünglich veranschlagten Projektkosten und Verschiebungen des ursprünglich vorgesehenen Projektzeitplans ein. Nach Einschätzungen der Projektverantwortlichen können die bisher berichteten Gesamtkosten des Projekts sowie der bisher berichtete Termin der Fertigstellung und Inbetriebnahme nicht eingehalten werden. Auf Basis der vorliegenden Informationen gehen wir davon aus, dass



das Projekt Skylink auch bei der nunmehr erwarteten Kostensteigerung kostendeckend geführt werden kann. Trotzdem wird das Projekt einer gesamtheitlichen Evaluierung unterzogen mit dem Ziel, eine den aktuellen Gegebenheiten angepasste, verfeinerte Aussage zu den Gesamtkosten des Projekts sowie des Fertigstellungs- und Inbetriebnahmetermins zu erhalten und Verbesserungsmaßnahmen im Projekt zu implementieren.

Die Ausschreibungsverfahren zur Vergabe der 52 Geschäftslokale im neuen Terminalbereich – 33 Shops und 19 Gastronomiebetriebe – wurden in der Berichtsperiode abgeschlossen. Die erwartete Mindestmiete im VIE-Skylink für ein volles Betriebsjahr wird 45 Prozent über den zu Beginn des Tendersverfahrens erwarteten Mieteinkünften liegen. Erreicht wurde diese Steigerung vor allem durch die Umgestaltung und Optimierung der Retailflächen. Unter Berücksichtigung der Umsatzerlöse aus den bereits bestehenden Flächen wird in Summe ein jährlicher Mieterlös von deutlich über € 40,0 Mio. erwartet.

#### Entwicklung der Kapazitäten

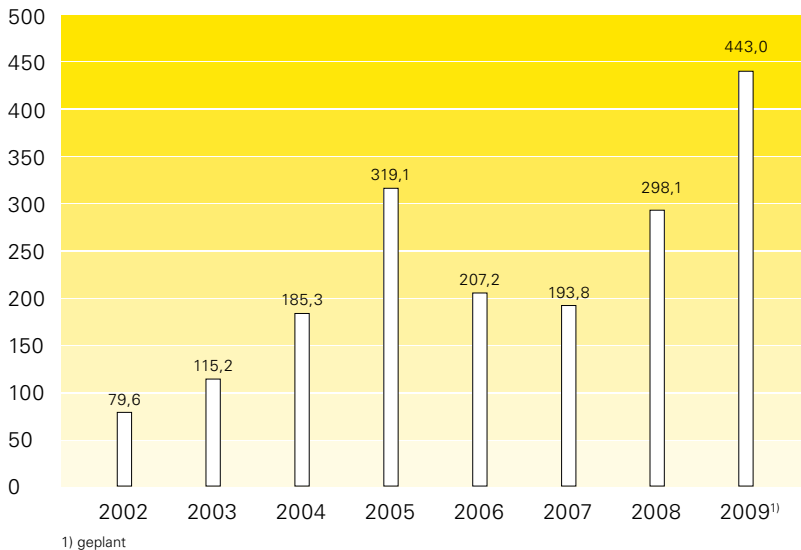
	2008	VIE-Skylink
Check-in-Schalter	134	+64
Pier-Positionen	20	+17
Gepäckausgabebänder	7	10
Shoppingfläche in m <sup>2</sup>	7.212	+1.450
Gastronomiefläche in m <sup>2</sup>	4.105	+1.243

## Weitere Investitionen im Geschäftsjahr 2008

Zur Erhöhung der Parkraumkapazitäten konnten 2008 mehrere Projekte abgeschlossen werden. Rechtzeitig zur UEFA EURO 2008™ wurde die Erweiterung des Parkhauses 4 um 2.268 Stellplätze planmäßig abgeschlossen. Die Mitte 2007 erworbenen Mazur-Stellflächen standen 2008 erstmals ganzjährig zur Verfügung; der Kurzparkplatz K3 wurde im Dezember 2008 eröffnet. Zudem wurde der neue Busterminal fertiggestellt und die erste Baustufe des neuen „Bahnhof Flughafen“ von den ÖBB in Betrieb genommen.

Im Bereich Cargo Nord wurden das neue „Airport Logistic Center Nord 1“ als Superädifikat fertiggestellt. Das „Airport Logistic Center Nord 2“, wo Kleinflächen für Logistikunternehmen zur Vermietung kommen wurde im Jänner 2009 in Betrieb genommen.

### Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in € Mio.



## Zukünftige Investitionen

Der Flughafen Wien ist bestrebt, sämtliche Wachstumsmöglichkeiten am Standort selbst auszuschöpfen – im Immobilienbereich ebenso wie in der Parkraumbewirtschaftung. Im Jahr 2008 wurden insgesamt € 298,1 Mio. investiert; für das Jahr 2009 sind Investitionen in Höhe von € 443,0 Mio. geplant. Unter Berücksichtigung der momentanen gesamtwirtschaftlichen Situation hat die Flughafen Wien AG die geplanten Investitionen für die Jahre 2009–2013 in verschiebbare und unverschiebbare Projekte unterteilt.

## Investitionen 2009–2013

inkl. Landkäufe und Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen, ohne 3. Piste

	in € Mio.
Terminals	309
Kernzonengestaltung	36
Sicherheit	58
Ersatzinvestitionen	62
Sonstiges	57
<b>Summe nichtverschiebbare Projekte</b>	<b>522</b>
Vorfelder, Rollwege	25
Kommerzielle Projekte (Office Park 3, Parkierung)	99
Ersatzinvestitionen	38
Sonstiges	80
<b>Summe verschiebbare Projekte</b>	<b>242</b>
Grundstücke	190
<b>Summe</b>	<b>954</b>

## Wachstumschancen außerhalb des Standorts

Neben der optimalen Ausschöpfung der Wertschöpfungskette am Flughafen Wien selbst bildet das Erschließen neuer standortunabhängiger Geschäftsfelder einen wesentlichen Bestandteil der Unternehmensstrategie. Der Fokus dieser Ausrichtung liegt auf Flughafenprojekten. Jeder Expansionsschritt muss jedoch exakt formulierte Vorgaben erfüllen: Unternehmensbeteiligungen werden nur eingegangen, wenn eine strategische Einflussnahme und eine Steigerung des Unternehmenswerts sichergestellt werden können. Haftungs- und Finanzierungsrisiken müssen kalkulierbar sein und dürfen den Ausbau und die Absicherung des Wachstums am Standort Flughafen Wien nicht gefährden. Bei Beteiligungen an anderen Flughäfen gilt eine klare Länderpriorisierung mit Schwerpunkt Osteuropa. Bei Flughafenprojekten kommen nicht nur die Entwicklung und der Betrieb von Flughäfen, sondern auch die Erbringung branchenspezifischer Beratungsdienstleistungen in Betracht.

### Aktuelle Flughafenbeteiligungen

Im Jahr 2006 wurden 66 Prozent der Aktien des Flughafen Košice an das Consortium TwoOne, das aus Flughafen Wien AG, Penta Investments und RZB besteht, übertragen. Im Juni des Berichtsjahres unterzeichnete der Flughafen Wien den Kaufvertrag für die Anteile von Penta Investments an der KSC Holding a.s. Nach der Übertragung der Anteile von Penta Investments an den Flughafen Wien hält der Flughafen Wien 81 Prozent der Anteile an der KSC Holding a.s. Der Anteil der RZB beträgt 19 Prozent. Am Flughafen Košice konnte das Verkehrsaufkommen im Berichtsjahr um 33,3 Prozent auf 590.919 Passagiere gesteigert werden. Am Flughafen Malta hält der Flughafen Wien über ein Konsortium 40 Prozent der

Aktien und etwas mehr als 10 Prozent direkt. Im Berichtsjahr wurden mit 3.109.643 Passagieren um 4,7 Prozent mehr als im Vorjahr gezählt.

Im Jahr 2007 beteiligte sich die Flughafen Wien AG an der Flughafen Friedrichshafen GmbH und übernahm im Rahmen einer Kapitalerhöhung 25,15 Prozent der Anteile. Die Flughafen Wien AG wurde damit größter Einzelgesellschafter des viertgrößten Regionalflughafens Deutschlands. In Summe hält die öffentliche Hand nach wie vor die absolute Mehrheit. Im Berichtsjahr ist die Passagieranzahl aufgrund des gesamtwirtschaftlichen Abschwungs um -0,9 Prozent auf 649.646 Passagiere gesunken.

### **Know-how-Transfer**

Der Flughafen Wien bietet sein Know-how im Rahmen von branchenspezifischen Beratungsleistungen auch extern an. So bringt er sich beispielsweise über Technical Service Agreements beim Flughafen Malta in den Bereichen strategische Planung, Retail-Geschäft, Personalentwicklung, Kapazitätsmanagement sowie Airport- und Aviation-Marketing ein. Für zwei Projekte in Südindien besteht seit November 2007 ebenfalls ein Service-Agreement.

## **Finanzstruktur und Dividendenpolitik**

Zur Erreichung des übergeordneten strategischen Ziels einer nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung ist eine ausgewogene Balance aus Wachstumsinvestitionen und Aktionärsvergütung notwendig. Mit einer Dividendenrendite von 8,2 Prozent per Jahresende zählt die Flughafen-Wien-Aktie zu den solidesten Investments der Wiener Börse.

Die massiven Investitionen der Vorjahre lösten eine strukturelle Bilanzveränderung aus. Beginnend mit dem Jahr 2005 kommen nunmehr auch Fremdfinanzierungen zum Einsatz. Per Jahresende 2008 wird ein Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung zu Eigenkapital) in Höhe von 65,3 Prozent nach 40,4 Prozent im Vorjahr ausgewiesen. Die Eigenkapitalquote sank um 2,4 Prozentpunkte auf 44,7 Prozent.

Das aktive Management der Finanzverbindlichkeiten erfolgt nach strengen Kriterien und ermöglicht aufgrund der soliden Aufstellung des Flughafen Wien günstige Zinskonditionen und solide Finanzierungspartner. Ein Kredit der Europäischen Investment Bank über € 400 Mio. ist mit 4,5 Prozent fix verzinst und hat eine Gesamtlaufzeit von 25 Jahren. Darüber hinaus wurden Kredite in Höhe von € 64 Mio. mit einer Fixverzinsung von 4,0 Prozent in Anspruch genommen. Um die Spitzen des Investitionsprogramms abdecken zu können, hat die Flughafen Wien AG verbindliche Finanzierungszusagen von diversen Banken in Höhe von € 265 Mio.

### **i**

Die solide Aufstellung des Flughafen Wien ermöglicht günstige Zinskonditionen; die Finanzierung von Spitzen im Investitionsprogramm ist gesichert.

# Seien Sie ein zuverlässiger Partner!

Nehmen Sie die Bedürfnisse Ihrer Interessengruppen ernst –  
und denken Sie auch an zukünftige Generationen!



# Nachhaltige Unternehmensführung

## In diesem Kapitel

- Der Flughafen als größter Arbeitgeber der Region
- Umfangreiche Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz
- Dialog mit den Anrainern zur Minimierung der Belastungen

Der Flughafen Wien verpflichtet sich zu einer verantwortungsvollen Unternehmensführung. Er versteht darunter die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bei gleichzeitiger Minimierung der negativen ökologischen Auswirkungen aufgrund seiner Geschäftstätigkeit sowie die Berücksichtigung der Bedürfnisse seiner Mitarbeiter, der Anrainer und der Gesellschaft insgesamt.

## Der Flughafen als Wirtschaftsmotor und Arbeitsplatz

Am Flughafen Wien arbeiten rund 18.000 Menschen – davon 4.266 Mitarbeiter der Flughafen-Wien-Gruppe. In Summe stellen die am Flughafen Wien ansässigen Unternehmen den größten Arbeitgeber im Osten Österreichs dar. Zusätzlich stehen rund 52.500 Arbeitsplätze und ein Umsatz von € 6,3 Milliarden in direktem Zusammenhang mit dem Flughafen. Studien belegen, dass eine Steigerung um eine Million Passagiere 1.000 neue Arbeitsplätze am Standort schafft. Die am Flughafen Wien befindlichen Unternehmen generieren 2 Prozent der gesamten Bruttowertschöpfung Österreichs. Durch die Osterweiterung der Europäischen Union rückte Wien – und damit auch der Flughafen – noch weiter in das Zentrum Europas und nimmt am wirtschaftlichen Aufholprozess der ost- und südosteuropäischen Länder teil.



In Summe stellen die am Flughafen Wien ansässigen Unternehmen den größten Arbeitgeber im Osten Österreichs dar.

## Verantwortungsvolle Umweltpolitik

Der Flughafen Wien bekennt sich ausdrücklich zu einem schonenden und bewussten Umgang mit der Umwelt. Basierend auf einem umfassenden Monitoring umweltrelevanter Daten werden Verbesserungsmaßnahmen definiert und in die täglichen Abläufe implementiert. Im Rahmen einer Studie, deren Ergebnisse im ersten Halbjahr 2009 vorliegen werden, werden anhand von internationalen Benchmarks Ansatzpunkte für weitere Entwicklungsschritte im Umweltbereich erarbeitet. Der schonende Umgang mit allen Ressourcen steht dabei im Mittelpunkt. Die Aktivitäten der Abteilung

Umweltcontrolling im Berichtsjahr waren im Wesentlichen von Fragestellungen aus dem Dialogforum und durch die Umweltverträglichkeitsprüfung für eine dritte Piste geprägt. Zudem wurden die Ergebnisse des im Jahr 2003 abgeschlossenen Mediations-Teilvertrags überwacht. Einen wesentlichen Arbeitsschwerpunkt stellten auch die Vorarbeiten für die Veröffentlichung der Flugspuren im Internet dar. Die sonstigen Ausgaben für Umweltschutz lagen im Jahr 2008 bei € 889.400 (2007: € 656.500).

## Fluglärm und Nachtflugbewegungen

Das zentrale Umweltthema am Flughafen Wien ist der Fluglärm. Zum Interessenausgleich aller betroffenen Parteien werden im Rahmen des Vereins Dialogforum Flughafen Wien laufend Gespräche geführt. Die Fluggeräuschemissionen von startenden und landenden Flugzeugen werden durch FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) gemessen. Im Jahr 2008 war als Ergänzung zu den 14 fixen Messstellen eine Steigerung der mobilen Messreihen von 45 auf 49 möglich. Die Ergebnisse dieser Messungen sind unter [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at) abrufbar.

Der Anteil der Flugbewegungen zwischen 22.00 und 06.00 Uhr blieb im Berichtsjahr mit 6,8 Prozent nahezu auf Vorjahresniveau – bedingt durch die generelle Zunahme der Flugbewegungen erhöhte sich der Absolutwert jedoch von 48 auf 49 Flugbewegungen pro Nacht. Wie im Mediationsverfahren vereinbart, wurde im Jahr 2008 die zweite Reduktion der Nachtflüge in der Zeit von 23:30 bis 5:30 Uhr durchgeführt. Bis zur Inbetriebnahme der 3. Piste soll eine stufenweise Reduktion auf 3.000 Flugbewegungen jährlich realisiert werden. Der Zielwert für 2008 von 4.971 Bewegungen wurde um 377 Bewegungen überschritten, die folglich 2009 eingespart werden sollen. Details zur Lärm- und Nachtflugsituation werden in einem Evaluierungsbericht enthalten sein, den der Verein Dialogforum Flughafen Wien im Juni 2009 veröffentlichen wird.





## Lärmschutzprogramm

Das Lärmschutzprogramm ist Teil jener Maßnahmen, die im Mediationsvertrag vereinbart wurden. Das 1996 eingeführte freiwillige Fensterförderungsprogramm der Flughafen Wien AG wurde von rund 1.600 Haushalten in Anspruch genommen und 2006 durch das „Lärmschutzprogramm Flughafen Wien“ abgelöst. Insgesamt profitieren davon 10.900 Haushalte in der Region. Die Gesamtkosten werden voraussichtlich € 40 Mio. betragen, wobei € 35 Mio. direkt von der Flughafen Wien AG bezahlt werden; € 5 Mio. übernimmt der von der Flughafen Wien AG dotierte Umweltfonds.

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

Ursprünglich war das Lärmschutzprogramm ausschließlich auf die in einem 3-Pisten-System betroffenen Siedlungsgebiete ausgelegt. 2007 einigten sich Umweltfondsbeirat, Dialogforum und Nachbarschaftsbeirat, auch die Zonen im derzeitigen 2-Pisten-System zu berücksichtigen. Dabei geht es um jene Siedlungsgebiete, die in einem 3-Pisten-System einer geringeren Belastung durch Fluglärm ausgesetzt sein werden, als das im derzeitigen 2-Pisten-System der Fall ist.

Seit November 2006 wurde das Lärmschutzprogramm an insgesamt acht Terminen vor zahlreichen Interessierten präsentiert; der vorläufig letzte Termin fand am 30. Oktober 2008 statt. Ende Oktober 2008 eröffnete die Firma Internorm Fenster GmbH in Fischamend einen Schauraum, der hauptsächlich dem Lärmschutzprogramm gewidmet ist. In den Gemeinden Klein-Neusiedl, Enzersdorf/Fischa, Margarethen am Moos und Zwölfaxing wurden die ersten Baumaßnahmen abgeschlossen. Für das Jahr 2009 ist der Start der Umsetzung in Groß Enzersdorf, Himberg, Fischamend und Gramatneusiedl geplant. In Rannersdorf, Schwechat, Schwadorf und Maria Ellend werden die Wohnbauten ab 2009 begutachtet.

## Abfallmanagement

Alle Möglichkeiten einer effizienten Abfallbewirtschaftung – auch über die gesetzlichen Vorschriften hinaus – werden am Flughafen Wien voll ausgeschöpft. Im Rahmen der implementierten Entsorgungslogistik wird Abfall konsequent getrennt, entsprechend entsorgt oder der Wiederverwertung zugeführt. Alle Oberflächenwässer werden aufgefangen und zur Kläranlage geleitet; kontaminierte Abwässer werden getrennt entsorgt.



Nehmen Sie die Anliegen Ihrer Anrainer ernst!

## Luftgütemessungen

Die Luftqualität am Flughafen wird laufend beobachtet. Die vom Flughafen Wien bereitgestellten Geräte sind Teil des Luftgütemessnetzes des Landes Niederösterreich und werden von der Abteilung Umweltschutz, Referat Luftgütemessung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung betreut. Die Messergebnisse können unter [www.numbis.at](http://www.numbis.at) abgerufen werden; die Situation am Flughafen Wien entspricht jener von Randlagen in Großstädten.

## Klimaschutz am Flughafen

Emissionsquellen klimarelevanter Gase stellen auf einem Flughafen nicht nur die Flugzeugtriebwerke, sondern auch die Fahrzeuge im Bodenverkehr sowie der Zubringer- und Frachtverkehr dar. Durch ein perfektes Zusammenspiel von Flughafenbetreiber, Fluglinien und Luftraummanagement konnten Abläufe verkürzt und Treibstoff sowie Abgase reduziert werden. Pipelines zur Anlieferung von Kerosin sowie die Beheizung der Flughafengebäude mit Fernwärme sparen tausende Lkw-Fahrten, reduzieren Emissionen und entlasten die Anrainer. Der Betrieb eines Flughafens erfordert einen umfangreichen Fuhrpark. Neben Fahrzeugen mit Benzin- und Dieselantrieb werden am Flughafen Wien auch Elektroautos eingesetzt. Zusätzlich wurden im Berichtsjahr 37 Erdgasfahrzeuge angeschafft, die auf dem Vorfeld zum Einsatz kommen. Durch den geringeren Verbrauch amortisieren sich deren höhere Anschaffungskosten schon nach einem Jahr. In einem nächsten Schritt werden sämtliche Personenkraftwagen in der Flugzeugabfertigung – rund 100 Fahrzeuge – durch Erdgasautos ersetzt.

## Mit dem Zug zum Flug

Mit dem City Airport Train (CAT), der Ende 2008 sein fünfjähriges Jubiläum feierte, konnte eine wesentliche Verbesserung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Der Anteil der Passagiere, die mit dem CAT anreisen, stieg von 6,2 Prozent im Jahr 2003 auf 9,0 Prozent im Berichtsjahr. In Summe kommen mehr als ein Drittel der Passagiere mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen.

## Optimierungen im Frachtverkehr

Um Emissionseinsparungen im Frachtverkehr zu erzielen, spielt die Beladung und Gewichtsverteilung im Flugzeug eine wichtige Rolle. Mit modernen Berechnungsverfahren wird die optimale Lage in der Luft definiert und so der Treibstoffverbrauch merklich gesenkt. Zur Vermeidung zusätzlicher Flüge wird auf freie Kapazitäten im Laderaum von Passagierflugzeugen zurückgegriffen.



Nutzen Sie alle Möglichkeiten, um einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten!

## Dialog zur 3. Piste

Das bestehende System aus zwei sich kreuzenden Pisten ermöglicht derzeit maximal 72 Flugbewegungen in der Stunde. Aufgrund des langfristig prognostizierten Verkehrswachstums ist der Bau einer weiteren Piste notwendig, um die Position des Flughafens Wien als Wirtschafts- und Jobmotor abzusichern. Die Flughafen Wien AG hat am 1. März 2007 bei der zuständigen Behörde, dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, die Umweltverträglichkeitserklärung für das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) eingebracht. Der erstinstanzliche Bescheid wird aus heutiger Sicht Ende 2009 bzw. Anfang 2010 erwartet. Mit dem Vorliegen des endgültigen Bescheids wird die Entscheidung über den Baubeginn gefällt.

Die geplante Lage der 3. Piste ist das Ergebnis ausführlicher Diskussionen im Mediationsverfahren Flughafen Wien. Die beteiligten Gruppen (Anrainergemeinden, Bürgerinitiativen, Austro Control etc.) haben diese Lage einvernehmlich als beste Variante im Sinne des Lärmschutzes erkannt. Zusätzlich wurde ein umfangreiches Paket an Maßnahmen geschnürt.



Die geplante Lage der 3. Piste wurde als beste Variante im Sinne des Lärmschutzes erkannt.

## Dialogforum Flughafen Wien

Unmittelbar nach Abschluss des Mediationsverfahrens im Jahr 2005 wurde der Verein Dialogforum Flughafen Wien gegründet. Er hat zum Ziel, jene Themen zu behandeln, die im Verfahren nicht abgeschlossen werden konnten bzw. die aufgrund aktueller Entwicklungen neu entstehen. Der Evaluierungsbericht 2007 belegt, dass die im Mediationsverfahren und im Dialogforum vereinbarten Maßnahmen greifen. In diese Arbeit eingebunden sind Interessenvertreter aus dem gesamten Umkreis des Flughafens. Organisatorisch geschieht das über den erweiterten Vorstand, diverse Arbeitsgruppen und Arbeitskreise sowie über die Bezirkskonferenzen der Bezirke Gänserndorf, Bruck/Leitha, Wien Umgebung Süd sowie der Stadt Wien. Insgesamt sind Vertreter von mehr als 100 Gemeinden, der Länder Wien und Niederösterreich, der Umweltschutzvereine beider Länder sowie zahlreicher örtlicher, regionaler und überregionaler Fluglärm-Bürgerinitiativen in diesen Prozess involviert. Rund 20 Prozent der österreichischen Bevölkerung haben auf diesem Weg die Möglichkeit, an der Gestaltung des Flugverkehrs am und um den Flughafen Wien direkt oder indirekt mitzuarbeiten.

Das Dialogforum Flughafen Wien dokumentiert seine Tätigkeit in diversen Publikationen sowie auf der Website [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) und gilt mittlerweile als internationales Best-Practice-Beispiel für ein umfassendes Bürgerbeteiligungsverfahren.

## **Visitair Center**

Im September 2007 eröffnete die Flughafen Wien AG ein Informationszentrum, in dem auch das Dialogforum Flughafen Wien seine Inhalte präsentiert. Das Visitair Center vermittelt auf unterhaltsame und spannende Weise das Kompetenzzentrum Flughafen Wien als Plattform für den Transfer von Menschen, Maschinen, Information, Kommunikation und Wissen. Im Jahr 2008 wurde dieses Angebot von insgesamt 43.526 Besuchern genützt.

## **Info-Telefon und weitere Informationen**

Das Info-Telefon „Umwelt und Luftfahrt“ ist ein wichtiger Baustein der Kommunikation mit der vom Flugverkehr betroffenen Bevölkerung.

Weiterführende Information finden Sie in der Broschüre „Umwelt und Luftfahrt“, die 2008 gemeinsam von den österreichischen Luftfahrtunternehmen herausgegeben wurde. Details zu den Entwicklungen am Flughafen Wien können in der Publikation „Umwelt Aktuell“, die zuletzt im Juni 2008 erschienen ist, nachgelesen werden. Zum Lärmschutzprogramm wurde 2008 ebenfalls eine neue Broschüre aufgelegt. Einen Überblick über das Informationsangebot des Flughafen Wien im Internet finden Sie auf Seite 208.

# Sorgen Sie für eine stabile finanzielle Basis!

Sichern Sie die Ertragskraft Ihrer Investitionen und minimieren Sie Ihr Risikopotenzial!



# Konzernlagebericht

## Gesamtwirtschaftliches Umfeld

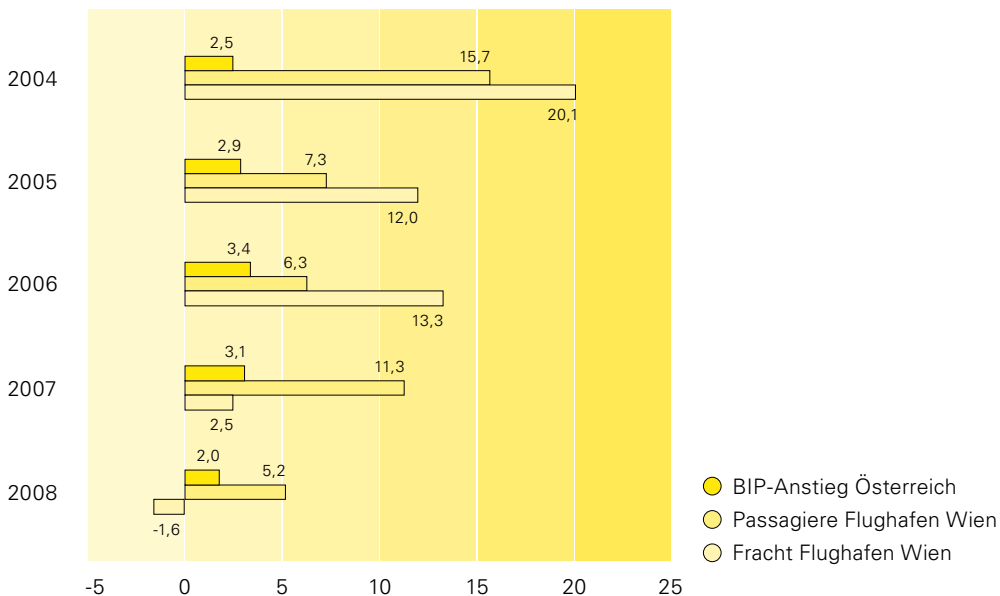
Der Geschäftsverlauf eines Flughafens wird von externen Faktoren wie der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der internationalen Verflechtung seines Einzugsgebiets sowie von der privaten Kaufkraft und dem damit verbundenen Reiseverhalten wesentlich bestimmt.

### Konjunktorentwicklung

Ausgelöst durch die globale Finanzkrise verzeichnete das Wachstum der Weltwirtschaft 2008 laut vorläufigen Daten des WIFO einen deutlichen Abschwung von etwa 5 Prozent in den Vorjahren auf 3 Prozent. Das Wirtschaftswachstum im Euroraum ging von 2,6 Prozent in 2007 auf 1,2 Prozent zurück. Besonders stark war der Konjunkturinbruch in jenen Ländern, die von der Immobilien- und Finanzkrise besonders stark betroffen waren – vor allem Großbritannien, Irland und Spanien.

In Österreich ging das reale BIP-Wachstum von 3,1 Prozent im Vorjahr auf 2,0 Prozent zurück. Eine niedrigere Inflation erhöhte das reale Einkommen und stärkte den privaten Konsum, die hohe Exportabhängigkeit Österreichs wirkte hingegen negativ auf den Konjunkturverlauf ein.

### Wachstumsraten BIP, Passagieranzahl und Fracht in Prozent



Auch die neuen EU-Mitgliedsstaaten in Ost- und Südosteuropa konnten sich der allgemeinen Abwärtsentwicklung nicht entziehen, mit 4,9 Prozent nach 6,2 Prozent im Vorjahr lag ihr durchschnittliches Wirtschaftswachstum aber auch 2008 deutlich über dem westeuropäischen Vergleichswert. In den USA konnten mehrere Zinssenkungen und Steuermaßnahmen die Auswirkungen der Finanzkrise nur eindämmen, der vorläufige Anstieg des BIP beläuft sich für 2008 auf rund 1,5 Prozent.

Der Vergleich der Entwicklung von Wirtschaftswachstum, Passagierzahl und Fracht zeigt eine verzögerte Korrelation dieser Indikatoren, vor allem das Frachtaufkommen war 2008 vom negativen wirtschaftlichen Umfeld geprägt.

Die Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft im Jahr 2009 sind verhalten, die Dauer und Intensität der aktuellen Wirtschaftskrise können kaum eingeschätzt werden. Für die Eurozone wird ein Rückgang der Wirtschaftsleistung um 1,2 Prozent prognostiziert, für die USA von 1,6 Prozent. Der wirtschaftliche Aufholprozess der osteuropäischen Länder wird voraussichtlich unterbrochen, für 2009 wird mit einem deutlich schwächeren Wachstum gerechnet.

Die österreichische Tourismuswirtschaft verzeichnete 2008 deutliche Steigerungsraten, aber auch in diesem Sektor wird für 2009 mit einem deutlichen Rückgang gerechnet. Im Jahr 2008 konnte die Anzahl der Nächtigungen jedoch um 4,2 Prozent auf 126,6 Mio. gesteigert werden. Hervorzuheben ist die positive Entwicklung der Nächtigungszahlen ost- und zentraleuropäischer Gäste, wie jene aus Tschechien (+27,8 Prozent), Polen (+33,9 Prozent) und Russland (+40,3 Prozent). Der Wiener Städtetourismus verzeichnete 2008 ein weiteres Rekordjahr – die Nächtigungen stiegen um 6,0 Prozent auf 10,2 Millionen (2007: 9,7 Mio.).

### **Europäische und österreichische Luftverkehrsentwicklung**

Nach dem durch 9/11 verursachten Einbruch im Jahr 2001 verzeichnete der europäische Luftverkehr einen kontinuierlichen Aufwärtstrend. Die globale Finanzkrise, die Mitte 2007 ihren Ausgang nahm, wirkte sich jedoch zunehmend auch auf die Realwirtschaft aus und resultierte in einem leichten Rückgang des durchschnittlichen Passagieraufkommens in Europa. Das Passagieraufkommen des Flughafens Wien lag jedoch erneut deutlich über dem europäischen Durchschnitt.

# Verkehrsentwicklung des Flughafens Wien

Der Flughafen Wien profitiert langfristig aufgrund seiner geografisch günstigen Lage vom wirtschaftlichen Aufholprozess der zentral- und osteuropäischen Länder, wobei dieser voraussichtlich unterbrochen wird. Sein Einzugsgebiet zählt rund 14 Millionen potenzielle Passagiere aus dem Osten Österreichs sowie Teilen Ungarns, Tschechiens, der Slowakei und Sloweniens.

Im Berichtsjahr konnte der Flughafen Wien die Anzahl der Passagiere um 5,2 Prozent auf 19,7 Millionen steigern, während im gesamteuropäischen Durchschnitt ein leichter Rückgang von 0,7 Prozent verzeichnet wurde. Das Höchstabfluggewicht stieg um 6,3 Prozent, die Flugbewegungen um 4,5 Prozent. Die umgeschlagene Gesamtfracht war mit 267.985 Tonnen um 1,6 Prozent niedriger als im Vorjahr; 187.303 Tonnen (-2,3 Prozent) dieses Volumens entfallen auf die Luftfracht. Das Gesamtaufkommen im Bereich Trucking erreichte das Vorjahresniveau, der Anteil des Flughafens Wien ging jedoch aufgrund des Markteintritts eines weiteren Anbieters von 80.573 Tonnen auf 69.456 Tonnen zurück.

Seine Position als führende Ost-West-Drehscheibe konnte der Flughafen Wien auch 2008 behaupten. Die vom Flughafen Wien aus angeflogenen 48 Osteuropa-Destinationen weisen in Summe ein Passagierplus von 9,6 Prozent aus. Einen Zuwachs von 6,3 Prozent verzeichnete das Aufkommen in den Nahen und Mittleren Osten. Die Low-Cost-Carrier lieferten auch 2008 wichtige Wachstumsimpulse und steigerten die Anzahl der beförderten Passagiere um 31,3 Prozent auf 4,6 Millionen. Damit beträgt ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen 23,3 Prozent nach 18,7 Prozent im Vorjahr.

## Passagierentwicklung im Detail

Im Geschäftsjahr 2008 wurde der Flughafen Wien von 75 Linienfluggesellschaften angefliegen, die in Summe mit 187 Liniendestinationen 96,5 Prozent des Gesamtpassagieraufkommens generierten. Das größte Passagieraufkommen verzeichnete die Destination Frankfurt mit 441.134 Fluggästen, gefolgt von London mit 411.599 und Paris mit 399.016 Passagieren. Bei den Osteuropa-Destinationen führt Bukarest die Reihung mit 190.792 Passagieren an, vor Moskau mit 182.659 und Sofia mit 154.285 Fluggästen. Auf der Langstrecke steht 2008 Bangkok mit 108.987 Fluggästen erneut an der Spitze, gefolgt von Washington mit 83.964 und Tokio mit 81.668 Passagieren.

Bei den Low-Cost-Carrier führt NIKI mit 1.379.819 Passagieren das Ranking an, gefolgt von Air Berlin mit 1.327.916 Fluggästen und SkyEurope mit 1.191.690 Passagieren. Im Geschäftsjahr 2008 wurde der Flughafen Wien von acht Low-Cost-Gesellschaften regelmäßig angefliegen.

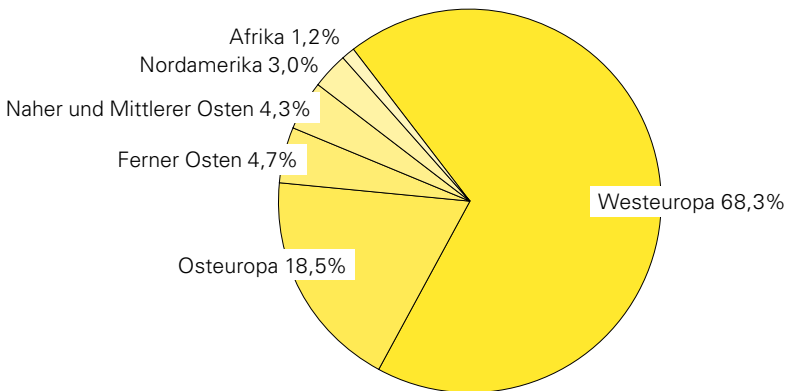
Trotz eines Rückgangs von 20,8 Prozent auf 59.129 Passagiere war Antalya auch 2008 die stärkste Destination im Charterverkehr, gefolgt von Hurgada (+27,0 Prozent) und mit deutlichem Abstand von Monastir und Sharm El Sheikh. Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Charter und Linie) sank von 69,2 Prozent im Vorjahr auf 68,2 Prozent, wofür der Rückgang im Charterverkehr hauptverantwortlich war.



## Entwicklung der Airlines am Flughafen Wien

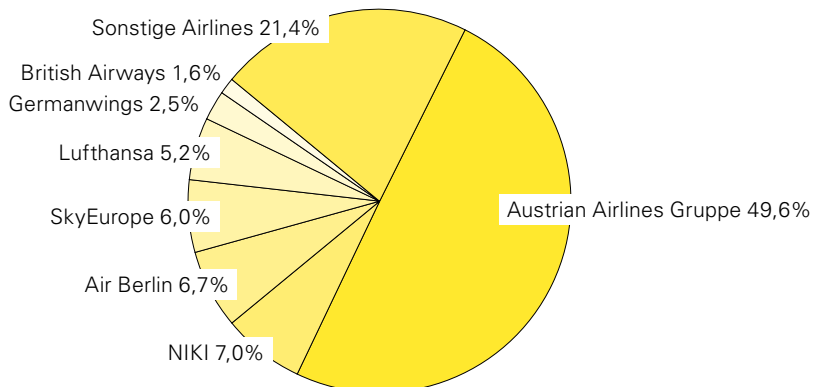
Mit einem Anteil von 49,6 Prozent am Passagieraufkommen (2007: 52,6 Prozent) ist die Austrian Airlines Gruppe nach wie vor der größte Kunde des Flughafen Wien. Im Jahr 2000 betrug ihr Anteil noch 60 Prozent. Mit 7,0 Prozent am Gesamtpassagieraufkommen nimmt NIKI den zweiten Rang ein, gefolgt von Air Berlin mit 6,7 Prozent, SkyEurope mit 6,0 Prozent und Lufthansa mit 5,2 Prozent.

### Passagieraufkommen 2008 nach Regionen<sup>1)</sup>



1) Abfliegende Passagiere

### Passagieraufkommen 2008 nach Airlines



## Tarif- und Incentive-Politik

Die am Flughafen Wien per 1.1.2008 vorgenommenen Anpassungen der Tarife (Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarif) wurden aufgrund der seit mehreren Jahren geltenden – und zuletzt 2006 leicht veränderten – Indexformel ermittelt und leiten sich aus dem Verkehrswachstum und der Inflationsrate ab.

Auch für den Tarifiertrag per 1.1.2008 hat sich die Flughafen Wien AG entschlossen, die Absenkungen aus den passagierbezogenen Tarifen zur Gänze erlösneutral auf den Landetarif umzulegen, um den Fluggesellschaften eine kostengünstigere Tarifstruktur anzubieten und ihr Auslastungsrisiko vermehrt mitzutragen. Seit 1. Juli 2008 wird der sogenannte PRM-Tarif (Persons with reduced mobility) für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität in Höhe von € 0,34 pro abfliegenden Passagier eingehoben.

Per 1.1.2008 erfolgten nachstehende Änderungen:

Landetarif für Passagierflüge:	-0,09%
Landetarif für Frachtflüge:	-0,09%
Infrastrukturtarif Airside und Parking:	-0,09%
Fluggasttarif:	-1,04%
Infrastrukturtarif Landside:	-1,04%
Infrastrukturtarif Betankung:	+1,06%
PRM-Tarif: € 0,34 pro abfliegenden Passagier (ab 1.7.2008)	

Die Tarife der General Aviation wurden gemäß Indexformel wie folgt angepasst:

Landetarif General Aviation:	-0,09%
Fluggasttarif General Aviation:	-1,04%
Infrastrukturtarif Betankung:	+1,06%

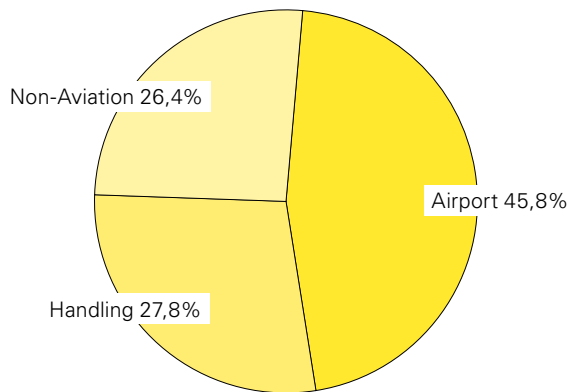
Um die Transfer-Funktion des Flughafen Wien weiter zu stärken, wurde beschlossen, den seit mehreren Jahren gewährten Transfer-Incentive ab Oktober 2007 bis Mai 2008 um € 0,55 auf € 8,76 pro abfliegenden Transferpassagier anzuheben. Ab Juni 2008 betrug die Refundierung an jene Fluglinien, die die Hub-Funktion des Flughafen Wien mittragen, wieder € 8,21 pro abfliegenden Transferpassagier. Die weiteren Incentive-Programme, der Destinations- und Frequenz-Incentive sowie der Frequenzdichte-Incentive, wurden auch 2008 fortgesetzt.

# Umsatzentwicklung

## Wachstum in allen drei Segmenten

Die Steigerung der Umsatzerlöse der Flughafen-Wien-Gruppe im Geschäftsjahr 2008 um 5,1 Prozent auf € 548,1 Mio. verlief nahezu konform zum Passagierwachstum von 5,2 Prozent. Mit 45,8 Prozent (2007: 46,5 Prozent) lieferte das Segment Airport unverändert den größten Anteil am Konzernumsatz. Mit einer Umsatzsteigerung von 9,3 Prozent konnte im Berichtsjahr das Segment Non-Aviation das stärkste Wachstum verzeichnen und damit seinen Anteil am Konzernumsatz von 25,4 Prozent auf 26,4 Prozent erhöhen. Der Anteil des Segments Handling beläuft sich auf 27,8 Prozent nach 28,2 Prozent im Vorjahr.

### Konzernumsatz 2008 nach Segmenten



Umsatzverhältnis Non-Aviation zu Airport 1:1,7

Aufgrund der zuvor beschriebenen positiven Verkehrsentwicklung verzeichnete das Segment Airport einen Umsatzanstieg von 3,6 Prozent auf € 250,8 Mio.

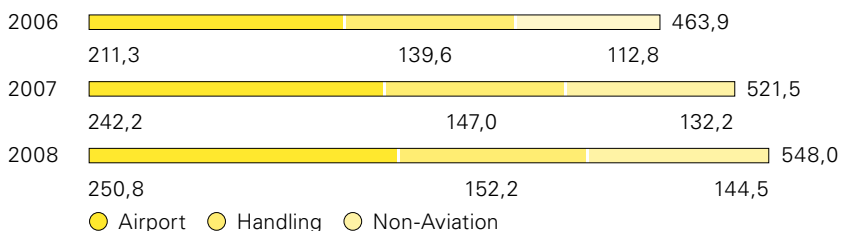
Das Segment Handling erzielte im Geschäftsjahr 2008 trotz des anhaltend starken Wettbewerbs und des witterungsbedingten Rückgangs der Flugzeugenteisungsleistungen eine Umsatzsteigerung um 3,5 Prozent auf € 152,2 Mio. Zu dieser positiven Entwicklung trug vor allem der Anstieg der Abfertigungsvorgänge im Linien- und Charterverkehr um 5,5 Prozent bei. In den Bereichen Vorfeld- bzw. Frachtabfertigung konnten die Umsätze um 4,2 Prozent bzw. 3,5 Prozent erhöht und der durchschnittliche Marktanteil von 89,0 Prozent auf 89,8 Prozent gesteigert werden. Als neue Kunden wurden Skywork, Jade Cargo und Cargolux gewonnen. Die Low-Cost-Carrier SkyEurope und NIKI waren neben Air Berlin und Germanwings die Hauptwachstumstreiber.

Die positive Umsatzentwicklung des Segments Handling wurde zudem durch die Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH, die im Bereich General Aviation tätig ist, unterstützt. Mit rund 1.150 Flugbewegungen, die im Rahmen der UEFA EURO 2008™ abgewickelt wurden, konnte ein zusätzlicher Umsatz von rund € 1,5 Mio. generiert wer-

den. Im General-Aviation-Bereich konnten die Zahl der Flugbewegungen um 1,2 Prozent auf 26.343 und die Zahl der abgefertigten Passagiere um 11,5 Prozent erhöht werden. Im Bereich der Betankung von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt gelang eine Umsatzsteigerung um 6,0 Prozent. Im Teilbereich Private Aircraft Handling (Brokerage) sind die Umsätze im Vergleich zum Vorjahr um 16 Prozent zurückgegangen, wofür primär die Finanzkrise verantwortlich war.

Das Segment Non-Aviation konnte mit einem Plus von 9,3 Prozent auf € 144,5 Mio. das stärkste Umsatzwachstum verzeichnen. Für diesen Anstieg sind wie im Vorjahr vor allem die Bereiche Parkierung, Retail, Werbeflächen sowie Vermietung verantwortlich. Die Umsatzerlöse aus der Parkierung wurden aufgrund von Preisanpassungen und höheren Kapazitäten um 18,4 Prozent auf € 32,2 Mio. gesteigert. Im Berichtsjahr wurde das Parkhaus 4 um 2.268 Stellplätze erweitert, der Kurzparkplatz K2 mit 118 Stellplätzen wurde geschlossen, und der K3 im Osten des Ankunftsgebietes mit 227 Stellplätzen wurde in Betrieb genommen. Am Parkplatz B konnten durch geringfügige Umbauten und eine optimierte Bodenmarkierung 95 Stellplätze für Car-Rental-Firmen geschaffen werden. Die Umsätze der im August des Vorjahres erworbenen Tochtergesellschaft Mazur Parkplatz GmbH, die über 5.000 Stellplätze verfügt, wurden erstmalig für das Gesamtjahr erfasst. Die Umsatzerlöse aus der Vermietung von Shopping- und Gastronomieflächen wurden um 9,5 Prozent auf € 26,3 Mio. gesteigert. Die originären Shopping- und Gastronomieumsätze verzeichneten ein Plus von 7,8 Prozent. Der Umsatz aus der Vermietung von Werbeflächen stieg infolge der UEFA EURO 2008™ und zusätzlicher Standorte um 67,7 Prozent auf € 6,1 Mio. Die Umsätze aus der sonstigen Vermietung konnten dank des Erwerbs des World Trade Center (nunmehr Office Park 3) und der Einnahmen aus dem Office Park 2 um 15,0 Prozent auf € 36,1 Mio. erhöht werden. Die Erlöse aus Sicherheitsleistungen verliefen mit € 34,1 Mio. im Vergleich zum Vorjahr stabil.

### Entwicklung Konzernumsatz in € Mio.



nicht zuordenbar: 2008: € 0,5 Mio., 2007: € 0,1 Mio., 2006: € 0,2 Mio.

### Saisonalität des Flughafen-Geschäfts

Aufgrund der Urlaubssaison in Europa generiert der Flughafen Wien in der Regel im zweiten und dritten Quartal die höchsten Umsatzerlöse. Auch im Geschäftsjahr 2008 war das dritte Quartal mit einem Anteil am Jahresumsatz von 26,5 Prozent das stärkste Quartal, gefolgt vom zweiten Quartal mit 26,3 Prozent, da in diesen Perioden neue Fluglinien den

Verkehr aufgenommen haben sowie Frequenzerhöhungen und neue Destinationen – vorwiegend von Low-Cost-Carrier – durchgeführt bzw. angefliegen wurden.

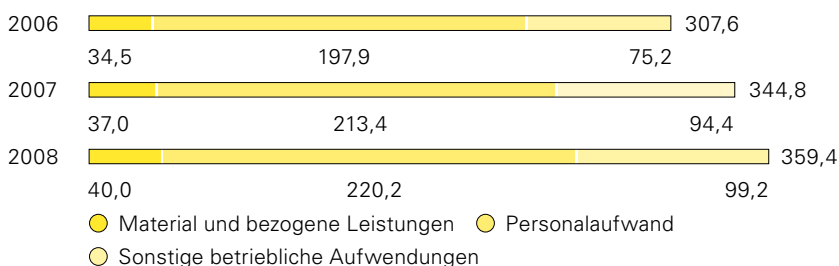
## Ertragslage

Die Ergebnisentwicklung der Flughafen-Wien-Gruppe für das Geschäftsjahr 2008 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Umsatzsteigerung in Höhe von 5,1 Prozent auf € 548,1 Mio.
- Betriebsleistung plus 4,8 Prozent auf € 561,3 Mio.
- Betriebliche Aufwendungen ohne Abschreibungen plus 4,2 Prozent auf € 359,4 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) plus 5,7 Prozent auf € 201,9 Mio.
- Abschreibungen minus 2,8 Prozent auf € 68,7 Mio.
- Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) plus 10,7 Prozent auf € 133,3 Mio.
- Finanzergebnis minus € 7,9 Mio. auf minus € 14,3 Mio.
- Ergebnis vor Steuern (EBT) plus 4,4 Prozent auf € 119,0 Mio.
- Periodenergebnis vor Minderheiten plus 4,2 Prozent auf € 91,1 Mio.
- Anteil der Flughafen Wien AG am Periodenergebnis plus € 3,5 Mio. auf € 91,1 Mio.

Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen im Geschäftsjahr 2008 um 7,5 Prozent auf € 13,2 Mio. zurück, weil im Vorjahr eine Rücklage für Währungsumrechnungen in Höhe von € 2,6 Mio. aufgrund der Kapitalrückführung einer slowakischen Tochtergesellschaft aufgelöst werden konnte. Die Erträge aus Anlagenverkäufen waren um € 0,5 Mio. geringer als im Vorjahr. Aufgrund des hohen Investitionsvolumens haben sich die aktivierungspflichtigen Leistungen, die auch von der Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH für die Flughafen Wien AG erbracht wurden, um € 1,1 Mio. erhöht. In Summe wurde die Betriebsleistung um 4,8 Prozent auf € 561,3 Mio. gesteigert. Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen waren mit € 40,0 Mio. um 8,1 Prozent höher als im Vorjahr. Die in dieser Position inkludierten Aufwendungen für Material und Energie stiegen um 14,4 Prozent auf € 35,6 Mio., wofür die Verteuerung bzw. ein höherer Verbrauch von Enteisungsmitteln, Treibstoffen und sonstigem Material verantwortlich waren. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen konnten aufgrund geringerer Vorleistungen für die Verkehrsabfertigung um € 1,5 Mio. auf € 4,4 Mio. gesenkt werden.

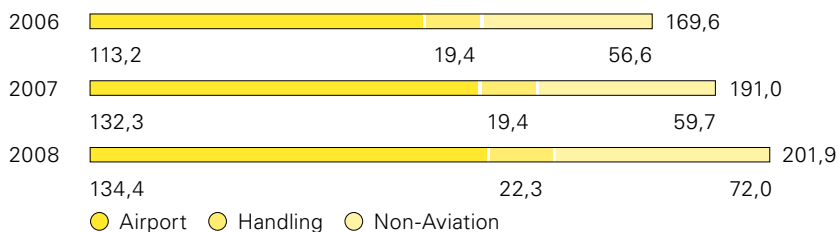
### Entwicklung Betriebsaufwendungen (ohne Abschreibungen) in € Mio.



Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung wurde die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Berichtsjahr um 4,4 Prozent auf 4.266 erhöht. Im Segment Airport waren durchschnittlich um 5,5 Prozent mehr Mitarbeiter als im Vorjahr beschäftigt, im Segment Handling um 5,8 Prozent und im Segment Non-Aviation um 2,6 Prozent. Der Personalaufwand war mit € 220,2 Mio. um lediglich 3,2 Prozent höher, weil im Vorjahr eine Rückstellung in Höhe von € 6,0 Mio. gebildet wurde. Diese Rückstellung wurde aufgrund von Zwischenergebnissen der Verhandlungen zu Kollektivvertragsumstellungen von Arbeitern und Angestellten gebildet. Diese Rückstellung wurde in der Berichtsperiode für die aus den Verhandlungen resultierenden Einmalzahlungen verwendet. Bereinigt um den Effekt der vorjährigen Dotierung und der Verwendung bzw. Auflösung in 2008 verzeichnete der Personalaufwand einen Anstieg um 9,1 Prozent, der auf die vermehrte Mitarbeiteranzahl sowie auf kollektivvertragliche Erhöhungen der Löhne und Gehälter zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (ohne Abschreibungen) stiegen um 5,1 Prozent bzw. € 4,8 Mio. auf € 99,2 Mio. Die Erhöhung der Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten um € 1,0 Mio. auf € 7,2 Mio. resultiert unter anderem aus Beratungsleistungen für Akquisitionsprojekte und Planungen. Die Position Marketing und Marktkommunikation in Höhe von € 27,7 Mio. (Vorjahr € 26,1 Mio.) beinhaltet überwiegend Werbebeiträge an Kunden. Die Versicherungsaufwendungen konnten im Berichtsjahr um € 0,2 Mio. auf € 3,8 Mio. gesenkt werden. Aufgrund von Indexanpassungen ist der Mietaufwand um € 0,9 Mio. auf € 9,8 Mio. gestiegen. Weiters wurden im Geschäftsjahr 2008 Dotierungen zur Wertberichtigung von Forderungen in Höhe von € 3,4 Mio. (Vorjahr € 2,3 Mio.) vorgenommen.

#### Entwicklung EBITDA nach Segmenten in € Mio.



nicht zuordenbar: 2008: € -26,8 Mio., 2007: € -20,4 Mio., 2006: € -19,6 Mio.

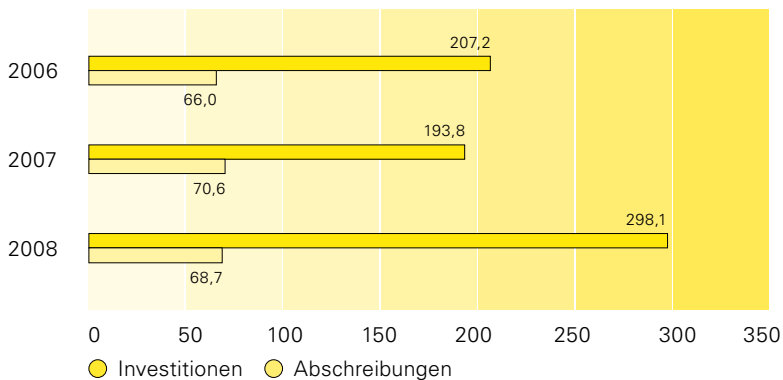
#### Anteil der Segmente am EBITDA in %

	2008	2007	2006
Airport	66,6%	69,3%	66,7%
Handling	11,0%	10,2%	11,5%
Non-Aviation	35,7%	31,3%	33,4%
nicht zuordenbar	-13,4%	-10,8%	-11,6%

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Flughafen-Wien-Gruppe konnte im Berichtsjahr 2008 um 5,7 Prozent auf € 201,9 Mio. gesteigert werden. Den größten Beitrag zum Konzern-EBITDA hat das Segment Airport mit € 134,4 Mio. oder einem Anteil von 66,6 Prozent geliefert, gefolgt vom Segment Non-Aviation mit € 72,0 Mio. bzw. 35,7 Prozent. Das nicht zuordenbare negative EBITDA ist vor allem auf den Personalaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Bereich der Verwaltung zurückzuführen.

Trotz höherer Investitionen sind die Abschreibungen um € 2,0 Mio. auf € 68,7 Mio. gesunken, da im Vorjahr eine außerplanmäßige Abschreibung auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von € 2,1 Mio. vorgenommen wurde.

#### Entwicklung Abschreibung und Investitionen in € Mio.



Ein gesteigertes EBITDA sowie geringere Abschreibungen ermöglichten 2008 eine Verbesserung des EBIT um 10,7 Prozent bzw. € 12,9 Mio. auf € 133,3 Mio. Der größte Anteil am EBIT entfällt mit € 97,3 Mio. auf das Segment Airport, gefolgt vom Segment Non-Aviation, das mit einer Steigerung von 38,5 Prozent auf € 48,8 Mio. den größten Zuwachs erzielen konnte. Im Segment Handling wurde das EBIT um 22,9 Prozent auf € 14,5 Mio. verbessert. Ein Vergleich der Anteile am Konzern-EBIT zeigt eine Verschiebung der Anteile vom Segment Airport zugunsten der Segmente Handling und Non-Aviation.

#### Entwicklung EBIT nach Segmenten in € Mio.

	2008	Veränderung in %	2007	2006
Airport	97,3	3,4	94,1	75,7
Handling	14,5	22,9	11,8	12,8
Non-Aviation	48,8	38,5	35,2	35,2
nicht zuordenbar	-27,3	31,3	-20,8	-20,0

**Anteile der Segmente am Konzern-EBIT in %**

	2008	2007	2006
Airport	73,0%	78,2%	73,0%
Handling	10,9%	9,8%	12,3%
Non-Aviation	36,6%	29,3%	34,0%
nicht zuordenbar	-20,5%	-17,3%	-19,3%

Das Finanzergebnis verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr um € 7,9 Mio. auf minus € 14,3 Mio. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf folgende Faktoren zurückzuführen: Die Zinserträge aus Wertpapieren sowie die sonstigen Zinserträge konnten in Summe um € 0,5 Mio. auf € 8,1 Mio. gesteigert werden. Die Zinsaufwendungen sind aufgrund der erfolgten Aktivierung von Bauzeitzinsen für Investitionsprojekte um € 0,8 Mio. auf € 13,8 Mio. gesunken. Es wurden direkt den Investitionen zuordenbare Zinszahlungen in Höhe von € 10,6 Mio. (Vorjahr € 6,1 Mio.) gemäß IFRS aktiviert, die den Zinsaufwand vermindern. Ohne Aktivierung der Bauzeitzinsen weist der Zinsaufwand im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg von € 20,8 Mio. auf € 24,4 Mio. auf. Zurückzuführen ist diese Entwicklung auf höhere Volumina, da der Großteil der langfristigen Finanzierungen zu fixen Konditionen abgeschlossen wurde.

Das sonstige Finanzergebnis (exklusive Beteiligungsergebnis at Equity) wird aufgrund von Abschreibungen von Wertpapieren im kurzfristigen Vermögen in Höhe von € 5,7 Mio. (Vorjahr € 3,9 Mio.) sowie Verlusten aus der Veräußerung von Wertpapieren im kurzfristigen Vermögen in Höhe von € 7,0 Mio. in Summe mit € 12,7 Mio. belastet. Unter Berücksichtigung der im Berichtsjahr erfolgten und in den Zinserträgen ausgewiesenen Ausschüttungen dieser Wertpapiere in Höhe von € 4,6 Mio. reduziert sich der negative Effekt auf minus € 8,0 Mio. Die Abschreibung der Wertpapiere sowie das negative Ergebnis aus der Veräußerung von Wertpapieren resultieren aus der aktuellen Situation auf den Kapitalmärkten.

Das Ergebnis aus den at equity bilanzierten Anteilen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures beträgt € 3,9 Mio. (2007: € 4,0 Mio.). Die Beteiligung am Flughafen Malta lieferte einen Ergebnisbeitrag von € 2,4 Mio. und jene am Flughafen Košice von € 1,6 Mio. Aus der Beteiligung am Flughafen Friedrichshafen resultiert ein Minus von € 0,3 Mio. Weiters entfallen € 0,1 Mio. auf die Beteiligung an der City Air Terminalbetriebsgesellschaft m.b.H sowie € 0,1 Mio. auf die Beteiligung an der Schedule Coordination Austria GmbH. In Summe konnte das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) um 4,4 Prozent auf € 119,0 Mio. verbessert werden. Die Einkommen der jeweiligen Gesellschaften sind nahezu ausschließlich der Besteuerung durch die Republik Österreich unterworfen. Die Steuerquote für das Geschäftsjahr 2008 beträgt 23,4 Prozent nach 23,3 Prozent im Vorjahr. Das Periodenergebnis konnte gegenüber dem Vorjahr um € 3,7 Mio. auf € 91,1 Mio. gesteigert werden und ist zur Gänze den Gesellschaftern der Muttergesellschaft Flughafen Wien AG zuzuordnen. Bei einer unveränderten Anzahl ausstehender Aktien errechnet sich ein Ergebnis je Aktie von € 4,34 nach € 4,18 im Vorjahr.



## Angaben zur Unternehmenssteuerung

Die finanzwirtschaftliche Steuerung der Flughafen-Wien-Gruppe erfolgt mit Hilfe eines Kennzahlensystems, das auf ausgewählten, eng aufeinander abgestimmten Kerngrößen basiert. Diese Steuerungsgrößen definieren das Spannungsfeld von Wachstum, Rentabilität und finanzieller Sicherheit, in dem sich die Flughafen-Wien-Gruppe bei der Verfolgung ihres obersten Unternehmensziels „Profitables Wachstum“ bewegt.

Die Ertragskennzahlen der Flughafen-Wien-Gruppe werden in starkem Umfang von der Entwicklung der Abschreibungsaufwendungen beeinflusst, die aufgrund der hohen Investitionstätigkeit in den Folgejahren ansteigen werden. Um eine von dieser Entwicklung unabhängige Beurteilung der operativen Leistungskraft und des Erfolgs der einzelnen Unternehmensbereiche zu ermöglichen, gilt das EBITDA, das dem Betriebsergebnis zuzüglich Abschreibungen entspricht, als wesentliche Erfolgsgröße. Ebenso die EBITDA-Margin, die das EBITDA im Verhältnis zum Umsatz ausdrückt. Für das Geschäftsjahr 2008 wird eine EBITDA-Margin von 36,8 Prozent nach 36,6 Prozent im Vorjahr ausgewiesen. Die Verteidigung dieser hohen Profitabilität ist das erklärte Ziel der Unternehmensführung.

Oberste Priorität nimmt auch die Absicherung einer soliden Finanzstruktur ein, um die Schuldentilgungsfähigkeit zu gewährleisten und die Unternehmenssubstanz nicht zu gefährden. Gemessen wird diese finanzielle Sicherheit an der Kennzahl Gearing (Verschuldungsgrad), die das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Als Teil dieser Steuerungsgröße werden auch die Netto-Finanzverbindlichkeiten und die Eigenkapitalquote als wichtige Kenngrößen gegenüber Investoren, Analysten und Fremdkapitalgebern erörtert.

Zur Beurteilung der Rentabilität dient neben der EBIT-Margin vor allem die Eigenkapitalrendite (Return on Equity after Tax, ROE), die das Verhältnis von Periodenergebnis zum im Jahresverlauf durchschnittlich gebundenen buchmäßigen Eigenkapital ausdrückt. Der Flughafen Wien will die vom Kapitalmarkt abgeleiteten Renditevorgaben der Fremd- und Eigenkapitalgeber übertreffen. Maßstab für den Verzinsungsanspruch ist der Kapitalkostensatz, der sich als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten errechnet (Weighted Average Cost of Capital, WACC).

### Rentabilitätskennzahlen in %

	2008	2007 <sup>1)</sup>	2006 <sup>1)</sup>
EBITDA-Margin <sup>1)</sup>	36,8	36,6	36,6
EBIT-Margin <sup>1)</sup>	24,3	23,1	22,4
ROE	12,1	12,0	11,3
ROCE	8,4	9,1	9,2
ROS	36,8	36,6	36,6

1) angepasst (in den Vorjahren EBITDA bzw. EBIT/Betriebsleistung)

**Wertschöpfungsrechnung in € Mio.**

Herkunft	2008	Veränderung in %	2007	2006
Betriebsleistung	561,3	4,8	535,7	477,3
minus Vorleistung	-207,9	7,5	-193,5	-165,7
<b>Wertschöpfung</b>	<b>353,4</b>	<b>3,2</b>	<b>342,3</b>	<b>311,5</b>

**Verwendung**

Mitarbeiter	215,4	3,2	208,6	193,7
Aktionäre	54,6	4,0	52,5	46,2
Unternehmen	36,5	3,9	35,2	30,6
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	13,8	-5,7	14,6	11,5
Öffentliche Hand (Steuern)	33,1	4,7	31,6	28,8
Minderheitenanteile	0,0	-94,8	-0,2	0,8
<b>Wertschöpfung</b>	<b>353,4</b>	<b>3,2</b>	<b>342,3</b>	<b>311,5</b>

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

Konzernergebnis	2008	Veränderung in %	2007	2006
Umsatzerlöse	548,1	5,1	521,4	463,9
Sonstige betriebliche Erträge	13,2	-7,5	14,3	13,4
Betriebsleistung	561,3	4,8	535,7	477,3
Betriebsaufwand ohne Abschreibungen	359,4	4,2	344,7	307,6
EBITDA	201,9	5,7	191,0	169,6
Abschreibungen	68,7	-2,8	70,6	66,0
EBIT	133,3	10,7	120,3	103,7
Finanzergebnis	-14,3	124,2	-6,4	-1,8
EBT	119,0	4,4	114,0	101,9
Steuern	27,8	5,0	26,5	24,3
<b>Periodenergebnis</b>	<b>91,1</b>	<b>4,2</b>	<b>87,5</b>	<b>77,6</b>
davon Ergebnis Minderheiten	0,0	-94,8	-0,2	0,8
davon Ergebnis Muttergesellschaft	91,1	4,0	87,7	76,8
Gewinn je Aktie in €	4,34	3,8	4,18	3,66

**Segmentergebnisse 2008, Kurzfassung in € Mio.**

Gewinn- und Verlustrechnung	Airport	Handling	Non-Aviation	nicht zuordenbar	Konzern
Betriebsleistung	283,3	178,0	222,6	8,0	692,0
Betriebsaufwand	186,1	163,5	173,9	35,3	558,8
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern	97,3	14,5	48,8	-27,3	133,3

# Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Anstieg der Bilanzsumme um 11,2 Prozent auf € 1.735,3 Mio.

## Bilanzaktiva

Das langfristige Vermögen per 31.12.2008 ist mit € 1.564,3 Mio. um 17,3 Prozent höher als zum Bilanzstichtag des Vorjahres. Der Buchwert der immateriellen Vermögensgegenstände ist um 36,5 Prozent auf € 12,7 Mio. gestiegen. Unverändert zum Vorjahr werden in dieser Position Firmenwerte in Höhe von € 4,4 Mio. erfasst. Die wesentlichen Zugänge des Berichtsjahres betreffen Stromnetznutzungsrechte sowie Softwarelizenzen. Diesen Zugängen stehen Abschreibungen in Höhe von € 1,8 Mio. gegenüber. Die Sachanlagen stellen zum Bilanzstichtag 2008 mit einem Buchwert von € 1.321,0 Mio. die größte Position des langfristigen Vermögens dar. Den Zugängen in Höhe von € 292,9 Mio. stehen Abschreibungen in Höhe von € 62,2 Mio. gegenüber. Der überwiegende Teil der Zugänge entfällt mit € 249,3 Mio. auf die Position geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau und betrifft die Terminalerweiterung. Weiters waren Zugänge in der Position Grundstücke und Gebäude in Höhe von € 18,5 Mio. zu verzeichnen, denen Abschreibungen in Höhe von € 20,6 Mio. gegenüberstehen. Der Bilanzansatz der Beteiligungen an Unternehmen, die nach der Equity-Methode konsolidiert werden, erhöhte sich überwiegend durch die Zuschreibungen in Höhe der anteiligen Ergebnisse des Geschäftsjahres 2008 in Höhe von € 5,1 Mio.

Das kurzfristige Vermögen wurde 2008 um 24,7 Prozent auf € 171,0 Mio. reduziert, hauptverantwortlich für diese Entwicklung war der Rückgang der sonstigen Finanzanlagen um € 47,7 Mio. auf € 94,4 Mio. Im Geschäftsjahr 2008 waren aufgrund der Finanzmarktkrise Aufwendungen aus Werthaltigkeitsüberprüfungen in Höhe von € 5,7 Mio. notwendig. Verkäufen bzw. Tilgungen von Wertpapieren mit einem Buchwert in Höhe von € 103,9 Mio. stehen Zugänge in Höhe von € 62,2 Mio. gegenüber. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen belaufen sich auf € 48,9 Mio., um 13,2 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Erhöhung der sonstigen Forderungen ist auf den Anstieg der Forderungen gegenüber dem Finanzamt um € 8,4 Mio. auf € 9,9 Mio. zurückzuführen und betrifft unstrittige Vorsteuern aus Investitionen sowie Forderungen aus Ertragsteuern. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ging im Berichtsjahr um 77,3 Prozent auf € 6,6 Mio. zurück. Liquide Mittel in Höhe von € 62,2 Mio. wurden im Berichtsjahr in Wertpapiere des kurzfristigen Vermögens veranlagt. Der Großteil der Wertpapiere ist zur Verbesserung der Konditionen der Refinanzierung bei inländischen Kreditinstituten verpfändet.

Vor allem aufgrund der Erhöhung des Sachanlagevermögens hat sich der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen im Vergleich zum Vorjahr von 85,5 Prozent auf 90,1 Prozent gesteigert. Die Bilanzsumme weist einen Anstieg von 11,2 Prozent auf € 1.735,3 Mio. auf.

## Bilanzpassiva

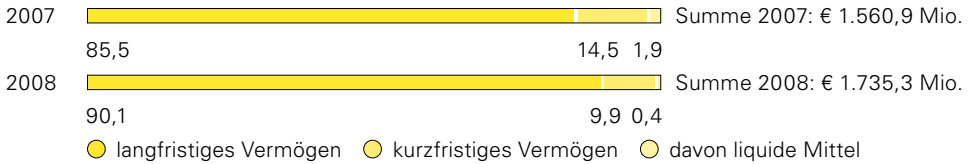
Das Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe stieg im Berichtsjahr um 5,6 Prozent auf € 776,4 Mio. Dem Periodenergebnis in Höhe von € 91,1 Mio. steht die Dividendenaus-schüttung für das Geschäftsjahr 2007 in Höhe von € 52,5 Mio. sowie ein Abgang auf-grund der Neubewertung von Put-Optionen von Minderheitsgesellschaftern in Höhe von € 5,2 Mio. gegenüber. Versicherungsmathematische Gewinne der Abfertigungsrück-stellungen erhöhten das Eigenkapital um € 2,2 Mio. Die direkt im Eigenkapital erfassten Veränderungen der langfristigen Rückstellungen für die Mitarbeiterstiftung wirkten sich mit € 0,3 Mio. positiv auf das Eigenkapital aus. Die Währungsrücklage stieg aufgrund von Wechselkursdifferenzen um € 6,4 Mio. Aufgrund der Einführung des Euros in der Slowakei per 1.1.2009 und der Bindung der Maltesischen Lira an den Euro werden in Zukunft keine Wechselkursdifferenzen anfallen. Ausgelöst durch den investitionsbeding-ten Anstieg der Finanzverbindlichkeiten ging die Eigenkapitalquote per Ende 2008 von 47,1 Prozent des Vorjahres auf 44,7 Prozent zurück.

Die Zunahme der langfristigen Schulden um € 18,9 Mio. auf € 626,7 Mio. stammt vor-wiegend aus der Aufnahme eines Darlehens in Höhe von € 22,4 Mio. zur Finanzierung des Erwerbs von zusätzlichen Anteilen an den slowakischen Tochtergesellschaften. Der langfristige Teil dieses Darlehens beträgt € 20,0 Mio. Die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds, der als Resultat des Mediationsverfahrens eingerichtet wurde, verringerten sich im Berichtszeitraum um € 2,1 Mio. auf € 8,4 Mio. Der langfristige Teil der Rückstellung für zukünftige Aufwendungen betreffend Mitarbeiterstiftung ging 2008 um € 1,2 Mio. auf € 1,4 Mio. zurück. Die Rückstellung für Abfertigungsansprüche wurde um 1,6 Prozent auf € 49,9 Mio. reduziert, jene für Pensionsverpflichtungen um € 1,8 Mio. auf € 17,1 Mio.

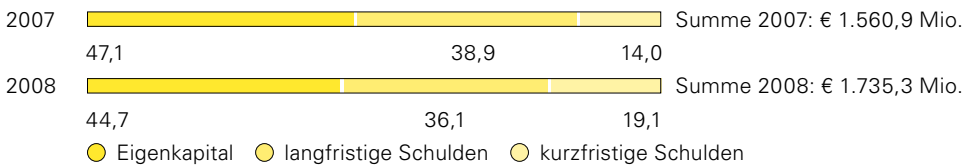
Der Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten um 52,3 Prozent auf € 332,2 Mio. ist vor-wiegend auf die Aufnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten in Höhe von € 120,0 Mio. zurückzuführen, die der Finanzierung der Spitze des Investitionsprogramms dienen. Die Personalrückstellungen sind in Summe um € 5,6 Mio. geringer, die Rückstellungen für noch nicht fakturierte Investitionsleistungen um € 12,7 Mio. höher. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind mit € 61,6 Mio. um € 3,6 Mio. niedriger als zum Jah-resende 2007. Der Rückgang der übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten auf € 42,3 Mio. resultiert aus dem Abbau von Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern mit Put-Optionen.

### Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme

#### Aktiva



#### Passiva



### Bilanzstruktur in € Mio.

Aktiva	2008	2007	2006
Langfristiges Vermögen	1.564,3	1.333,8	1.179,2
Kurzfristiges Vermögen	171,0	227,0	269,5
davon liquide Mittel	6,6	29,3	91,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.735,3</b>	<b>1.560,9</b>	<b>1.448,7</b>

#### Passiva

Eigenkapital	776,4	734,9	721,3
Langfristige Schulden	626,7	607,8	469,5
Kurzfristige Schulden	332,2	218,1	257,9
<b>Bilanzsumme</b>	<b>1.735,3</b>	<b>1.560,9</b>	<b>1.448,7</b>

### Finanzkennzahlen in %

	2008	2007	2006 <sup>1)</sup>
Nettoverschuldung in € Mio.	507,3	297,0	181,4
Anlagenintensität	90,1	85,4	81,0
Anlagendeckungsgrad 2	89,7	100,8	101,5
Eigenkapitalquote	44,7	47,1	49,8
Gearing	65,3	40,4	25,2
Working Capital in € Mio.	-142,1	-162,3	-166,8

1) angepasst

## Geldflussrechnung

Der Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Vergleich zur Vorperiode um € 16,0 Mio. auf € 148,4 Mio. gesunken. Der Erhöhung des Ergebnisses vor Ertragsteuern um € 5,0 Mio. auf € 119,0 Mio. und der Abschreibungen auf € 74,2 Mio. (Vorjahr € 71,9 Mio.) stehen eine Senkung der Verbindlichkeiten um € 22,4 Mio. sowie ein Aufbau der Forderungen um € 11,5 Mio., wovon € 8,4 Mio. die Verrechnung gegenüber dem Finanzamt betreffen, gegenüber. Positiv wirkte sich der Anstieg der Rückstellungen um € 7,5 Mio. aus. Verluste aus dem Abgang von sonstigen Finanzanlagen in Höhe von € 6,9 Mio. wurden bei der Ermittlung des Netto-Geldflusses aus laufender Geschäftstätigkeit hinzugerechnet.

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit beträgt für 2008 minus € 234,7 Mio. nach minus € 277,1 Mio. im Vorjahr. In der Berichtsperiode wurden Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von € 268,8 Mio. sowie für Finanzanlagen in Höhe von € 0,9 Mio. getätigt. Die Einzahlungen aus dem Verkauf von sonstigen Wertpapieren belaufen sich auf € 97,0 Mio., die Auszahlungen für den Erwerb von sonstigen Wertpapieren auf € 62,2 Mio.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden eine Dividende von € 52,5 Mio. an die Gesellschafter ausbezahlt und € 24,0 Mio. an Minderheitsgesellschafter für den Erwerb von Anteilen geleistet. Zudem wurden kurz- und langfristige Darlehen in Höhe von € 140 Mio. aufgenommen. Daraus resultiert ein Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit von € 63,5 Mio. Inklusiv der positiven Wirkung der Währungsumrechnung erfolgte ein Rückgang der liquiden Mittel gegenüber dem 31.12.2007 um € 22,7 Mio. auf € 6,6 Mio.

### Geldflussrechnung, Kurzfassung in € Mio.

	2008	Veränderung in %	2007	2006 <sup>1)</sup>
Flüssige Mittel per 1.1.	29,3	-68,1	91,9	23,2
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	148,4	-9,7	164,4	142,2
Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-234,7	-15,3	-277,1	-266,4
Netto-Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	63,5	26,7	50,1	192,9
Währungsumrechnung	0,1	–	0,0	0,0
Endbestand der flüssigen Mittel	6,6	-77,3	29,3	91,9

1) angepasst

## Investitionen

Im Vergleich zum Vorjahr wurden die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen um 48,4 Prozent auf € 299,0 Mio. erhöht. Auf das Sachanlagevermögen entfallen Investitionen in Höhe von € 292,9 Mio., auf immaterielle Vermögenswerte € 5,2 Mio. und auf das Finanzanlagevermögen € 0,9 Mio. Den Investitionsschwerpunkt bildete die Terminalerweiterung VIE-Skylink. Bei Vollbetrieb wird die „Design-Capacity“ des Flughafens Wien bei 24 Millionen Passagieren liegen, wobei die reale Gesamtkapazität deutlich größer sein wird. Trotz des derzeitigen Rückgangs des Verkehrsaufkommens

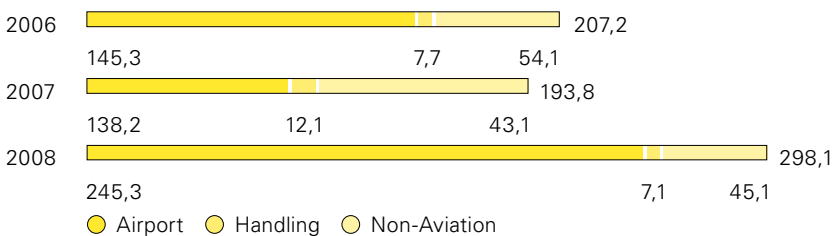
gehen internationale Prognosen von einem mittelfristigen jährlichen Verkehrswachstum von 5,4 Prozent bis 2020 aus.

Bei der Durchführung dieser Terminalerweiterung traten aufgrund von vermehrten Behördenauflagen, einer Optimierung des Retail- und Gastronomiekonzepts, einer notwendig gewordenen Neuausrichtung der Projektorganisation und aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens und seiner gebäude- und sicherheitstechnischen Ausstattung, sowie der damit im Zusammenhang aufgetretenen Probleme sowie aufgrund der Steigerung von Preisen, Erhöhungen der ursprünglich veranschlagten Projektkosten und Verschiebungen des ursprünglich vorgesehenen Projektzeitplans ein. Nach Einschätzungen der Projektverantwortlichen können die bisher berichteten Gesamtkosten des Projekts sowie der bisher berichtete Termin der Fertigstellung und Inbetriebnahme nicht eingehalten werden. Auf Basis der vorliegenden Informationen gehen wir davon aus, dass das Projekt Skylink auch bei der nunmehr erwarteten Kostensteigerung kostendeckend geführt werden kann. Trotzdem wird das Projekt einer gesamtheitlichen Evaluierung unterzogen mit dem Ziel, eine den aktuellen Gegebenheiten angepasste, verfeinerte Aussage zu den Gesamtkosten des Projekts sowie des Fertigstellungs- und Inbetriebnahmetermins zu erhalten und Verbesserungsmaßnahmen im Projekt zu implementieren.

Die Ausschreibungsverfahren zur Vergabe der 52 Geschäftslokale – 33 Shops und 19 Gastronomiebetriebe – im neuen Terminalbereich wurden in der Berichtsperiode abgeschlossen. Die erwartete Mindestmiete im Skylink für ein volles Betriebsjahr wird rund € 23,0 Mio. betragen und liegt damit 45 Prozent über den zu Beginn des Tenderverfahrens erwarteten Miteinkünften. Dies wurde vor allem durch die Umgestaltung und Optimierung der Retailflächen erreicht. Unter Berücksichtigung der Umsatzerlöse aus den bereits bestehenden Flächen erwarten wir insgesamt eine Summe von deutlich über € 40,0 Mio. p.a.

Weitere Investitionen betreffen die Erweiterung des Parkhauses 4 um 2.268 Parkplätze, die neue Gepäcksortieranlage, die Vorfelderweiterung Nordost sowie die Investitionen in Sicherheitssysteme und die Feuerwache.

**Verteilung der Investitionen in materielle Vermögenswerte und Sachanlagen nach Segmenten in € Mio.**



Nicht zuordenbar: 2008: € 0,5 Mio., 2007: € 0,4 Mio., 2006: € 0,2 Mio.

### Die größten Zugänge 2008 in € Mio.

(inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen)

<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	
Stromnetznutzungsrechte	4,8
<b>Sachanlagen</b>	
Terminalerweiterung VIE-Skylink	163,4
Neuerrichtung Feuerwache und Checkpoint	21,2
Gepäcksortieranlage	12,7
Parkhaus 4 Erweiterung	13,4
Vorplatz VIE-Skylink	8,4
Airport Logistic Center	7,7
Aktivierungen im Zusammenhang mit 3. Piste	14,4
Erweiterung Vorfeld Nordost	5,6
Busgates Halle	3,8
Sicherheitssysteme	1,4

### Die größten Zugänge 2007 in € Mio.

(inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen)

<b>Sachanlagen</b>	
Terminalerweiterung VIE-Skylink	82,2
Office-Park 2 – AUA Head Office	18,3
Erweiterung Vorfeld Nordost	15,7
Parkhaus 4 Erweiterung	12,5
Gepäcksortieranlage	12,0
Ausbau Bahnhof	7,2
Sicherheitssysteme	4,4
Enteisungsmittelbefüllungsanlage	2,5
Großraumvorfeldbusse	2,2
<b>Finanzanlagen</b>	
Beteiligung am Flughafen Friedrichshafen	7,7

### Investitionen und Finanzierung in € Mio.

Investitionen	2008	Veränderung in %	2007	2006 <sup>1)</sup>
Immaterielles Anlagevermögen	5,2	466,5	0,9	2,0
Sachanlagevermögen	292,9	51,8	192,9	205,2
Finanzanlagevermögen	0,9	-87,9	7,7	45,2
<b>Investitionen gesamt</b>	<b>299,0</b>	<b>48,4</b>	<b>201,5</b>	<b>252,4</b>

### Finanzierung

Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	148,4	-9,7	164,4	142,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sach- und Finanzanlagen	70,3	-0,7	70,8	66,9

1) angepasst

## Finanzinstrumente

Die eingesetzten Finanzinstrumente werden im Konzern-Anhang erörtert.

## Zweigniederlassungen

Im Geschäftsjahr 2008 bestanden wie im Vorjahr keine Zweigniederlassungen.



# Risiken der zukünftigen Entwicklung

## Risikomanagement

Im Geschäftsjahr 2008 wurde das bestehende Risikomanagementsystem der Flughafen-Wien-Gruppe weiterentwickelt. Neben einer verbesserten Organisation und Kommunikation wurde die Struktur und Systematisierung der Prozesse optimiert. Risiken werden gemäß der Risikorichtlinie der Gesellschaft identifiziert, bewertet, überwacht und gesteuert. Zudem wurde eine umfassende Risikoinventarliste erstellt.

Das Risikomanagement der Flughafen-Wien-Gruppe ist in alle operativen und strategischen Geschäftsprozesse eingebunden. Verantwortlich hierfür zeichnen die Leiter der Geschäftsbereiche bzw. die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften. Das Beteiligungsmanagement, das participationscontrolling und das Risikomanagement im Generalsekretariat der Flughafen Wien AG stehen beratend und überwachend zur Seite. Zur Minimierung von Schaden- und Haftungsrisiken wurden Versicherungen abgeschlossen. Neben den bestehenden Kontrollsystemen und -instrumenten ist bei der Flughafen Wien AG eine Revisionsabteilung eingerichtet, die Geschäftsgebarungen und Organisationsabläufe regelmäßig auf ihre Ordnungsmäßigkeit, Sicherheit und Effizienz überprüft. Damit etabliert der Vorstand die notwendigen Instrumente und Strukturen, um Risiken frühzeitig zu erkennen und die entsprechenden Maßnahmen zur Abwehr beziehungsweise Minimierung der Risiken setzen zu können. In laufenden Projekten sollen die bestehenden Systeme weiterentwickelt und evaluiert werden.

## Verteidigung der starken Position als Ost-West-Hub

Die Positionierung als Ost-West-Hub ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Flughafen-Wien-Gruppe. Diese Drehscheibenfunktion des Flughafen Wien wird in erster Linie vom Haupt-Airlinekunden, der Austrian Airlines Gruppe, genutzt. Diese konnte im Geschäftsjahr 2008 durch ihre engagierte „Focus East Expansion“ nach Zentral- und Osteuropa Passagierzuwächse in Höhe von 6,2 Prozent verzeichnen. Der Flughafen Wien geht davon aus, dass die Austrian Airlines Gruppe auch unter einem neuen Eigentümer Lufthansa diese Strategie fortsetzen wird. Auch in Zukunft werden wir den Flughafen Wien noch stärker als führenden Ost-West-Hub im aufstrebenden mitteleuropäischen Wirtschaftsraum positionieren.

## Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts Flughafen Wien

Chancen zur Erschließung neuer Geschäftsfelder außerhalb des Standorts werden laufend evaluiert. Derartige Vorhaben werden nur realisiert, wenn sie den Unternehmenswert steigern und eine attraktive Dividendenpolitik unterstützen. Mit dem Erwerb zusätzlicher Anteile von Minderheitsgesellschaftern konnte 2008 die Beteiligung am Flughafen Košice aufgestockt werden. Weiters wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Projektgesellschaft gegründet, die sich für die Lizenz zum Betrieb des Flughafen Pulkovo (St. Petersburg) in Russland bewirbt. Die Flughafen-Wien-Gruppe ist mit 25 Prozent an dieser Projektgesellschaft beteiligt. Auch im Segment Non-Aviation werden Möglichkeiten zur Expansion im Bereich der Vermietung und Parkierung laufend evaluiert.

## Investitionstätigkeit in Abhängigkeit zur Verkehrsentwicklung

Die Ausbaumaßnahmen des Flughafens Wien werden in enger Abstimmung mit den Fluggesellschaften und dem erwarteten Verkehrsaufkommen realisiert. Auch bei der Planung der Terminalerweiterung VIE-Skylink wurden diese Kriterien berücksichtigt – wir gehen langfristig von einem weiteren Wachstum des Luftverkehrs aus. Dieses Wachstumspotenzial reduziert das wirtschaftliche Risiko dieses umfangreichen Investments, das eine bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazität gewährleistet.

## Finanzwirtschaftliche Risiken

Das Investitionsprogramm der Flughafen-Wien-Gruppe wird mit langfristigen Fremdmitteln finanziert, die überwiegend fix verzinst werden. Zur Absicherung der Liquidität wurden zusätzliche Kreditlinien in Höhe von € 265 Mio. vertraglich vereinbart. Die hervorragende Bonität der Flughafen-Wien-Gruppe, die hohe Ertragskraft und eine solide Eigenkapitalquote von 44,7 Prozent gewährleisten die Finanzierung zukünftiger Ausbauprojekte sowie allfälliger Airport-Akquisitionen. Detaillierte Angaben über die verwendeten Finanzinstrumente, Strategien und finanzwirtschaftlichen Risiken wie Liquiditätsrisiken, Ausfallrisiken sowie Zinsänderungs- und Währungsrisiken finden sich unter den Anmerkungen (33) bis (35) im Konzern-Anhang.

## Absatzmarktrisiken

Der Geschäftsverlauf des Flughafens Wien ist wesentlich von der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs und damit letztlich auch von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Die Gefahr, dass Terror, Krieg oder sonstige externe Schocks (z.B. SARS-Krankheit) einen Rückgang des Verkehrsaufkommens auslösen, kann von einem einzelnen Unternehmen nicht gebannt werden. Neben Notfallplänen leistet der Flughafen Wien mit hohen Qualitätsansprüchen im Bereich der Sicherheit und aktiver Öffentlichkeitsarbeit wichtige Vorsorge für derartige Vorkommnisse. Das erfolgt in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres und der Bundespolizeidirektion Schwechat sowie durch die Erbringung kundenspezifischer Sicherheitsaufgaben. Operativ würde auf einen Rückgang des Verkehrsaufkommens je nach Intensität und Dauer sowohl mit einer flexiblen Kosten- und Preisgestaltung als auch mit einer entsprechenden Anpassung des Investitionsprogramms reagiert werden.

Trotz eines kontinuierlich rückläufigen Anteils an der Gesamtpassagierzahl während der letzten Jahre ist die Austrian Airlines Gruppe nach wie vor der größte Kunde des Flughafens Wien. Ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Home-Carrier sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Gruppe ein Partner ist, nimmt maßgeblich Einfluss auf den Geschäftserfolg der Flughafen-Wien-Gruppe. Die Entwicklung dieses Hauptkunden wird von den zuständigen Geschäftsbereichen ständig beobachtet und analysiert. Die Auswirkungen einer Übernahme der Austrian Airlines Gruppe durch die Lufthansa sind insbesondere aufgrund der Konjunkturkrise derzeit schwer abschätzbar. Allerdings hat Lufthansa in Aussicht gestellt, im Rahmen eines Multi-Hub-Systems die Austrian Airlines weiterhin als Osteuropa-Carrier zu positionieren. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist bereits eine Streckenbereinigung sowie eine Reduktion des Flugplans der Austrian Airlines Gruppe zu verzeichnen.

Ein längerfristiger Rückgang des Verkehrsaufkommens sowie hohe Kerosinpreise könnten insbesondere bei den Low-Cost-Carrier Flugstreichungen und Streckenstilllegungen auslösen und ihre Liquidität negativ beeinflussen. Mit Marketingmaßnahmen sowie flexiblen Kosten- und Preisgestaltungsprogrammen, die allen Fluglinien gleichermaßen zukommen, wird diesem Absatzmarktrisiko entgegengewirkt. Durch Tarifabsenkungen und die Veränderungen des Tarifmodells leistet der Flughafen Wien einen Beitrag zur Reduktion des Auslastungsrisikos der Fluglinien. Attraktive Incentive-Programme fördern zudem die wichtigen interkontinentalen sowie ost- und zentraleuropäischen Verbindungen.

Die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Serviceanbietern (z.B. im Bereich Handling oder Sicherheitsdienstleistungen) wird durch maßgeschneiderte Dienstleistungsangebote und hohe Qualitätsstandards abgesichert.

## **Investitionsrisiko**

Die Investitionsprojekte der Flughafen-Wien-Gruppe werden im Rahmen eines Masterplans definiert, der laufend adaptiert wird. Bereits in der Vorprojektphase erfolgt eine ausführliche Risikobewertung des jeweiligen Investitionsprojekts; die laufende Risikokontrolle erfolgt durch ein fundiertes Analyse- und Bewertungsverfahren im Rahmen des Projekt-Controllings. Besondere Herausforderungen stellen die Fertigstellung des extrem komplexen Projekts VIE-Skylink und die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung einer dritten Piste dar. Bei der Durchführung dieser Terminalerweiterung traten aufgrund von vermehrten Behördenauflagen, einer Optimierung des Retail- und Gastronomiekonzepts, einer notwendig gewordenen Neuausrichtung der Projektorganisation und aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens und seiner gebäude- und sicherheitstechnischen Ausstattung, sowie der damit im Zusammenhang aufgetretenen Probleme sowie aufgrund der Steigerung von Preisen, Erhöhungen der ursprünglich veranschlagten Projektkosten und Verschiebungen des ursprünglich vorgesehenen Projektzeitplans ein. Nach Einschätzungen der Projektverantwortlichen können die bisher berichteten Gesamtkosten des Projekts sowie der bisher berichtete Termin der Fertigstellung und Inbetriebnahme nicht eingehalten werden. Auf Basis der vorliegenden Informationen gehen wir davon aus, dass das Projekt Skylink auch bei der nunmehr erwarteten Kostensteigerung kostendeckend geführt werden kann. Trotzdem wird das Projekt einer gesamtheitlichen Evaluierung unterzogen mit dem Ziel, eine den aktuellen Gegebenheiten angepasste, verfeinerte Aussage zu den Gesamtkosten des Projekts sowie des Fertigstellungs- und Inbetriebnahmetermins zu erhalten und Verbesserungsmaßnahmen im Projekt zu implementieren. Mit Hilfe des Dialogforums, das nach dem Ende des mehrjährigen Mediationsverfahrens eingerichtet wurde, wird die Einbindung der Interessengruppen sichergestellt.

## **Schadenrisiken**

Zu den Schadenrisiken zählen Feuer und andere Ereignisse, die durch Naturgewalten, Unfälle oder Terror ausgelöst werden, sowie Diebstahl von Vermögenswerten. Neben entsprechenden Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie Notfallplänen, die regelmäßig trainiert werden, sind diese Risiken durch angemessenen Versicherungsschutz abgedeckt.

## Rechtliche Risiken

Behördliche Auflagen können vor allem im Bereich Umweltschutz (z.B. Lärm, Emissionen) rechtliche Risiken auslösen. Diesen Risiken wird insbesondere durch entsprechende Aufklärung und Einbindung von Betroffenen im Rahmen des Dialogforums (z.B. 3. Piste) oder von Nachbarschaftsbeiräten vorgebeugt.

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

## Forschung und Entwicklung

Der Flughafen Wien betreibt als Dienstleistungsunternehmen keine Forschungsaktivitäten im engeren Sinne. Im Berichtsjahr wurden jedoch € 2,0 Mio. (2007: € 1,2 Mio.) in die Verbesserung einzelner Programmmodule der selbstentwickelten Flughafenbetriebssoftware investiert.

## Umwelt- und Arbeitnehmerbelange

Der Flughafen Wien hat im Jahr 2008 € 889.400 (2007: € 656.500) in Umweltschutzmaßnahmen investiert. Neben Anstrengungen zur Optimierung des Abfallmanagements werden vor allem die Bereiche Lärm- und Schadstoffemission fokussiert, um die Beeinflussung des Umfelds möglichst gering zu halten. So wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 37 Erdgasfahrzeuge für die Flugzeugabfertigung am Vorfeld angeschafft; Ende November 2008 wurde eine CNG-Station am Gelände des Flughafen Wien zur Betankung dieser Fahrzeuge eröffnet. Darüber hinaus wurden im Rahmen des Lärmschutzprogramms Flughafen sowie für das Dialogforum weitere Mittel aufgewendet. Das im Mediationsvertrag vereinbarte Lärmschutzprogramm löste im Jahr 2006 das bis dahin freiwillig angebotene Förderungsprogramm zum Einbau von Lärmschutzfenstern ab und hat zum Ziel, die Gesundheit und Wohnqualität der Anrainer zu bewahren. Es wurden Lärmobergrenzen für geschlossene Räume definiert. Wenn diese überschritten werden, schlägt ein Sachverständiger nach Begehung des Wohnobjekts geeignete Schallschutzmaßnahmen vor. Die Kosten dieser Maßnahmen werden – abhängig von der Fluglärmszone, in der sich das Objekt befindet – zum Teil bzw. zur Gänze von der Flughafen Wien AG übernommen. In der ersten Jahreshälfte 2008 wurde mit dem Start der baulichen Maßnahmen im Rahmen des Programms begonnen.

Im Berichtsjahr 2008 beschäftigte die Flughafen-Wien-Gruppe durchschnittlich 4.266 (2007: 4.087) Mitarbeiter und ist damit einer der größten Arbeitgeber der Region. Der Anstieg der Belegschaft resultiert aus der positiven Entwicklung des Verkehrsaufkommens und ist vorwiegend dem Segment Handling zuzuschreiben. Den Mitarbeitern werden unterschiedliche, auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Aus- und Weiterbildungsprogramme angeboten. Einen wichtigen Stellenwert nehmen die Themenbereiche Arbeitsplatzsicherheit und Gesundheitsförderung ein. Die Ende 2007 leicht gestiegene

Quote der meldepflichtigen Arbeitsunfälle pro 1.000 Mitarbeiter konnte durch die Initiative „Sicherheit am Arbeitsplatz“ um 11,3 Prozent auf 44,9 reduziert werden. Das Spektrum der freiwillig angebotenen Sozialleistungen reicht vom betriebseigenen Kindergarten, kostenlosen Werkverkehr bis hin zu Unterstützungszahlungen für Zusatzunfall- und Zusatzkrankenversicherungen sowie Beiträgen in eine betriebliche Pensionskasse. Über eine Mitarbeiterstiftung partizipieren die Mitarbeiter an den Dividendenausschüttungen.

## Offenlegung gemäß § 243a UGB

### 1. Grundkapital und Aktienstückelung

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt € 152.670.000 und ist geteilt in 21.000.000 auf Inhaber lautende Stückaktien. Alle Aktien haben die gleichen Rechte und Pflichten („One Share = one Vote“).

### 2. Syndikatsvereinbarung

40 Prozent der Aktien werden von den zwei Kernaktionären Bundesland Niederösterreich (4,2 Millionen Stückaktien) und Stadt Wien (4,2 Millionen Stückaktien) in einem Syndikat gehalten. Der Syndikatsvertrag aus dem Jahr 1999 in seither unveränderter Fassung sieht die einheitliche Ausübung der Stimmrechte an den syndizierten Aktien in der Hauptversammlung vor. Änderungen des Syndikatsvertrags, Auflösung des Syndikats und Beschlüsse auf Aufnahme neuer Syndikatspartner bedürfen der Einstimmigkeit. Die wechselseitigen Übernahmerechte an den syndizierten Beteiligungen gelangen zur Anwendung, wenn die syndikatsgebundenen Aktien durch ein entgeltliches Rechtsgeschäft an einen Übernehmer außerhalb des Syndikats (Dritte) übertragen werden sollen. Von diesem wechselseitigen Übernahmerecht ausgenommen sind Übertragungen der syndizierten Anteile an solche Kapitalgesellschaften, die direkt zumindest mehrheitlich im Eigentum des übertragenden Syndikatspartners stehen und deren Gesellschaftszweck ausschließlich in der Beteiligung an anderen Unternehmen besteht. Weitere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffend, sind nicht bekannt.

### 3. Kapitalbeteiligungen an der Gesellschaft über 10 Prozent

Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich halten jeweils 20 Prozent sowie die Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung 10 Prozent am Grundkapital der Flughafen Wien AG. Der Gesellschaft sind keine anderen Aktionäre mit Beteiligungen am Kapital von zumindest 10 Prozent bekannt.

### 4. Aktien mit besonderen Kontrollrechten

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

### 5. Stimmrechtskontrolle bei Kapitalbeteiligung der Mitarbeiter

Die Stimmrechte der von der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung gehaltenen Aktien werden durch den Stiftungsvorstand ausgeübt. Bestellung und Abberufung des Stiftungsvorstands bedürfen der Zustimmung des Beirats der Flughafen Wien Mitar-

beiterbeteiligung Privatstiftung. Über die Zustimmung wird im Beirat mit einfacher Mehrheit beschlossen. Der Beirat besteht aus fünf Mitgliedern und ist paritätisch von je zwei Personen der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite besetzt. Diese vier Beiratsmitglieder wählen einstimmig eine weitere Person zum Vorsitzenden des Beirats.

## **6. Bestellung und Abberufung von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats**

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

## **7. Aktienrückkauf und genehmigtes Kapital**

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

## **8. Kontrollwechsel**

Im Falle eines eingetretenen, bevorstehenden oder begründet als bevorstehend angenommenen Kontrollwechsels (gemäß nachstehender Definition) kann eine Finanzverbindlichkeit in Höhe von € 400 Mio. vorzeitig fällig werden und damit verbundene Sicherheiten wegfallen, sofern Grund zu der Annahme besteht, dass diese Änderung eine nachteilige Auswirkung auf die zukünftige Erfüllung der Finanzverbindlichkeit hat oder haben kann und nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums seitens der Flughafen Wien AG zusätzliche, für die Vertragspartner akzeptable Sicherheiten zugunsten der jeweiligen Vertragspartner bestellt werden. Kontrollwechsel ist hierbei definiert als ein Ereignis, das dazu führt, dass (i) das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien gemeinsam unmittelbar oder mittelbar weniger als 40 Prozent der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG halten oder (ii) eine natürliche oder juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (d.h. entweder direkt oder indirekt, über Anteilsbesitz, wirtschaftliche Umstände oder anderswie und entweder allein oder gemeinsam mit Dritten (i) das Innehaben von mehr als 50 Prozent der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen Wien AG oder (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder der Entscheidungsorgane der Flughafen Wien AG zu benennen bzw. einen beherrschenden Einfluss auf diese auszuüben) über die Flughafen Wien AG erlangt. Keinen Kontrollwechsel stellt jedoch das Absinken der gemeinsamen Beteiligungsquote des Bundeslandes Niederösterreich und der Stadt Wien unmittelbar oder mittelbar auf weniger als 40 Prozent aber mehr als 30 Prozent der stimmberechtigten Aktien an der Flughafen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung der Flughafen Wien AG ohne gänzliche oder teilweise Ausübung der Bezugsrechte durch das Bundesland Niederösterreich und die Stadt Wien dar, sofern nicht gleichzeitig eine natürliche oder eine juristische Person, die derzeit nicht die Kontrolle über die Flughafen Wien AG ausübt, die Kontrolle (wie oben definiert) über die Flughafen Wien AG ausübt.

## 9. Entschädigungsvereinbarungen bei öffentlichem Übernahmeangebot

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

## Prognosebericht

Auch wenn die Intensität und Dauer der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise nicht verlässlich eingeschätzt werden können, ist für 2009 mit einer deutlichen Abschwächung der Konjunktur zu rechnen. Die Entwicklung der Luftverkehrsbranche war bereits in der zweiten Jahreshälfte 2008 von rückläufigen Passagier- und Frachtzahlen sowie Flugzeugstilllegungen gekennzeichnet. Die Konsolidierungstendenz der Airlines wird auch im Jahr 2009 anhalten und zu Streckenbereinigungen führen.

Im Dezember 2008 wurde die Übernahme der Austrian Airlines Gruppe durch Lufthansa vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission bekanntgegeben. Der Flughafen Wien steht dieser Marktkonsolidierung positiv gegenüber und arbeitet bereits seit vielen Jahren erfolgreich mit Lufthansa zusammen. Zudem hat Lufthansa in Aussicht gestellt, die Austrian Airlines Gruppe weiterhin im Rahmen eines Multi-Hub-Systems als Osteuropa-Carrier zu positionieren.

Im vierten Quartal 2008 musste auch der Flughafen Wien einen Rückgang der Verkehrszahlen melden. Dieser Trend hat sich im Jänner 2009 fortgesetzt. Die Anzahl der Passagiere sank im Vergleich zum Jänner des Vorjahres um 12,1 Prozent auf 1.155.452, die Flugbewegungen um 9,3 Prozent, das Höchstabfluggewicht (MTOW) um 8,2 Prozent sowie die Fracht um 22,7 Prozent. Vor diesem Hintergrund prognostiziert die Flughafen Wien AG für das Gesamtjahr 2009 einen Rückgang der Gesamtpassagiere in Höhe von 5,0 Prozent sowie ein Minus von 4,0 Prozent beim Höchstabfluggewicht (MTOW) und bei den Bewegungen. Langfristig – für den Zeitraum bis 2020 – wird eine durchschnittliche Wachstumsrate von 5,4 Prozent erwartet.

Für das Jahr 2009 sind Gesamtinvestitionen in Höhe von € 443,0 Mio. geplant. Den Schwerpunkt bilden Airport-Investitionen in Höhe von € 354,1 Mio., wovon der Großteil auf die Fertigstellung des VIE-Skylink entfällt. Zudem wird in Sicherheitssysteme und in die Erneuerung der Feuerwache investiert.

# Nachtragsbericht

Die Geschäftsentwicklung des Jahres 2009 ist bisher in allen Segmenten und an allen Standorten rückläufig. Der Hauptkunde, die Austrian Airlines Gruppe, hat zur Kostenreduktion die Bereinigung von Flugstrecken und Verringerung von Flugintervallen eingeleitet. Aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Situation einzelner Kunden wird deren Lage laufend beobachtet und evaluiert, um allenfalls entsprechende Maßnahmen ergreifen zu können.

Trotz der rückläufigen Verkehrszahlen werden die umfangreichen Ausbaumaßnahmen am Standort Wien-Schwechat in erforderlichem Maße fortgesetzt.

Im Geschäftsjahr 2009 wurde ein Kostenreduktionsprogramm eingeleitet. Dieses umfasst neben dem Abbau von Überstunden und der Reduktion von offenen Urlaubsguthaben auch eine Senkung der Sachkosten.

Am 20. Februar 2009 wurde Ernest Gabmann vom Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG mit Wirkung ab 1. März 2009 zum Vorstandsmitglied des Unternehmens bestellt. Er übernimmt die Bereiche, die gemäß der Geschäftsordnung dem Vorstandsmitglied Herrn Mag. Christian Domany zugeordnet sind.

Schwechat, am 27. Februar 2009

Der Vorstand

**Mag. Christian Domany**  
Vorstandsmitglied

**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

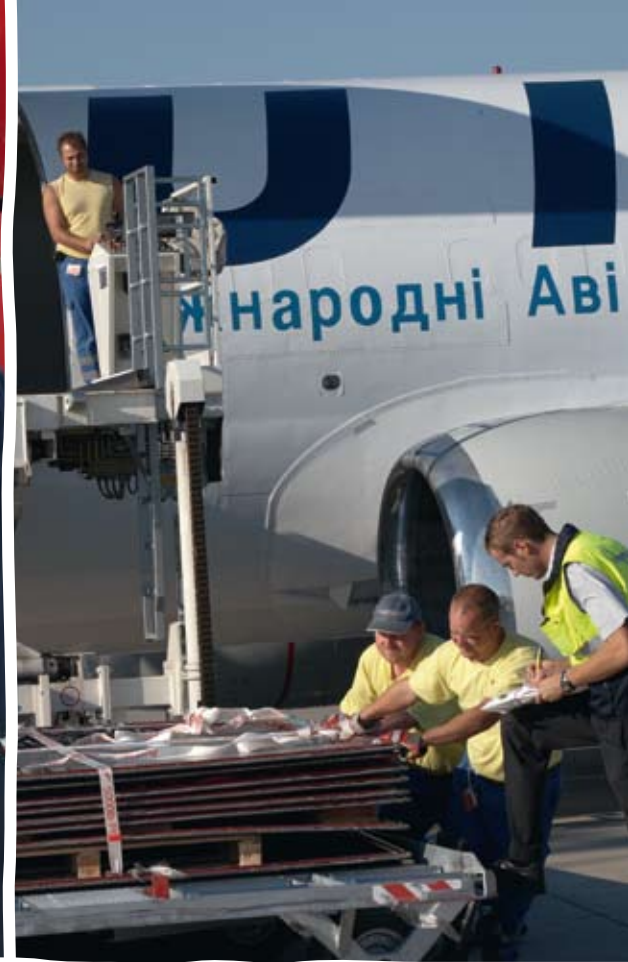
**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsmitglied









































# Mit Teamgeist zum Erfolg

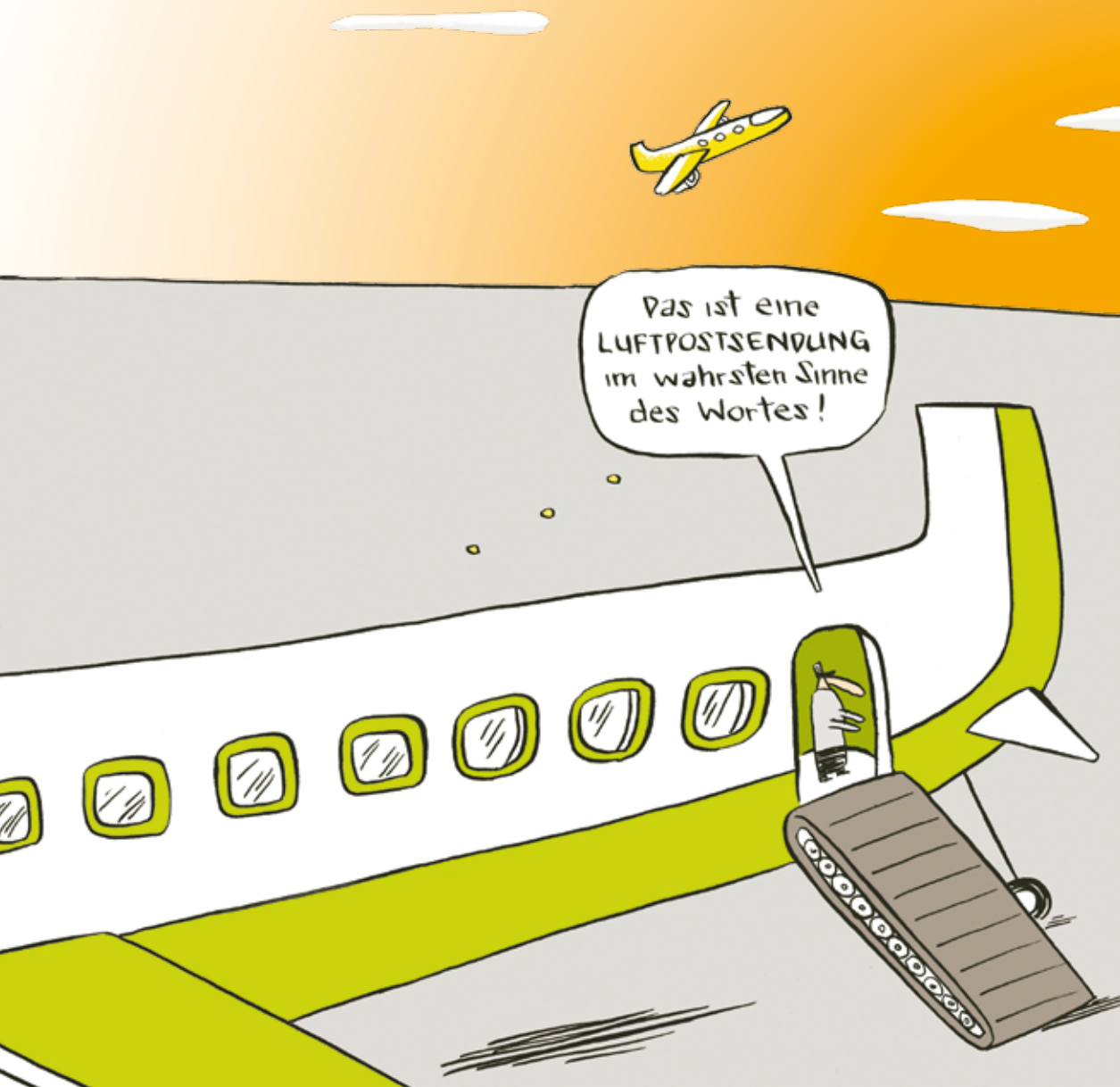
Für ein modernes Dienstleistungsunternehmen wie den Flughafen Wien sind gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein zentraler Erfolgsfaktor. Auf dem Engagement und tatkräftigen Einsatz der 4.266 Mitarbeiter der Flughafen-Wien-Gruppe ruht – neben anderen zum Teil externen Erfolgs- und Einflussfaktoren – die positive Entwicklung des Unternehmens. Gerade in herausfordernden Zeiten darf dieser Aspekt nicht außer Acht gelassen werden, denn nur durch unternehmensweiten Teamgeist und verstärkten Einsatz der gesamten Belegschaft kann der Flughafen Wien gestärkt aus der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Krise hervorgehen.

Teamgeist im Sinne von gemeinsam an einem Strang ziehen, bestimmt unseren operativen Alltag. Die im Europavergleich einzigartige Minimum Connecting Time sowie die hohe Pünktlichkeitsrate können nur durch das gute Zusammenspiel des Teams im Segment Handling gewährleistet werden. Auch die Mitarbeiter im Bereich Sicherheit leisten hier ihren Beitrag – optimale Abläufe garantieren höchste Sicherheitsstandards. Die Umsatzentwicklung spiegelt die steigende Bedeutung des Segments Non-Aviation wider, das 2008 den größten Zuwachs verzeichnen konnte. Das umfangreiche Dienstleistungsportfolio des Segments reicht von Shopping und Gastronomie über die Parkierung bis hin zum Immobilienmanagement. Auch in diesen serviceorientierten Geschäftsfeldern spielt Teamgeist eine wichtige Rolle. Den reibungslosen Flugbetrieb stellen die Mitarbeiter des Segments Airport sicher. Sie sind unter anderem für den Betrieb und die laufende Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals verantwortlich. So unterschiedlich sich die Einsatzgebiete für den einzelnen Mitarbeiter auch gestalten, ein gemeinsames Ziel verbindet sie: den Erfolgskurs des Flughafen Wien auch unter geänderten Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren sicherzustellen.



# Diversifizieren Sie Ihr Geschäft!

Bauen Sie Geschäftsfelder wie Immobilienvermietung,  
Parkierung und Shoppingflächen als Ergänzung zum Airport-Business auf!



OFFICE PARK



# Segmentberichterstattung

## Segment Airport

Die Tätigkeit des Segments Airport umfasst den Betrieb und die Instandhaltung aller Bewegungsflächen des Terminals, sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung sowie das Ausbauprojekt Terminalerweiterung VIE-Skylink. Der strategische Schwerpunkt liegt in der mittel- und langfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Pisten- und Terminalkapazität.

### Segment Airport im Überblick, Finanzwerte in € Mio.

	2008	Veränderung in %	2007	2006
Umsatz	250,8	3,6	242,2	211,3
EBITDA	134,4	1,6	132,3	113,2
EBITDA-Margin in %	48,2	-	49,1	47,4
Abschreibungen	37,2	-2,7	38,2	37,5
EBIT	97,3	3,4	94,1	75,7
EBIT-Margin in %	34,9	-	34,9	31,7
Segmentvermögen <sup>1)</sup>	1.026,2	25,3	818,8	755,8
Investitionen <sup>1)</sup>	245,3	77,4	138,2	141,4
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	399	5,5	378	382

1) angepasst

### Entwicklung im Geschäftsjahr

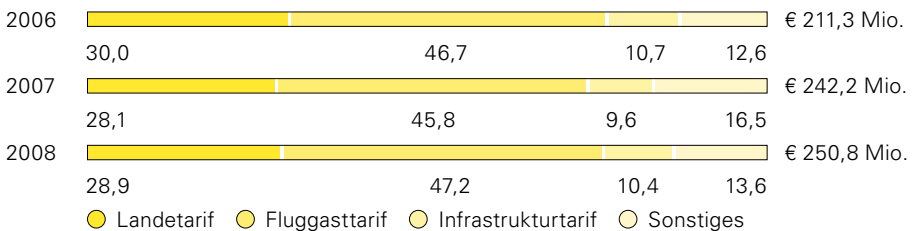
Das Segment Airport ist mit einem Anteil von 45,8 Prozent am Gesamtumsatz 2008 unverändert das umsatzstärkste Segment der Flughafen-Wien-Gruppe. Der Umsatz setzt sich im Wesentlichen aus den Flughafentarif (Lande-, Fluggast- und Infrastrukturtarif sowie den per 1. Juli 2008 eingeführten PRM-Tarif) zusammen und konnte dank der positiven Verkehrsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr um 3,6 Prozent auf € 250,8 Mio. gesteigert werden.

Die am Flughafen Wien eingehobenen Lande-, Fluggast-, Park- und Infrastrukturtarife unterliegen einer jährlichen Anpassung an das Verkehrswachstum und die Inflationsrate. Diese seit 2001 geltende Indexformel wurde 2006 von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde bis 31.12.2009 verlängert. Basierend auf diese Formel erfolgte per 1.1.2008 eine Absenkung des Landetarifs, des Parktarifs und des Infrastrukturtarifs Airside um 0,09 Prozent. Der Infrastrukturtarif Betankung wurde um 1,06 Prozent angehoben. Der Passagiertarif und der Infrastrukturtarif Landside wurden um 1,04 Prozent abgesenkt.



Mit € 97,3 Mio. erwirtschaftete das Segment Airport auch im Geschäftsjahr 2008 den größten Beitrag zum Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT). Die externen Betriebsaufwendungen konnten um 0,6 Prozent auf € 113,7 Mio. gesenkt werden. Die Erhöhung der Umsätze um 3,6 Prozent und die Senkung der externen Aufwendungen um 0,6 Prozent resultieren in einem Anstieg des Segment-EBIT um 3,4 Prozent auf € 97,3 Mio. Das EBITDA des Segments Airport verbesserte sich um 1,6 Prozent auf € 134,4 Mio., womit bei einem Umsatzwachstum von 3,6 Prozent die EBITDA-Marge um 0,9 Prozentpunkte auf 48,2 Prozent zurückging.

#### Umsatzstruktur des Segments Airport in %



#### Verkehrsentwicklung im Detail

Die dynamische Entwicklung der Low-Cost-Carrier sowie das höhere Verkehrsaufkommen nach Osteuropa und in den Nahen und Mittleren Osten waren verantwortlich für die positive Verkehrsentwicklung des Berichtsjahres. Mit einem Passagierwachstum von 5,2 Prozent auf 19.747.289 Passagiere wurde der europäische Durchschnitt von -0,7 Prozent erneut und deutlich übertroffen. Die Anzahl der Flugbewegungen war mit 266.402 Starts und Landungen um 4,5 Prozent höher als im Vorjahr. Das Höchstabfluggewicht (MTOW) stieg um 6,3 Prozent, während das Frachtaufkommen um 1,6 Prozent gesunken ist. Die Low-Cost-Carrier verzeichneten einen Anstieg um 31,3 Prozent auf 4.601.963 Passagiere, womit ihr Anteil am Gesamtpassagieraufkommen des Flughafens Wien von 18,7 Prozent auf 23,3 Prozent anwuchs. Mit einem weiteren Ausbau des Streckennetzes auf 48 Osteuropa-Destinationen konnte der Flughafen Wien seine Spitzenrolle als Ost-West-Drehscheibe im europäischen Luftverkehr behaupten. Das Verkehrsaufkommen nach Osteuropa war um 9,6 Prozent höher als im Vorjahr, der Verkehr in den Nahen und Mittleren Osten konnte mit einem Plus von 6,3 Prozent ebenfalls wiederholt zulegen.

#### Investitionen

Die Gesamtinvestitionen im Segment Airport beliefen sich in der Berichtsperiode 2008 auf € 245,3 Mio. Die größten Investitionsprojekte bildeten die Terminalerweiterung VIE-Skylink (€ 163,4 Mio.), die Gepäcksortieranlage (€ 12,7 Mio.), Sicherheitssysteme (€ 1,4 Mio.), die Errichtung der neuen Feuerwache (€ 15,2 Mio.) sowie die Vorfelderweiterung Nordost (€ 5,6 Mio.).

## Marketingaktivitäten im Jahr 2008

Ziel des Aviation-Marketings ist es, den Flughafen Wien als „den“ Flughafen im Herzen Europas zu positionieren. Die Vermarktung als optimaler Ausgangs- und Zielpunkt für Urlaubsreisende sowie als effizientester Transferhub in Europa wurde 2008 konsequent fortgesetzt. Die aktive Akquisitionsstrategie wurde mit der Teilnahme an wichtigen Aviation-Konferenzen und -Messen sowie zahlreichen Gesprächen mit Airlines intensiviert. Parallel dazu wurden die Marketingaktivitäten in der Catchment Area des Flughafen Wien durch eine Werbekampagne verstärkt.

## Ausblick

Aufgrund der Auswirkungen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft wird eine deutliche Verlangsamung des weltweiten Wachstums in der Luftfahrtbranche prognostiziert. Die wirtschaftlich schwierige Situation der Low-Cost-Carrier und die Konsolidierungsmaßnahmen der Austrian Airlines Gruppe lassen einen Rückgang der Bewegungen und des Höchstabfluggewichts (MTOW) um 4,0% sowie der Gesamtpassagierentwicklung um 5,0% erwarten.

## Segment Handling

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

### Segment Handling im Überblick, Finanzwerte in € Mio.

	2008	Veränderung in %	2007	2006
Umsatz	152,2	3,5	147,0	139,6
EBITDA	22,3	14,8	19,4	19,4
EBITDA-Margin in %	12,6	-	11,4	12,0
Abschreibungen	7,8	2,4	7,6	6,7
EBIT	14,5	22,9	11,8	12,8
EBIT-Margin in %	8,2	-	6,9	7,9
Segmentvermögen <sup>1)</sup>	42,3	1,9	41,5	40,0
Investitionen <sup>1)</sup>	7,1	-40,9	12,1	7,7
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	2.210	5,8	2.089	2.020

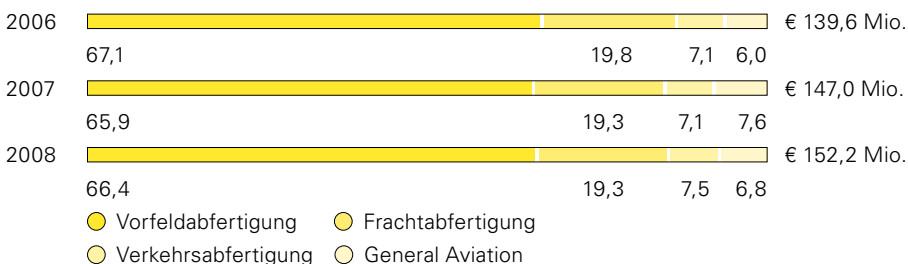
<sup>1)</sup> angepasst

## Entwicklung im Geschäftsjahr

Das Segment Handling konnte die Umsatzerlöse 2008 um 3,5 Prozent auf € 152,2 Mio. erhöhen, was einem Anteil von 27,8 Prozent am Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe entspricht. Mit einem leichten Anstieg des durchschnittlichen Marktanteils von 89,0 Prozent auf 89,8 Prozent konnte sich das Segment Handling gegenüber dem Mitbewerber Fraport Ground Services Austria GmbH weiterhin sehr gut behaupten. In Summe wurden im Berichtsjahr 239.256 Flugbewegungen (+5,45%) im Linien- und Charterverkehr, 26.343 Bewegungen der General Aviation, 555.979 Tonnen (Gepäck in & out inklusive Transfer, Post, Cargo inklusive Trucking) und rund 17,4 Mio. Gepäckstücke gezählt. Bei den Abfertigungsvorgängen konnte die Austrian Airlines Gruppe aufgrund der positiven Entwicklung in den ersten drei Quartalen ein Gesamtjahresplus von 1,1 Prozent erzielen. Mit 40,5 Prozent verzeichneten die Low-Cost-Carrier (Air Berlin, Germanwings, SkyEurope und NIKI) einen massiven Anstieg der Abfertigungsvorgänge und waren damit wie schon im Vorjahr der Hauptwachstumstreiber.

Kürzere Bodenzeiten, reduzierte Leistungspakete und anhaltender Preisdruck charakterisieren die Forderungen der Airlines – Vereinbarungen von Qualitätszielwerten in Form von Service Level Agreements gewinnen zunehmend an Bedeutung. Das Segment Handling unterstützt durch die Gewährleistung kurzer Umsteigezeiten und einer hohen Pünktlichkeitsquote erfolgreich die Hub-Funktion des Flughafen Wien und bietet allen Kunden wettbewerbsfähige Produkte und Qualität. Auf dieser Basis konnten bestehende Verträge verlängert sowie Verträge mit neuen Kunden – unter anderen Skywork, Jade Cargo und Cargolux – abgeschlossen werden.

### Umsatzstruktur des Segments Handling in %



Im Bereich Fracht-Handling trat im zweiten Quartal 2008 mit Swissport ein zweiter Cargo-Handling-Anbieter in den Markt, der im Jahresdurchschnitt einen Marktanteil von 4,2 Prozent am Gesamtfrachtaufkommen einnahm. Airlines wie Lufthansa Cargo AG, Air France, Alitalia, KLM und CSA werden nunmehr im Trucking von Swissport, in der Luftfracht aber weiterhin vom VIE-Frachthandling abgefertigt. Das von VIE-Handling abgefertigte Frachtvolumen betrug 2008 256.759 Tonnen, davon entfielen 187.303 Tonnen (-2,3%) auf die Luftfracht; durch den Wettbewerb reduzierte sich das Trucking bei stagnierendem Gesamtaufkommen von 80.573 Tonnen im Vorjahr auf 69.456 Tonnen.

Während der Anteil der Austrian Airlines Gruppe aufgrund der Reduktion von Langstreckendestinationen ab Winterflugplan 2008 von 50,4 Prozent im Vorjahr auf rund 47 Prozent zurückging, konnte der Marktanteil der Korea-Traffic von 28 Prozent im Vorjahr auf 29,5 Prozent Mitte 2008 gesteigert werden. Auf den gesamten Far-East-Traffic entfallen 33,3 Prozent. Dieser Anstieg ist auf den Umschlag koreanischer Produkte wie Autoteile, Unterhaltungselektronik und Weißware von Korea in diverse Endfertigungsstätten in Osteuropa zurückzuführen. Aufgrund der globalen Wirtschaftssituation nahm das Aufkommen ab November deutlich ab.

Trotz weiteren Wachstums und erschwerter Arbeitsbedingungen aufgrund des Ausbaus konnte die Pünktlichkeitsrate mit 99,7 Prozent das Niveau des Vorjahres von 99,6 Prozent leicht übertreffen. Die auf Messdaten basierende laufende Überwachung von Handling-Prozessen und die vorausschauende Steuerung von Anschlussflügen über das Hub Control Center haben sich bewährt. Die Messdatenerfassung wurde deshalb 2008 schrittweise in einem Testbetrieb auf den Frachtbereich ausgedehnt. Die Luftfrachtsendungen werden mit Barcode-Scannern von der Übernahme bis zur Verbauung und Auslagerung verfolgt, was eine Serviceverbesserung sowie künftig Prozessoptimierungen ermöglichen soll.

Die positive Umsatzentwicklung wurde auch durch die Tochtergesellschaft Vienna Aircraft Handling GmbH, die umfassende Serviceleistungen für alle Sparten der General Aviation anbietet, unterstützt. Die Zahl der Flugbewegungen im Bereich General Aviation stieg um 1,2 Prozent auf 26.343, die Anzahl der abgefertigten Passagiere stieg um 11,5 Prozent. Im Teilbereich Private Aircraft Handling (Brokerage) musste ein Umsatzrückgang von 16 Prozent im Vergleich zum Vorjahr hingenommen werden, wofür primär der Rückgang um 47,3 Prozent im Charter-Segment verantwortlich war. Im Bereich Betankung von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt konnten die Umsätze um 6 Prozent gesteigert werden, das Treibstoffvolumen verzeichnete einen Anstieg um 2 Prozent auf rund 18,2 Millionen Liter. Die Umsatzerlöse im Bereich Hangarierung erhöhten sich aufgrund der Vollausslastung der Hangarflächen um weniger als 1 Prozent und im Bereich Vermietung um 10 Prozent. Entscheidend für das gute Ergebnis der Vienna Aircraft Handling GmbH war die UEFA EURO 2008™ – mit rund 1.150 Bewegungen waren Umsatzerlöse in Höhe von etwa € 1,5 Mio. verbunden.

Der durchschnittliche Personalstand des Segments Handling stieg im Berichtsjahr um 5,8 Prozent auf 2.210 Mitarbeiter. Dies ist vor allem durch die hohen Wachstumsraten bei den Bewegungen in den Vorjahren und bis Mitte des Berichtsjahres begründet. Die Personalaufwendungen waren um 3,0 Prozent höher als im Vorjahr.

Bei einem EBIT von € 14,5 Mio. konnte die EBIT-Margin von 6,9 Prozent des Vorjahres auf 8,2 Prozent gesteigert werden. Die EBITDA-Margin wurde von 11,4 Prozent auf 12,6 Prozent verbessert.

## Investitionen

Im Jahr 2008 wurden im Segment Handling Investitionen in Höhe von € 7,1 Mio. getätigt. Der Schwerpunkt lag auf Geräten und Fahrzeugen für den Abfertigungsbedarf wie Passagiertreppen und Luftfahrzeugschlepper. Investiert wurde auch in die Generalüberholung von acht Cateringfahrzeugen sowie in die Anschaffung von 36 Erdgasautos der Marke VW-Caddy, die am Vorfeld zum Einsatz kommen. Geplant ist, schrittweise sämtliche Personenkraftwagen der Flugzeugabfertigung auf Erdgasantrieb umzustellen, um die Schadstoffemissionen zu reduzieren und Kostenvorteile zu erzielen.

## Ausblick

Für die nächsten Jahre ist mit einer Fortführung der bestehenden Regelungen für die Bodenabfertigung zu rechnen, weshalb im Bereich der Vorfeldabfertigung mit keinem zusätzlichen Konkurrenten gerechnet wird. Für das Jahr 2009 erwarten wir, bei einem Rückgang der Gesamtbewegungen um 4 Prozent den Marktanteil stabil bei knapp 90 Prozent halten zu können. Als Auswirkung der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise und aufgrund der volatilen Passagiernachfrage wird es seitens der Fluglinien neben der Reduktion von Frequenzen zu kurzfristigen Streichungen von Flügen (Commercial Cancellations) kommen. Der Preisdruck wird nicht zuletzt auch durch den Konsolidierungsprozess der Austrian Airlines Gruppe steigen.

Für das Gesamtaufkommen im Frachtbereich rechnen wir mit einem deutlichen Rückgang um rund 15 Prozent. Neben der Austrian Airlines Gruppe bleibt der Hauptgeschäftszweig der Korea-Verkehr mit Schwerpunkt Importe nach Osteuropa. Obwohl der Flughafen Wien bei der Luftfracht mit hoher Qualität und Schnelligkeit punkten kann, gehen wir aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation von einem Rückgang vor allem bei der Elektronikbranche und den Automobilzulieferern aus. Der Marktanteil von VIE-Cargo wird nach dem unterjährigen Markteintritt von SwisSPORT auf etwa 94 Prozent sinken. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen steht das Handling vor der Herausforderung, seine Kapazitäten möglichst schnell an die tatsächliche Entwicklung bei Bewegungen, Passagieren und Fracht anzupassen. Dazu werden Maßnahmen beim Personal in Form von Überstundenabbau, Reduktion der Resturlaube, kein Nachbesetzen bei natürlichen Abgängen und Ausschöpfen aller vorhandenen Synergien gesetzt; die Investitionen werden auf unverzichtbare Ersatzinvestitionen reduziert.

# Segment Non-Aviation

Die Tätigkeit des Segments Non-Aviation umfasst die Erbringung zahlreicher Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, Werbeflächen, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Baumanagement und Beratungsleistungen.

## Segment Non-Aviation im Überblick, Finanzwerte in € Mio.

	2008	Veränderung in %	2007	2006
Umsatz	144,5	9,3	132,2	112,8
EBITDA	72,0	20,7	59,7	56,6
EBITDA-Margin in %	33,4	-	30,7	32,8
Abschreibungen	23,3	-4,9	24,5	21,4
EBIT	48,8	38,4	35,2	35,2
EBIT-Margin in %	22,6	-	18,1	20,4
Segmentvermögen <sup>1)</sup>	438,9	5,6	415,4	373,0
Investitionen	45,1	4,7	43,1	54,1
durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	1.503	2,6	1.465	1.278

1) angepasst

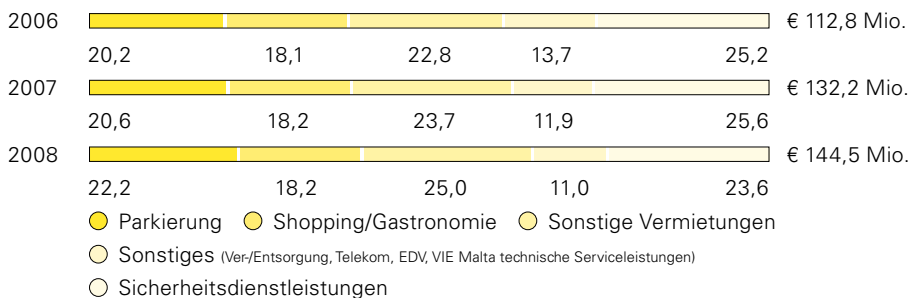
## Entwicklung im Geschäftsjahr

Im Berichtsjahr 2008 konnte das Segment Non-Aviation die externen Umsatzerlöse um 9,3 Prozent auf € 144,5 Mio. steigern, wobei wie im Vorjahr die Bereiche Parkierung, Retail, Werbeflächen und Vermietung den größten Wachstumsbeitrag lieferten. Der Anteil am Gesamtumsatz der Flughafen-Wien-Gruppe stieg von 25,3 Prozent im Vorjahr auf 26,4 Prozent. Trotz einer Erhöhung der Materialaufwendungen um 13,4 Prozent auf € 23,6 Mio. und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 5,8 Prozent auf € 37,8 Mio. konnte das EBIT um 38,4 Prozent auf € 48,8 Mio. gesteigert werden. Die EBIT-Marge beläuft sich auf 22,6 Prozent nach 18,1 Prozent im Vorjahr. Der Anteil des Segments Non-Aviation am Konzern-EBIT beträgt 36,6 Prozent nach 29,3 Prozent im Vorjahr. Das EBITDA des Segments konnte um 20,7 Prozent auf € 72,0 Mio. gesteigert werden, die EBITDA-Marge von 30,7 Prozent auf 33,4 Prozent.

Im Bereich Parkierung konnte mit einem Plus von € 5,0 Mio. auf € 32,2 Mio. die größte Umsatzsteigerung verzeichnet werden. Zu dieser Entwicklung haben die Erweiterung des Parkhauses 4 um 2.268 Stellplätze, die Inbetriebnahme des Kurzparkplatzes K3 bei Stilllegung des Kurzparkplatzes K2 sowie die ganzjährige Einbeziehung der Umsätze der Mazur Parkplatz GmbH maßgeblich beigetragen. Die Anteile an der Mazur Parkplatz GmbH wurden in der zweiten Jahreshälfte des Geschäftsjahres 2007 erworben. Für die Erhöhung der Umsätze aus der sonstigen Vermietung um 15,0 Prozent auf € 36,1 Mio. zeichnet vor allem die im Vergleich zum Vorjahr um 67,7% gesteigerte Vermietungsleistung

tung bei den Werbeflächen verantwortlich. Die Umsatzerlöse aus dem Bereich Shopping und Gastronomie konnten im Vergleich zur Vorjahresperiode mit 9,5 Prozent überproportional zum Passagieraufkommen wachsen und belaufen sich auf € 26,3 Mio. Die originären Umsätze der Shops und Gastronomiebetriebe erhöhten sich um 7,8 Prozent auf € 159,5 Mio. Im Bereich Sicherheitskontrolle, für den die 100-prozentige Tochtergesellschaft Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H. verantwortlich ist, konnte der Umsatz auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten werden.

#### Umsatzstruktur des Segments Non-Aviation in %



#### Shopping

	2008	Veränderung in %	2007	2006
Verkaufsfläche in m <sup>2</sup> (ohne Nebenflächen)	7.212	-1,7	7.333	7.218
Umsatz der Geschäfte in € Mio.	130,2	8,1	120,4	106,7
Erlös in € Mio.	21,1	8,0	19,6	16,5

#### Gastronomie

	2008	Veränderung in %	2007	2006
Verkaufsfläche in m <sup>2</sup> (ohne Nebenflächen)	4.105	1,8	4.034	3.981
Umsatz der Lokale in € Mio.	29,3	11,4	26,3	24,5
Erlös in € Mio.	5,2	15,6	4,5	4,0

## Investitionen

Die Investitionsschwerpunkte des Segments Non-Aviation bildeten der Abschluss der Erweiterung des Parkhauses 4 mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von € 25,3 Mio. (davon Zugang in der Berichtsperiode in Höhe von € 13,4 Mio.), Investitionen in die Infrastruktur (Vorplatz Terminal und Kurzparkplatz K3) in Höhe von € 8,4 Mio. sowie die Errichtung des „Airport Logistic Center Nord 2“ (€ 7,7 Mio.), das im Jänner 2009 eröffnet wurde. Das Tendersverfahren für die Vergabe der 33 Shops und 19 Restaurants in der Terminalerweiterung VIE-Skylink wurde im Berichtsjahr abgeschlossen, und es erfolgt nun mit den Betreibern die Detailplanung dieser Flächen.

## Ausblick

Den operativen Schwerpunkt des Geschäftsjahres 2009 im Bereich Retail werden die Vorbereitungen zur Inbetriebnahme der neuen Geschäftsflächen im VIE-Skylink bilden. Nach der Erneuerung von Frachtanlagen und dem Ausbau der Büroimmobilien in den letzten Jahren werden weitere Projekte evaluiert. Im Bereich der Parkierung werden 2009 keine weiteren Ausbauten erfolgen; es startet jedoch die Planung weiterer Parkhäuser.



# Konzernabschluss 2008 der Flughafen Wien AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	126
Konzern-Bilanz	127
Konzern-Geldflussrechnung	128
Aufstellung der erfassten Gewinne und Verluste	129
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	130
Konzern-Anhang	132
Grundlagen und Methoden	132
Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	138
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	151
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	161
Sonstige Angaben	175
Konzernunternehmen	191
Beteiligungen der Flughafen Wien AG	192
Erklärung des Vorstands nach § 82 Börsegesetz	202
Bestätigungsvermerk	203

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2008

in T€	Anhang	2008	2007
Umsatzerlöse	(1)	548.059,1	521.424,6
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	13.239,9	14.315,0
Betriebsleistung		561.299,1	535.739,6
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	(3)	-39.991,6	-37.007,7
Personalaufwand	(4)	-220.197,9	-213.365,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(5)	-99.196,2	-94.373,5
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		201.913,4	190.992,5
Abschreibungen	(6)	-68.654,7	-70.648,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		133.258,7	120.343,9
Beteiligungsergebnis ohne at equity Unternehmen	(8)	394,3	350,0
Zinsergebnis	(9)	-5.704,7	-7.017,7
Sonstiges Finanzergebnis	(10)	-12.914,4	-3.744,8
Finanzergebnis ohne at equity Unternehmen		-18.224,8	-10.412,5
Beteiligungsergebnis at equity Unternehmen	(7)	3.932,4	4.038,3
Finanzergebnis		-14.292,4	-6.374,2
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		118.966,3	113.969,7
Ertragsteuern	(11)	-27.829,1	-26.515,0
Periodenergebnis		91.137,2	87.454,7
Davon entfallend auf:			
Gesellschafter der Muttergesellschaft		91.148,8	87.678,0
Minderheitsgesellschafter		-11,6	-223,4
Im Umlauf befindliche Aktien (gewichteter Durchschnitt in Stück)	(21)	21.000.000	21.000.000
Ergebnis je Aktie (in €, verwässert = unverwässert)		4,34	4,18
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende je Aktie (in €)		2,60	2,50
Vorgeschlagene/ausbezahlte Dividende (in T€)		54.600,0	52.500,0

# Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2008

## Aktiva

in T€	Anhang	31.12.2008	31.12.2007
<b>Langfristiges Vermögen</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	(12)	12.715,7	9.318,1
Sachanlagen	(13)	1.320.988,0	1.098.496,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(14)	122.690,1	122.595,1
Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen	(15)	104.790,1	99.704,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(16)	3.075,6	2.528,0
Latente Steuerabgrenzung	(11)	0,0	1.193,7
		1.564.259,5	1.333.834,9
<b>Kurzfristiges Vermögen</b>			
Vorräte	(17)	3.535,9	3.378,2
Wertpapiere	(18)	94.418,6	142.078,6
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	66.427,3	52.268,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(20)	6.642,8	29.293,0
		171.024,6	227.018,6
Summe Aktiva		1.735.284,1	1.560.853,5

## Passiva

in T€	Anhang	31.12.2008	31.12.2007
<b>Eigenkapital</b>			
Grundkapital	(21)	152.670,0	152.670,0
Kapitalrücklagen	(22)	117.657,3	117.657,3
Sonstige Rücklagen	(23)	5.726,8	-2.421,7
Einbehaltene Ergebnisse	(24)	500.052,7	466.317,4
Minderheitenanteile	(25)	277,5	711,8
		776.384,3	734.934,8
<b>Langfristige Schulden</b>			
Rückstellungen	(26)	89.327,3	92.274,3
Finanzverbindlichkeiten	(27)	488.198,2	468.191,9
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	43.693,9	47.366,9
Latente Steuerabgrenzung	(11)	5.467,2	0,0
		626.686,6	607.833,1
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Steuerrückstellungen	(29)	300,0	582,3
Übrige Rückstellungen	(29)	107.854,2	100.768,8
Finanzverbindlichkeiten	(27)	120.132,3	144,8
Lieferantenverbindlichkeiten	(30)	61.579,9	65.172,9
Übrige Verbindlichkeiten	(31)	42.346,8	51.416,8
		332.213,1	218.085,6
Summe Passiva		1.735.284,1	1.560.853,5

# Konzern-Geldflussrechnung

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2008

in T€	2008	2007
Ergebnis vor Ertragsteuern	118.966,3	113.969,7
+ Abschreibungen / - Zuschreibungen auf das Anlagevermögen (mit Finanzanlagen)	74.233,9	71.886,9
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von Anlagevermögen	2.546,7	-89,1
+ Verluste / - Gewinne aus dem Abgang von sonstigen Finanzanlagen	6.868,3	0,0
- Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	-1.365,8	-1.412,9
- Sonstige zahlungsunwirksame Vorgänge	-410,9	34,8
- Erhöhung / + Senkung Vorräte	-157,7	-444,2
- Erhöhung / + Senkung Forderungen	-11.531,9	34.749,5
+ Erhöhung / - Senkung Rückstellungen	7.514,9	-10.862,9
+ Erhöhung / - Senkung Verbindlichkeiten	-22.379,2	-10.298,3
Veränderung aus Währungsumrechnung	-1.120,4	-1.674,0
Netto-Geldfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	173.164,2	195.859,7
- Zahlungen für Ertragsteuern	-24.768,5	-31.446,3
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	148.395,7	164.413,3
+ Einzahlungen aus Anlagenabgang (ohne Finanzanlagen)	114,0	7.314,7
+ Einzahlungen aus Finanzanlagenabgang	15,0	13,4
- Auszahlungen für Anlagenzugang (ohne Finanzanlagen)	-268.783,1	-193.799,4
- Auszahlungen für Finanzanlagenzugang	-929,6	-7.713,3
- Auszahlungen für Unternehmenserwerbe	0,0	-30.853,0
+ Einzahlungen aus nicht rückzahlbaren Zuschüssen	57,0	0,0
+ Einzahlungen aus Abgang sonstiger Finanzanlagen	97.044,1	0,0
- Auszahlungen für Wertpapiere	-62.186,4	-52.099,2
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-234.669,1	-277.136,9
- Auszahlungen für die Bedienung des Eigenkapitals	-52.500,0	-46.200,0
Veränderung Minderheitsgesellschafter	-23.951,9	-7.528,1
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	139.993,8	103.874,0
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	63.541,8	50.145,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-22.731,5	-62.577,7
Veränderung aus Währungsumrechnung	81,4	1,8
+ Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	29.293,0	91.868,9
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	6.642,8	29.293,0

Für zusätzliche Angaben siehe Anhang (32)

# Aufstellung der erfassten Gewinne und Verluste

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2008

in T€	2008	2007
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (brutto)</b>		
Wertänderung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren		
direkt im Eigenkapital verrechnet	-257,7	-10,8
ins Ergebnis der laufenden Periode umgebucht	0,0	2.550,6
Veränderung aus Währungsumrechnung		
direkt im Eigenkapital verrechnet	6.412,8	-3.061,2
Marktwertbewertung Minderheitenanteile Put-Option	-1.067,5	-7.411,3
Erwerb Minderheitenanteile aus Put-Option	-4.131,0	0,0
Cash-Flow Hedge	-410,9	34,8
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste		
direkt im Eigenkapital verrechnet	2.996,4	1.951,9
Mitarbeiterstiftung	380,0	1.197,0
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital verrechnete Posten	-676,9	-1.623,4
Summe der direkt im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste	3.245,1	-6.372,4
Periodenergebnis	91.137,2	87.454,7
Summe der erfassten Gewinne und Verluste	94.382,4	81.082,3
davon entfallend auf:		
Gesellschafter der Muttergesellschaft	94.383,8	83.131,9
Minderheitsgesellschafter	-1,5	-2.049,6

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Beträge in T€	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Available for Sale/AfS-Rücklage	Sicherungsrücklage
Stand zum 1.1.2007	152.670,0	117.657,3	-1.905,4	0,0
Währungsumrechnung				
Marktwertbewertung Minderheitenanteile Put-Option				
Marktwertbewertung von Wertpapieren			1.904,7	
Cash-Flow Hedge				26,1
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste				
Mitarbeiterstiftung				
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0,0	0,0	1.904,7	26,1
Periodenergebnis				
Summe der erfassten Gewinne und Verluste	0,0	0,0	1.904,7	26,1
Kapitalrückzahlung Minderheitenanteile				
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2007	152.670,0	117.657,3	-0,7	26,1
Stand zum 1.1.2008	152.670,0	117.657,3	-0,7	26,1
Währungsumrechnung				
Marktwertbewertung Minderheitenanteile Put-Option				
Erwerb Minderheitenanteile aus Put-Option				
Marktwertbewertung von Wertpapieren			-193,3	
Cash-Flow Hedge				-308,2
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste				
Mitarbeiterstiftung				
Direkt im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste	0,0	0,0	-193,3	-308,2
Periodenergebnis				
Summe der erfassten Gewinne und Verluste	0,0	0,0	-193,3	-308,2
Kapitalrückzahlung Minderheitenanteile				
Dividendenausschüttung				
Stand zum 31.12.2008	152.670,0	117.657,3	-194,0	-282,1

Versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste	Währungs- umrechnungs- rücklage	Summe sonstiger Rücklagen	Einbehaltene Ergebnisse	Summe vor Minderheiten	Minderheiten- anteile	Gesamt
-5.141,3	2.465,1	-4.581,5	431.545,4	697.291,2	23.989,9	721.281,1
	-1.234,9	-1.234,9		-1.234,9	-1.826,2	-3.061,2
		0,0	-7.411,3	-7.411,3		-7.411,3
		1.904,7		1.904,7		1.904,7
		26,1		26,1		26,1
1.463,9		1.463,9		1.463,9		1.463,9
		0,0	705,3	705,3		705,3
1.463,9	-1.234,9	2.159,8	-6.706,0	-4.546,2	-1.826,2	-6.372,4
			87.678,0	87.678,0	-223,4	87.454,7
1.463,9	-1.234,9	2.159,8	80.972,0	83.131,9	-2.049,6	81.082,3
				0,0	-21.228,6	-21.228,6
			-46.200,0	-46.200,0		-46.200,0
-3.677,4	1.230,2	-2.421,7	466.317,4	734.223,0	711,8	734.934,8
-3.677,4	1.230,2	-2.421,7	466.317,4	734.223,0	711,8	734.934,8
	6.402,6	6.402,6		6.402,6	10,1	6.412,8
		0,0	-1.067,5	-1.067,5		-1.067,5
		0,0	-4.131,0	-4.131,0		-4.131,0
		-193,3		-193,3		-193,3
		-308,2		-308,2		-308,2
2.247,3		2.247,3		2.247,3		2.247,3
		0,0	285,0	285,0		285,0
2.247,3	6.402,6	8.148,5	-4.913,5	3.235,0	10,1	3.245,1
			91.148,8	91.148,8	-11,6	91.137,2
2.247,3	6.402,6	8.148,5	86.235,3	94.383,8	-1,5	94.382,4
				0,0	-432,8	-432,8
			-52.500,0	-52.500,0		-52.500,0
-1.430,0	7.632,9	5.726,8	500.052,7	776.106,8	277,5	776.384,3

# Konzern-Anhang

## Grundlagen und Methoden

### Angaben zum Unternehmen

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

### Grundlagen der Rechnungslegung

Die Erstellung des Konzernabschlusses der Flughafen Wien AG zum 31. Dezember 2008 erfolgte in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie mit § 245a UGB.

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

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

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

### Anwendung von neuen und geänderten Standards und Interpretationen

Im Geschäftsjahr hat der Konzern alle neuen und geänderten Standards und Interpretationen, die vom International Accounting Standards Board (IASB) und vom International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) des IASB veröffentlicht und von der EU übernommen wurden, angewendet, soweit sie für die Geschäftstätigkeit des Konzerns relevant und bereits verpflichtend anzuwenden waren. Insbesondere wurden folgende Verlautbarungen des IASB im Geschäftsjahr erstmals angewendet:



- Änderung des IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ und des IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ betreffend Umgliederung finanzieller Vermögenswerte
- IFRIC 11 „IFRS 2 – Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen“
- IFRIC 14 „IAS 19 – Obergrenze eines nach IAS 19 erfassten Vermögenswerts, Mindestfinanzierungsvorschriften und ihre Auswirkungen“

Aus der Anwendung neuer oder geänderter Standards und Interpretationen ergaben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. die Cash-Flows des Flughafen-Wien-Konzerns.

Die folgenden Standards und Interpretationen sind bereits veröffentlicht, waren jedoch noch nicht im Geschäftsjahr verpflichtend anzuwenden:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Überarbeitung des IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“</li> </ul>   | <p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Änderung des IAS 23 „Fremdkapitalkosten“</li> </ul>  | <p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Änderung des IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse nach IFRS“</li> </ul>  | <p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Änderung des IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ und des IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ betreffend kündbare Finanzinstrumente und Verpflichtungen infolge Liquidation</li> </ul>  | <p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Änderungen des IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der IFRS“ und des IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse nach IFRS“ betreffend Anschaffungskosten einer Tochtergesellschaft, eines Gemeinschaftsunternehmens oder eines assoziierten Unternehmens</li> </ul> | <p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen</p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Änderung des IFRS 2 „Aktienbasierte Vergütung“ betreffend Ausübungsbedingungen und Annullierungen</li> </ul>   | <p>Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen</p>   |

- Überarbeitung des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
  
- IFRS 8 „Operative Segmente“ Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen
  
- Änderung des IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ betreffend zur Sicherung qualifizierte Instrumente Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
  
- IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“ Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2008 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
  
- IFRIC 13 „Kundentreueprogramme“ Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen
  
- IFRIC 15 „Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien“ Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Jänner 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
  
- IFRIC 16 „Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“ Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Oktober 2008 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
  
- IFRIC 17 „Sachauschüttungen an Eigentümer“ Anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen
  
- Klarstellung zum Inkrafttreten der Änderungen des IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ und IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ zu „Reklassifizierung von Finanzinstrumenten“ Anzuwenden ab dem 1. Juli 2008; bisher nicht von der EU in europäisches Recht übernommen

Die Änderung des IAS 23 „Fremdkapitalkosten“, die die zwingende Aktivierung von Fremdkapitalkosten bei Anschaffung oder Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten vorsieht, wird im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG bereits seit dem Geschäftsjahr 2006 durch Inanspruchnahme des Wahlrechts des derzeit anzuwendenden IAS 23 berücksichtigt. Die anderen Standards und Interpretationen wurden noch nicht angewandt. Die Auswirkungen von IFRS 8 werden derzeit untersucht. Aus der künftigen Anwendung der anderen vorstehenden Standards und Interpretationen werden sich voraussichtlich keine wesentlichen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Flughafen Wien AG ergeben. Dies hätte auch für die erstmalige Anwendung von IFRIC 12 und der Klarstellung zum Inkrafttreten der Änderungen an IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ und IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ zu „Reklassifizierung von Finanzinstrumenten“ im laufenden Geschäftsjahr gegolten, die bis zum Bilanzstichtag noch nicht von der EU übernommen wurden.

### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden sämtliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen einbezogen (mit Ausnahme von sieben Tochterunternehmen und einem assoziierten Unternehmen). Tochterunternehmen sind Gesellschaften, die direkt oder indirekt von uns beherrscht werden.

Die sieben Tochterunternehmen und ein assoziiertes Unternehmen wurden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Der konsolidierte Umsatz dieser Gesellschaften belief sich im Geschäftsjahr auf unter 1,0 Prozent (Vorjahr: unter 1,0 Prozent) des Konzernumsatzes.

Die Existenz und Auswirkung von potenziellen Stimmrechten, die gegenwärtig ausgeübt oder umgewandelt werden können, werden bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen beherrscht wird, berücksichtigt. Ein beherrschender Einfluss besteht, wenn die Muttergesellschaft direkt oder indirekt in der Lage ist, die Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens zu bestimmen. Die Einbeziehung einer Tochtergesellschaft beginnt mit dem Zeitpunkt der Erlangung des beherrschenden Einflusses und endet bei dessen Wegfall.

Gemeinschaftsunternehmen sind Gesellschaften, über die mit anderen Unternehmen die gemeinsame Führung ausgeübt wird. Assoziierte Unternehmen sind Gesellschaften, auf die die Flughafen Wien AG maßgeblichen Einfluss ausübt und die weder Tochter- noch Gemeinschaftsunternehmen sind. Assoziierte Unternehmen werden ebenso wie Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

In den Konzernabschluss 2008 sind neben der Flughafen Wien AG zwölf inländische (Vorjahr: elf) und drei ausländische (Vorjahr: drei) Tochterunternehmen einbezogen, die von der Flughafen Wien AG beherrscht werden. Die Minderheitenanteile an der KSC Holding a.s. werden als Verbindlichkeit ausgewiesen, da die Minderheitsgesellschafter über einen Anspruch auf Verkauf ihrer Anteile an die Flughafen Wien AG verfügen

(Put-Option). Weiters wurden drei inländische Unternehmen (Vorjahr: drei) und vier ausländische Unternehmen (Vorjahr: vier) nach der Equity-Methode bewertet.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen und deren Konsolidierungsart werden in der Anlage zum Anhang angeführt.

Im Geschäftsjahr 2008 hat die Flughafen Wien AG zusätzliche 33,24 Prozent an den ausländischen Tochtergesellschaften BTS Holding, a.s. und KSC Holding, a.s. erworben. Daher beträgt der Kapitalanteil der Flughafen-Wien-Gruppe zum 31. Dezember 2008 80,95 Prozent. Die Kaufpreise in Höhe von T€ 661,0 für die Anteile an der BTS Holding, a.s. sowie in Höhe von T€ 22.372,8 für die KSC Holding, a.s. wurden als Transaktionen innerhalb der Gesellschaftersphäre behandelt und direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

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

## Änderungen des Konsolidierungskreises 2008

Im Geschäftsjahr 2008 wurde die folgende Gesellschaft erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen:

Name der Gesellschaft	Erwerbszeitpunkt	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	2.10.2008	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung

Die Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H. hat am 2. Oktober 2008 die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH mit einem Stammkapital in Höhe von T€ 35,0 gegründet. Der Gegenstand der Gesellschaft ist der Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie die Planung, Errichtung und Betreuung von Gebäuden und Anlagen.

Mit 1. Jänner 2009 wird auf der Grundlage eines Sacheinlage- und Einbringungsvertrages das dem Teilbetrieb „Flugplatz Vöslau“ zugeordnete Vermögen der Flughafen Wien AG in die Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH eingebracht.

Im Geschäftsjahr 2008 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

## Änderungen des Konsolidierungskreises 2007

Im Geschäftsjahr 2007 wurden die folgenden Gesellschaften erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen:

Name der Gesellschaft	Erwerbszeitpunkt	Art der Konsolidierung	Anteil am Kapital	Bemerkung
Corvin WTC Airport Business Center Vermietungs GmbH (nunmehr Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H.)	4.4.2007	Vollkonsolidierung	100,0%	Erwerb
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	21.4.2007	Vollkonsolidierung	100,0%	Gründung
Mazur Parkplatz GmbH	1.8.2007	Vollkonsolidierung	100,0%	Erwerb
Flughafen Friedrichshafen GmbH	25.5.2007	At-Equity	25,15%	Erwerb

Die Flughafen-Wien-Gruppe erwarb am 4. April 2007 100,0 Prozent der Anteile an der Corvin WTC Airport Business Center Vermietungs GmbH, Wien (nunmehr Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H., Schwechat), für einen Kaufpreis in Höhe von T€ 27.104,4. Der Kaufpreis wurde mit Barmitteln beglichen. Das erworbene Unternehmen besitzt und betreibt das „World Trade Center“-Bürogebäude (nunmehr Office Park 3) am Flughafen Wien-Schwechat. Im Zuge der Kaufpreisaufteilung wurde das Bürogebäude in Höhe von T€ 5.591,1 an den beizulegenden Zeitwert angepasst sowie ein Firmenwert in Höhe von T€ 4.380,0 ermittelt, der im Wesentlichen auf das erwartete langfristige Entwicklungspotenzial des Office Park 3 zurückzuführen ist. Mit dem Erwerb der Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H. sind Barmittel in Höhe von T€ 598,5 übernommen worden. Der konsolidierte Ergebnisbeitrag der Tochtergesellschaft seit dem Erwerb beträgt T€ 1.046,1. Wäre die Akquisition zum 1. Jänner 2007 erfolgt, würden die geschätzten konsolidierten Umsatzerlöse T€ 3.847,9 betragen sowie das geschätzte konsolidierte Periodenergebnis T€ 4.698,2 (inklusive außerordentliches Ergebnis in Höhe von T€ 3.610,1).

Zum 1. August 2007 hat die Flughafen Wien AG über ihre Konzerngesellschaft VIE Liegenheitsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. 100 Prozent der Anteile an der Mazur Parkplatz GmbH, Schwechat, für einen Kaufpreis in Höhe von T€ 4.380,0 erworben. Der Kaufpreis wurde mit Barmitteln beglichen. Aus dem Unternehmenszusammenschluss resultierte ein Firmenwert in Höhe von T€ 54,2; Barmittel in Höhe von T€ 32,9 wurden übernommen. Mit dem Erwerb der Gesellschaft wurden die Parkraumkapazitäten des Flughafen Wien um rund 5.000 Stellplätze erweitert. Der konsolidierte Ergebnisbeitrag der Tochtergesellschaft in den ersten fünf Monaten seit dem Erwerb beträgt T€ 30,3. Unter der Annahme, dass der Unternehmenszusammenschluss bereits zu Beginn des Geschäftsjahres stattgefunden hätte, würde der geschätzte Umsatzbeitrag T€ 1.330,0 und das geschätzte Periodenergebnis T€ 120,0 betragen.

Die folgenden Vermögenswerte und Schulden wurden im Rahmen der Akquisition von Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H. sowie Mazur Parkplatz GmbH erworben:

in T€	Beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt	Anpassung an beizulegende Zeitwerte	Buchwerte unmittelbar vor Erwerb
Immaterielle Vermögenswerte	14,3	0,0	14,3
Sachanlagen	27.635,9	5.591,1	22.044,8
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3,8	0,0	3,8
Vorräte	2,7	0,0	2,7
Forderungen und andere Vermögenswerte	212,6	0,0	212,6
Aktive latente Steuerabgrenzung	2.136,2	0,0	2.136,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	631,4	0,0	631,4
Finanzverbindlichkeiten	-0,4	0,0	-0,4
Rückstellungen	-147,9	0,0	-147,9
Verbindlichkeiten	-2.040,6	0,0	-2.040,6
Passive latente Steuerabgrenzung	-1.397,8	-1.397,8	0,0
Erworbenes Nettovermögen	27.050,2	4.193,3	22.856,9
Firmenwerte	4.434,2		
Bar bezahlter Kaufpreis	31.484,4		

Am 25. Mai 2007 wurde im Zuge einer Kapitalerhöhung ein Anteil von 25,15 Prozent an der Flughafen Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen, erworben. Die Gesellschaft betreibt den Flughafen in Friedrichshafen. Der Kaufpreis inklusive aktivierter Nebenkosten in Höhe von T€ 191,2 beträgt T€ 7.691,2 und ist unter den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erfasst. Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden die beim Flughafen Friedrichshafen bestehenden Kundenbeziehungen als ein im Beteiligungsansatz enthaltener immaterieller Vermögenswert identifiziert. Die Wertermittlung der Kundenbeziehungen erfolgte anhand der Residualwertmethode („Multiperiod Excess Earnings Method“). Die Kundenbeziehungen sind mit einem anteiligen beizulegenden Zeitwert von T€ 212,3 bewertet. Der im Beteiligungsansatz enthaltene Firmenwert beträgt T€ 2.043,6.

Im Geschäftsjahr 2007 fanden keine Entkonsolidierungen statt.

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

### Konsolidierungsmethoden

Nach IFRS sind sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse nach der Erwerbsmethode abzubilden. Der Kaufpreis des erworbenen Tochterunternehmens wird auf die erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden verteilt. Maßgeblich sind dabei die Wertverhältnisse zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt wurde. Die ansatzfähigen Vermögenswerte und die übernommenen Schulden und Eventualschulden werden unabhängig von der Beteiligungshöhe in voller Höhe mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Firmenwert angesetzt. Ein verbleibender passiver Unterschiedsbetrag wird unmittelbar erfolgswirksam erfasst. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entspre-

chend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst.

Beim Erwerb von zusätzlichen Anteilen an Unternehmen, die bereits als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen werden, wird der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreis und dem anteilig erworbenen Eigenkapital als Firmenwert angesetzt.

Minderheitenanteile am Reinvermögen der konsolidierten Tochterunternehmen werden innerhalb des Eigenkapitals des Konzerns als gesonderter Posten ausgewiesen, es sei denn, die Minderheitsgesellschafter verfügen über einen Anspruch auf Rückzahlung ihres Kapitalanteils oder auf Verkauf ihrer Anteile an die Muttergesellschaft. Minderheitenanteile bestehen aus dem Betrag solcher Anteile zum Tag des Unternehmenszusammenschlusses und dem Minderheitenanteil an den Änderungen des Eigenkapitals ab dem Zeitpunkt des Zusammenschlusses.

Erträge und Aufwendungen eines Tochterunternehmens werden ab dem Erwerbszeitpunkt in den Konzernabschluss einbezogen und bleiben bis zu dem Zeitpunkt einbezogen, an dem die Beherrschung durch das Mutterunternehmen endet. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Erlös aus der Veräußerung des Tochterunternehmens und seinem Buchwert, einschließlich der kumulierten Umrechnungsdifferenzen, die im Eigenkapital erfasst wurden, wird zum Zeitpunkt der Veräußerung als Gewinn oder Verlust aus dem Abgang des Tochterunternehmens erfasst. Aufwendungen und Erträge, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Ergebnisse zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden – soweit wesentlich – eliminiert.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, werden beim Erwerb mit den Anschaffungskosten angesetzt und in der Folge um den dem Flughafen-Wien-Konzern zustehenden Anteil am Ergebnis der Beteiligung erhöht oder vermindert. Der mit einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen verbundene Firmenwert ist im Buchwert des Anteils enthalten und wird nicht planmäßig abgeschrieben. In den auf den Unternehmenszusammenschluss folgenden Perioden werden die aufgedeckten stillen Reserven und stillen Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben oder aufgelöst. Der gesamte Buchwert des Anteils wird immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn die Anwendung der Vorschriften des IAS 39 darauf hinweist, dass der Anteil wertgemindert sein könnte.

## **Währungsumrechnung**

Fremdwährungsgeschäfte in den einzelnen Konzerngesellschaften werden mit dem zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles gültigen Kurs in die funktionale Währung umgerechnet. Monetäre Posten in Fremdwährung werden mit dem zum Bilanzstichtag gültigen Devisenmittelkurs angesetzt. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich in saldierter Form erfolgswirksam erfasst.

Berichtswährung und funktionale Währung der österreichischen Konzerngesellschaften ist der Euro. Funktionale Währung der ausländischen Tochtergesellschaften und der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ist die jeweilige Landeswährung, da diese Gesellschaften ihre Geschäfte in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig betreiben. 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 teilweise mit dem historischen Kurs, die übrigen Bilanzposten mit dem Bilanzstichtagskurs und die Aufwendungen und Erträge mit dem durchschnittlichen Jahreskurs bewertet. Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral in der Währungsumrechnungsrücklage erfasst.

Die für die Umrechnung ausländischer Abschlüsse angewandten Wechselkurse haben sich im Verhältnis zum Euro folgendermaßen entwickelt:

	Stichtagskurs		Jahres- durchschnittskurs	
	1 EUR=		1 EUR=	
	31.12.2008	31.12.2007	2008	2007
Maltesische Lire (MTL)	N/A <sup>1)</sup>	0,429	N/A <sup>1)</sup>	0,429
Slowakische Kronen (SKK) <sup>2)</sup>	30,13	33,58	31,13	33,77

1) Nachdem Malta per 1. Jänner 2008 den Euro eingeführt hat, entfällt die Umrechnung für dieses Jahr.

2) In der Slowakei wurde mit 1. Jänner 2009 im Zuge der bevorstehenden Euroumstellung der Umrechnungskurs mit 30,13 SKK/EUR fixiert.

## Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden mit ihren Anschaffungskosten angesetzt und planmäßig über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer von vier bis zehn Jahren linear abgeschrieben. Liegen Anzeichen für eine Wertminderung vor und liegt der erzielbare Betrag – der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert des Vermögenswerts – unter dem Buchwert, wird eine Abschreibung für Wertminderungen vorgenommen.

Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte werden bei Erfüllung der Ansatzkriterien mit deren Herstellungskosten angesetzt und planmäßig über die wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Fremdkapitalkosten und Ausgaben für Entwicklung werden aktiviert, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, und über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet und sind im Flughafen-Wien-Konzern unwesentlich. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern werden jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht und, sofern notwendig, auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben.



Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Basis des erzielbaren Betrags derjenigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der der Firmenwert zugeordnet ist, auf eine Wertminderung untersucht („Impairment Only Approach“). Zahlungsmittelgenerierende Einheiten werden durch die Zusammenfassung von Vermögenswerten auf der niedrigsten Ebene, die selbstständig Zahlungsströme erwirtschaftet oder für interne Managementzwecke überwacht werden, gebildet. Der Werthaltigkeitstest ist jährlich durchzuführen und zusätzlich immer dann, wenn Anzeichen dafür vorliegen, dass die zahlungsmittelgenerierende Einheit in ihrem Wert gemindert ist. Übersteigt der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit deren erzielbaren Betrag, ist der zugeordnete Firmenwert in Höhe des Differenzbetrags abzuschreiben. Wertminderungen des Firmenwerts dürfen nicht rückgängig gemacht werden. Übersteigt die Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit den Buchwert des ihr zugeordneten Firmenwerts, ist die darüber hinausgehende Wertminderung durch anteilige Minderung von Buchwerten der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordneten Vermögenswerte zu erfassen.

Der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit bestimmt sich in der Regel durch Berechnung des Nutzwerts nach der Discounted-Cash-Flow-(DCF)-Methode. Diese DCF-Berechnungen basieren auf den vom Management genehmigten und auch für interne Zwecke verwendeten Finanzplänen für fünf Jahre (2009 bis 2013) und einer ewigen Rente (ab 2013). Der gewählte Planungshorizont spiegelt die Annahmen für kurz- bis mittelfristige Marktentwicklungen wider. Zahlungsströme, die über den fünfjährigen Zeitraum hinausgehen, werden anhand langfristig erwarteter Wachstumsraten berechnet. Die risikoadäquaten Kapitalkosten werden als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt („Weighted Average Cost of Capital“).

## Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen neben den direkt zurechenbaren Kosten auch angemessene Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie leistungserstellungsbezogene Verwaltungskosten. Zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zählen neben dem Kaufpreis auch die direkt zurechenbaren Kosten, um den Vermögenswert zu seinem Standort und in den erforderlichen betriebsbereiten Zustand zu bringen. Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Die Abschreibungsdauer richtet sich nach der voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer.

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern zugrunde gelegt:

	<b>Jahre</b>
Betriebsgebäude	33,3
Sonstige Gebäude	10–50
Start-/Landebahnen, Rollwege, Vorfelder	20
Sonstige Grundstückseinrichtungen	7–20
Technische Anlagen und Maschinen	5–20
Fahrzeuge	5–10
Andere Anlagen, Betrieb- und Geschäftsausstattung	4–15

Der Flughafen-Wien-Konzern verfügt über keine langfristigen Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu klassifizieren sind.

### **Wertminderungen immaterieller Vermögenswerte und Sachanlagen**

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, bei denen Anzeichen für Wertminderungen vorliegen, werden durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag auf ihre Werthaltigkeit untersucht. Können den Vermögenswerten keine eigenen, von anderen Vermögenswerten unabhängig generierten künftigen Finanzmittelzuflüsse zugeordnet werden, ist die Werthaltigkeit auf Basis der übergeordneten zahlungsmittelgenerierenden Einheit von Vermögenswerten zu prüfen. Liegt der erzielbare Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter dem Buchwert, erfolgt eine Abwertung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag. Soweit die Gründe für zuvor erfasste Wertminderungen entfallen sind, werden diese Vermögenswerte entsprechend zugeschrieben.

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird in der Regel mit Hilfe eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens ermittelt. Dabei werden Prognosen hinsichtlich der Zahlungsströme angestellt, die über die geschätzte Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit erzielt werden. Der verwendete Abzinsungssatz (vor Steuern) berücksichtigt die mit dem Vermögenswert oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verbundenen Risiken.

### **Vermietete und gemietete Vermögenswerte**

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird demjenigen Vertragspartner zugerechnet, der die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasingverhältnis trägt. Trägt der Leasinggeber die wesentlichen Chancen und Risiken (Operating Lease), wird der Leasinggegenstand vom Leasinggeber in dessen Bilanz angesetzt und nach den für den jeweiligen Vermögenswert einschlägigen Bilanzierungsvorschriften bewertet. In einem Operating Lease erfassen sowohl Leasinggeber als auch Leasingnehmer die Leasingraten erfolgswirksam.

Trägt der Leasingnehmer die wesentlichen Chancen und Risiken, die mit dem Leasinggegenstand verbunden sind (Finance Lease), so hat der Leasingnehmer den Leasinggegenstand in seiner Bilanz im Zugangszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem

niedrigeren Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen anzusetzen und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder die kürzere Vertragslaufzeit abzuschreiben. Zugleich wird in Höhe des Buchwerts des Leasinggegenstands eine Leasingverbindlichkeit angesetzt. Der Leasinggeber setzt eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis an. Die Leasingaufwendungen bzw. -erträge werden in Tilgungen der Leasingverbindlichkeit bzw. -forderung und in Finanzaufwendungen bzw. -erträge aufgeteilt.

### **Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfassen alle Immobilien, die zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und weder in der Produktion noch für Verwaltungszwecke eingesetzt werden sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden. Bei einem betrieblich genutzten Anteil erfolgt eine dem prozentuellen Ausmaß der Nutzung entsprechende Zuordnung. Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert. Die Abschreibungen werden nach der linearen Methode unter Zugrundelegung einer Nutzungsdauer von 33,3 bis 50 Jahren vorgenommen.

### **Vorräte**

Vorräte werden mit dem niedrigeren Betrag aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert bewertet. Die Anschaffungskosten werden nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten. Ebenso werden Wertminderungen aufgrund von verminderter Verwertbarkeit bei der Ermittlung des Nettoveräußerungswerts berücksichtigt.

### **Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder**

Die Berechnung der Rückstellungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder als Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundlagen gemäß der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“), wobei die Verpflichtungen in Höhe des Anwartschaftsbarwerts („Defined Benefit Obligation“) angesetzt werden. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen werden bei den Rückstellungen für Abfertigungen und Pensionen in der Periode, in der sie anfallen, erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und bei den Rückstellungen für Jubiläumsgelder sofort erfolgswirksam im Periodenergebnis. Sämtliche sonstigen Veränderungen der Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldrückstellungen wie Dienstzeit- oder Zinsaufwand werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Ermittlung der Höhe des Anwartschaftsbarwerts werden zukünftige Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie ein von der Unternehmenszugehörigkeit abhängiger Fluktuationsabschlag berücksichtigt. Der Rechnungszinssatz richtet sich nach den zum jeweiligen Bilanzstichtag gültigen Veranlagungsrenditen.

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

Als biometrische Rechnungsgrundlagen werden die Generationstafeln „AVÖ 2008-P gemischter Bestand von F.W. Pagler“ zugrunde gelegt, bei der Pensionsrückstellung in der Ausprägung für Angestellte.

Die Ermittlung der Versorgungsverpflichtungen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder zum 31. Dezember 2008, 2007 und 2006 wurde unter Anwendung nachfolgender Parameter vorgenommen:

	2008	2007	2006
Rechnungszinssatz	5,50%	4,75%	4,25%
Lohn- und Gehaltstrend	3,5%	3,5%	3,5%
Pensionstrend (nur für Pensionen)	1,5%	1,5%	1,5%
Erwarteter Veranlagensertrag der Versicherung (nur für Pensionen) <sup>1)</sup>	4,125%	4,125%	4,125%
Fluktuationsabschlag (gestaffelt)	0%–12%	0%–12%	0%–12%

1) Der erwartete Ertrag ergibt sich aus den Renditen des abgelaufenen Geschäftsjahres.

Die im Rahmen von beitragsorientierten Plänen (Beiträge zur Pensionsvorsorge sowie zur gesetzlichen Mitarbeitervorsorge) zu zahlenden Beträge werden in der Periode erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst, der sie zuzurechnen sind.

## Sonstige Rückstellungen

Unter den sonstigen Rückstellungen werden rechtliche oder faktische Verpflichtungen gegenüber Dritten ausgewiesen, die auf zurückliegenden Geschäftsvorfällen oder Ereignissen beruhen und wahrscheinlich zu Vermögensabflüssen führen, die zuverlässig ermittelbar sind. Diese Rückstellungen werden unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet und auf Basis einer bestmöglichen Schätzung berechnet. Ist eine vernünftige Schätzung des Betrages nicht möglich, unterbleibt die Bildung einer Rückstellung. Rückstellungen werden abgezinst, wenn der Effekt hieraus wesentlich ist. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen mit Ausnahme der Rückstellungen für Abfertigung, Pension und Jubiläumsgeld werden im Finanzergebnis erfasst.

## Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln

Subventionen von öffentlichen Gebietskörperschaften für den Kauf von Sachanlagen („Investitionszuschüsse“) werden unter den kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und über die Nutzungsdauer der betreffenden Anlagegüter linear über die Gewinn- und Verlustrechnung aufgelöst. Die von der Republik Österreich gewährten Investitionszuwachsprämien werden wie die Investitionszuschüsse behandelt.

## Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Finanzielle Vermögenswerte umfassen insbesondere Finanzanlagen wie nicht konsolidierte und andere Beteiligungen, Wertpapiere, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, ausgereichte Kredite und sonstige Forderungen, zu Handelszwecken gehaltene originäre und derivative finanzielle Vermögenswerte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Finanzielle Verbindlichkeiten begründen regelmäßig einen Anspruch des Gläubigers auf Erhalt von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten. Darunter fallen insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie derivative Finanzverbindlichkeiten. Die erstmalige bilanzielle Erfassung sowie der bilanzielle Abgang von Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum Erfüllungstag, das ist der Tag, an dem der Vermögenswert an oder durch den Konzern geliefert wird. Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden in der Regel unsaldiert ausgewiesen, außer wenn bezüglich der Beträge ein Aufrechnungsrecht besteht und der Ausgleich auf Nettobasis erfolgen soll.

Finanzielle Vermögenswerte werden bei ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die in der Bilanz angesetzten beizulegenden Zeitwerte entsprechen in der Regel den Marktpreisen der finanziellen Vermögenswerte. Sofern diese nicht unmittelbar verfügbar sind, werden sie unter Anwendung anerkannter Bewertungsmodelle und unter Rückgriff auf aktuelle Marktparameter berechnet. Dazu werden die bereits fixierten oder unter Anwendung der aktuellen Zinsstrukturkurve über Forward Rates ermittelten Zahlungsströme mit den aus der am Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmten Diskontfaktoren auf den Bewertungsstichtag diskontiert.

Von der Möglichkeit, bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten bei ihrem erstmaligen Ansatz als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten“ („Fair Value Option“) zu designieren, hat der Flughafen-Wien-Konzern bislang keinen Gebrauch gemacht.

## Originäre finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)

Wertpapiere, für die kein aktiver Markt besteht, werden der Kategorie „Kredite und Forderungen“ zugeordnet und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Unverzinsliche und niedrig verzinsliche finanzielle Vermögenswerte werden in der Regel mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Ein allenfalls bestehender wesentlicher Unterschied zwischen Anschaffungskosten und Tilgungsbetrag wird nach der Effektivzinsmethode periodengerecht abgegrenzt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Im Falle einer Wertminderung wird eine ergebniswirksame Abwertung auf den Barwert der erwarteten Rückzahlungen vorgenommen. Bei Wegfall der Gründe für die Wertminderung erfolgt in entsprechender Höhe eine Zuschreibung.

Finanzinvestitionen in Wertpapiere, die der Kategorie „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ zugeordnet werden, sind mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, soweit dieser verlässlich ermittelt werden kann. Aus der Folgebewertung resultierende Gewinne und Verluste werden erfolgswirksam erfasst.

Anteile an nicht konsolidierten, verbundenen Unternehmen, sonstige Wertpapiere sowie assoziierte Unternehmen und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode zu bilanzieren sind, werden als „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ kategorisiert und grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet, soweit dieser verlässlich ermittelt werden kann.

Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile mit den Anschaffungskosten abzüglich allfälliger Wertminderungen bewertet.

Die in der Folge aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts resultierenden Gewinne und Verluste werden grundsätzlich unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital (Marktwertbewertungsrücklage = AfS-Rücklage) ausgewiesen. Sollten Wertminderungen infolge dauerhaftem und signifikantem Absinken des beizulegenden Zeitwerts eintreten, werden diese erfolgswirksam erfasst und die AfS-Rücklage ausgebucht. Ergibt sich zu späteren Bewertungszeitpunkten, dass der beizulegende Zeitwert infolge von Ereignissen, die nach dem Zeitpunkt der Erfassung der Wertminderung eingetreten sind, gestiegen ist, werden die Wertminderungen in entsprechender Höhe grundsätzlich erfolgswirksam zurückgenommen. Ergebniswirksam erfasste Wertminderungen, die als zur Veräußerung verfügbare Eigenkapitalinstrumente betreffen, dürfen nur ergebnisneutral rückgängig gemacht werden. Wertminderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die mit den Anschaffungskosten bewertet werden, dürfen weder ergebniswirksam noch ergebnisneutral rückgängig gemacht werden.

Mit dem Abgang der finanziellen Vermögenswerte werden die noch im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung überführt.

Käufe und Verkäufe werden am Erfüllungstag, das ist der Valutatag, gebucht.

## **Forderungen**

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere kurzfristige Forderungen werden mit dem Erstbuchwert abzüglich Wertminderungen bewertet. Die vorgenommenen Einzelwertberichtigungen tragen den erwarteten Ausfallrisiken hinreichend Rechnung; konkrete Ausfälle führen zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Im Rahmen von Einzelwertberichtigungen werden Forderungen mit potenziellem Abwertungsbedarf auch anhand gleichartiger Ausfallrisikoeigenschaften gruppiert und gemeinsam unter Berücksichtigung von historischen Ausfallerfahrungen wertberichtigt. Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden unter Verwendung von Wertberichtigungskonten vorgenommen.

Sonstige langfristige Forderungen werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und, soweit wesentlich, wird die spätere Fälligkeit mittels Abzinsung berücksichtigt.

### **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, welche Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten einschließen, haben beim Zugang eine Restlaufzeit von bis zu drei Monaten und sind mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet, der in der Regel dem Nominalwert entspricht.

### **Verbindlichkeiten**

Finanzverbindlichkeiten werden bei Zuzählung in Höhe des tatsächlich zugeflossenen Betrages angesetzt, der in der Regel dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Ein wesentlicher Unterschied zwischen erhaltenem Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinsmethode verteilt und im Finanzergebnis ausgewiesen. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

### **Derivative finanzielle Vermögenswerte und Schulden**

Der Flughafen-Wien-Konzern setzt einzelne derivative Finanzinstrumente (Zinsswaps) zur Absicherung der aus Investitionen und Finanztransaktionen resultierenden Zinsänderungsrisiken ein.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden und damit zwingend als „zu Handelszwecken gehalten“ einzustufen sind, werden bei Vertragsabschluss mit dem beizulegenden Zeitwert (entspricht in der Regel den Anschaffungskosten) angesetzt. Die Zeitwerte sind auch für die Folgebewertungen maßgebend und entsprechen bei gehandelten Derivaten dem Marktwert. Bei nicht börsengehandelten Geschäften werden Preise für vergleichbare Geschäfte oder Auflösungsangebote der jeweiligen Geschäftspartner herangezogen. Für Zinsswaps entspricht der beizulegende Zeitwert dem Betrag, den der Konzern bei Beendigung des Finanzinstruments zum Abschlussstichtag entweder erhalten würde oder zahlen müsste. Dieser wird unter Anwendung der zum Abschlussstichtag relevanten Zinssätze und Zinsstrukturkurven berechnet. Die Erfassung der Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte erfolgt grundsätzlich ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung, außer das derivative Finanzinstrument ist in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IAS 39 eingebunden.

Positive beizulegende Zeitwerte sind in den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten erfasst, negative in den übrigen Verbindlichkeiten.

Der Konzern wendet die Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsmaßnahmen gemäß IAS 39 („Hedge Accounting“) zur Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen („Cash-Flow Hedge“) an. Dies mindert Volatilitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung. Mittels eines Cash-Flow Hedge werden künftige Zahlungsströme aus in der Bilanz angesetzten

Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden geplanten Transaktionen gegen Schwankungen abgesichert. Liegt ein Cash-Flow Hedge vor, wird der effektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments bis zur Erfassung des Ergebnisses aus dem gesicherten Grundgeschäft erfolgsneutral im Eigenkapital (Sicherungsrücklage) erfasst; der ineffektive Teil der Wertänderung des Sicherungsinstruments wird erfolgswirksam erfasst.

Die strengen Anforderungen des IAS 39 an die Anwendung des Hedge Accounting erfüllt der Flughafen-Wien-Konzern wie folgt: Bei Beginn einer Sicherungsmaßnahme werden sowohl die Beziehung zwischen dem als Sicherungsinstrument eingesetzten Finanzinstrument und dem Grundgeschäft als auch Ziel sowie Strategie der Absicherung dokumentiert. Dazu zählt sowohl die konkrete Zuordnung der Absicherungsinstrumente zu den entsprechenden Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder (fest vereinbarten) zukünftigen Transaktionen als auch die Messung der Wirksamkeit der eingesetzten Absicherungsinstrumente. Bestehende Sicherungsmaßnahmen werden fortlaufend auf ihre Effektivität hin überwacht, die zwischen 80 Prozent und 125 Prozent liegen muss. Wird eine Sicherungsbeziehung ineffektiv, wird sie aufgelöst.

## **Ertragsteuern**

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlich zu entrichtenden Steuern vom steuerpflichtigen Einkommen als auch die latenten Steuern. Die Steuerrückstellungen enthalten im Wesentlichen Verpflichtungen für in- und ausländische Ertragsteuern und umfassen sowohl das laufende Jahr als auch etwaige Verpflichtungen aus Vorjahren. Die Verbindlichkeiten werden auf Basis der steuerlichen Vorschriften in den Ländern unserer Geschäftstätigkeit berechnet. Die Flughafen Wien AG ist Gruppenträger im Sinne des § 9 Abs. 8 KStG 1988. Vom Gruppenträger werden an die Gruppenmitglieder die von diesen verursachten Körperschaftsteuerbeträge mittels Steuerumlagen belastet und im Verlustfall erst dann gutgeschrieben, wenn das Gruppenmitglied wieder einen steuerlichen Gewinn erzielt. Durch die Verrechnung von Steuerumlagen erfolgt eine Kürzung des Steueraufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung des Gruppenträgers. Bei nachträglichen Abweichungen werden die Steuerverrechnungen gegenüber den Gruppenmitgliedern angepasst. Aktive und passive latente Steuern werden gemäß der bilanzorientierten Steuerabgrenzung („Liability Approach“) für temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen in der Konzern-Bilanz und der Steuerbilanz sowie für steuerliche Verlustvorträge angesetzt. Aktive latente Steuern werden angesetzt, sofern es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähige temporäre Differenz verwendet werden kann. Latente Steuern bei temporären Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen werden nur bei bestehender Veräußerungsabsicht und Steuerpflicht des Veräußerungsgewinns gebildet. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen bzw. bereits verabschiedeten steuerlichen Vorschriften herangezogen. Hiermit kommen die bei der Umkehr der temporären Differenzen erwarteten künftigen Steuersätze zur Anwendung.



## **Ertragsrealisierung**

Die Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge gelten mit Erbringung der Leistung bzw. dem Zeitpunkt des Gefahrenübergangs als realisiert und werden unter der Voraussetzung erfasst, dass ein wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt.

## **Beteiligungsergebnis**

Das Beteiligungsergebnis enthält neben dem Ergebnis aus At-Equity-Bewertungen Wertminderungen, Zuschreibungen, Veräußerungsergebnisse und Dividenden. Die Dividenden werden zum Zeitpunkt des Ausschüttungsbeschlusses als Zufluss erfasst.

## **Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen**

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

Die Bewertung von immateriellen Vermögenswerten, Vermögenswerten des Sachanlagevermögens und Anteilen an at equity bilanzierten Unternehmen ist mit Schätzungen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verbunden. Die Anteile an at equity bilanzierten Unternehmen weisen einen Buchwert in Höhe von T€ 104.790,1 (Vorjahr: T€ 99.704,1) auf. Dies gilt insbesondere für solche Vermögenswerte, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden. Ferner ist die erwartete Nutzungsdauer der Vermögenswerte zu schätzen. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden sowie der Nutzungsdauern der Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen sind Schätzungen im Zusammenhang mit der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden erforderlich. Immobilien werden durch Sachverständigen-gutachten bewertet. Ansatzfähige immaterielle Vermögenswerte werden je nach Art des Vermögenswerts und der Verfügbarkeit von Informationen anhand geeigneter Bewertungsmethoden bewertet. Da eine marktpreisorientierte Bewertung („Market Approach“) von immateriellen Vermögenswerten aufgrund mangelnder vergleichbarer Marktpreise meist nicht möglich ist, wird in der Regel ein kapitalwertorientiertes Verfahren („Income Approach“) herangezogen. Für die Bewertung von Kundenbeziehungen wird die Residualwertmethode („Multiperiod Excess Earnings Method“) angewandt. Hierbei wird der Barwert der Einkommensströme aus dem vorhandenen Kundenstamm ermittelt. Ausgehend von der Annahme, dass der zu bewertende immaterielle Vermögenswert erst im Verbund mit anderen materiellen und immateriellen Vermögenswerten Einkommens-

ströme erwirtschaftet, werden bei der Ermittlung der relevanten Einzahlungsüberschüsse neben den operativen Kosten auch kalkulatorische Nutzungsentgelte für diese „unterstützenden“ Vermögenswerte („Contributory Asset Charges“) berücksichtigt. Bei dieser Bewertung wird die Verringerung der geplanten Einkommensströme im Zeitablauf nach Maßgabe einer angemessenen Schrumpfrate („Churn Rate“) der Kunden beachtet.

Bei Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten (Buchwert in Höhe von T€ 8.321,3, Vorjahr: T€ 4.883,7) und Firmenwerten (Buchwert in Höhe von T€ 4.394,4, Vorjahr: T€ 4.434,4), Vermögenswerten des Sachanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 1.320.988,0, Vorjahr: T€ 1.098.496,0), als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (Buchwert in Höhe von T€ 122.690,1, Vorjahr: T€ 122.595,1), sowie Vermögenswerten des Finanzanlagevermögens (Buchwert in Höhe von T€ 107.865,7, Vorjahr: T€ 102.232,1) werden Schätzungen hinsichtlich Ursache, Zeitpunkt und Höhe einer Wertminderung vorgenommen. Eine Wertminderung beruht auf einer Vielzahl von Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Passagierwachstums, Erhöhungen der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten, bei vergleichbaren Transaktionen gezahlte Kaufpreise und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung hindeuten, berücksichtigt. Der erzielbare Betrag von Vermögenswerten oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird in der Regel unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode ermittelt, in die Annahmen des Managements über künftige Zahlungsströme, risikoadäquate Abzinsungssätze und angemessene Nutzungsdauern einfließen. Die Berechnung des Barwertes der geschätzten künftigen Zahlungsströme sowie die Einschätzung, ob eine Wertminderung nicht nur vorübergehend eingetreten ist, sind folglich von der Beurteilung durch das Management abhängig und beruhen in hohem Maße auf dessen Einschätzung künftiger Entwicklungsaussichten.

Der Flughafen-Wien-Konzern bildet Wertberichtigungen in Höhe von T€ 6.360,8 (Vorjahr: T€ 3.222,7) auf zweifelhafte Forderungen, um erwarteten Verlusten aus Forderungsausfällen Rechnung zu tragen, die aus der Zahlungsunwilligkeit oder -unfähigkeit von Kunden resultieren. Die vom Management verwendeten Grundlagen für die Beurteilung der Angemessenheit der Wertberichtigungen auf zweifelhafte Forderungen sind die Fälligkeitsstruktur der Forderungssalden und Erfahrungen in Bezug auf Ausbuchungen von Forderungen in der Vergangenheit, die Bonität der Kunden sowie Veränderungen der Zahlungsbedingungen. Bei einer Verschlechterung der Finanzlage der Kunden kann der Umfang der tatsächlich vorzunehmenden Ausbuchungen den Umfang der erwarteten Ausbuchungen übersteigen.

Der Bewertung der bestehenden Vorsorgen für Abfertigungen, Pensionen und Jubiläumsgelder mit einem Buchwert in Höhe von insgesamt T€ 77.675,8 (Vorjahr: T€ 80.024,3) liegen Annahmen betreffend Abzinsungssatz, Pensionsantrittsalter, Lebenserwartung sowie künftige Gehalts- und Pensionserhöhungen zugrunde.

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten oder anderen ausstehenden Ansprüchen aus Vergleichs-, Schiedsgerichts- oder staatlichen Verfahren in Höhe von T€ 2.881,3 (Vorjahr: T€ 4.323,7) sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch das Management verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfahren Erfolg hat und eine Verbindlichkeit entsteht, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung in hohem Maße auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Wegen den mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste allenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen.

Ertragsteuern sind für jede Steuerrechtsordnung zu berechnen, in der der Konzern tätig ist. Dabei ist für jedes Besteuerungssubjekt die erwartete tatsächliche Ertragsteuer zu berechnen, und die temporären Differenzen zwischen unterschiedlichen Wertansätzen bestimmter Bilanzposten im Konzernabschluss und im steuerrechtlichen Abschluss sind zu beurteilen. Aktive latente Steuern in Höhe von T€ 12.095,2 (Vorjahr: T€ 16.176,8) werden in dem Maße angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass sie genutzt werden können. Die Nutzung aktiver latenter Steuern hängt von der Möglichkeit ab, im Rahmen der jeweiligen Steuerrechtsordnung ausreichendes zu versteuerndes Einkommen zu erzielen. Zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der künftigen Nutzbarkeit von aktiven latenten Steuern sind verschiedene Faktoren heranzuziehen, wie zum Beispiel die Ertragslage der Vergangenheit, operative Planungen oder Steuerplanungsstrategien. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von diesen Schätzungen ab oder sind diese Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Kommt es zu einer Änderung der Werthaltigkeitsbeurteilung bei aktiven latenten Steuern, sind die angesetzten aktiven latenten Steuern erfolgswirksam abzuwerten.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### (1) Umsatzerlöse und Segmentberichterstattung

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

Der Flughafen-Wien-Konzern weist nach dem primären Berichtsformat die Geschäftsbereiche Airport, Handling und Non-Aviation aus. Diese Segmente stellen strategische Geschäftsbereiche dar, die sich in ihren Produkten und Dienstleistungen, den Kundenprofilen sowie dem regulatorischen Umfeld unterscheiden. Als sekundäres Berichtsformat werden geografische Segmentinformationen dargestellt.

#### **Airport**

Das Segment Airport erbringt vorwiegend die klassischen Dienstleistungen eines Flughafenbetreibers. Es umfasst den Betrieb und die Betreuung aller Bewegungsflächen,

des Terminals sowie sämtlicher Anlagen und Einrichtungen zur Passagier- und Gepäckabfertigung inklusive des VIP-Centers und der VIP-Loungen. Die Entgelte dieser Leistungen sind größtenteils tariflichen Einschränkungen unterworfen.

### **Handling**

Das Segment Handling beschäftigt sich mit Servicedienstleistungen betreffend die Abfertigung von Luftfahrzeugen und Passagieren. Gemäß den EU-Richtlinien ist dieses Segment nicht dem Flughafenbetreiber (Flughafen Wien AG) alleine vorbehalten, sondern es können neben den Fluggesellschaften selbst auch Drittanbieter am Flughafen Wien ihre Handlingdienste anbieten. Seit Ende 2000 ist die deutsche Gesellschaft Fraport Ground Services Austria GmbH, früher VAS Flughafenbodenverkehrsdienste GmbH, am Flughafen Wien tätig. Im Bereich Fracht-Handling trat im zweiten Quartal 2008 mit der Swissport Cargo Services Austria GmbH ein weiterer Cargo-Handling-Anbieter in den Markt ein.

### **Non-Aviation**

Das Segment Non-Aviation umfasst verschiedene Leistungen rund um den Flugbetrieb wie Shopping, Gastronomie, Parkierung, Sicherheitsdienstleistungen, Entwicklung und Vermarktung von Immobilien, Verkehrsanbindung, Haustechnik, Reinigung, Ver- und Entsorgung, Errichtung und Wartung von Infrastruktureinrichtungen, Telekommunikation, Baumanagement sowie Beratungsleistungen.

### **Erläuterungen zu den ausgewiesenen Werten**

Die Bewertungsansätze für die Konzern-Segmentberichterstattung entsprechen den im IFRS-Konzernabschluss verwendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Der Flughafen Wien beurteilt die Leistung der Segmente u.a. anhand des Betriebsergebnisses, dem EBIT. Die Abschreibungen werden getrennt nach planmäßigen Abschreibungen und Wertminderungen ausgewiesen und resultieren aus den dem jeweiligen Unternehmensbereich zugeordneten Vermögenswerten. Die Umsätze und Vorleistungen zwischen den Segmenten werden zu marktorientierten Standardverrechnungssätzen bzw. Preisen, welche sich zum Teil an den Selbstkosten orientieren, verrechnet. Segmentvermögen und -schulden umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, die der betrieblichen Sphäre zuzuordnen sind. Zum Segmentvermögen zählen insbesondere immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen sowie Vorräte. Die Segmentschulden betreffen insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Verbindlichkeiten sowie wesentliche Rückstellungen. Die Segmentinvestitionen beinhalten die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen.

Segmentvermögen, Segmentschulden, Segmentinvestitionen sowie die Außenumsätze werden darüber hinaus im sekundären Berichtsformat nach Regionen gegliedert dargestellt. Die Zuordnung des Segmentvermögens, der Segmentinvestitionen und der Außenumsätze zu den Regionen erfolgt grundsätzlich nach dem Standort des betreffenden Vermögens.

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

Die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind im Wesentlichen nicht direkt nur einem Segment zurechenbar. Insofern wird deren Anteil am Periodenergebnis und deren Buchwert bei den Segmentinformationen nicht angegeben.

### Segmentangaben 2008 nach Geschäftsbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	250.801,5	152.190,5	144.531,3	547.523,3
Interne Segmentumsätze	28.044,9	25.456,8	71.356,8	
Segmentumsätze	278.846,4	177.647,3	215.888,2	
Sonstige externe Umsätze				535,8
Konzernumsatz				548.059,1
Segmentergebnis	97.251,4	14.505,9	48.765,2	160.522,5
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-27.263,8
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				133.258,7
Segmentabschreibungen	37.154,4	7.792,6	23.263,0	68.210,0
Sonstige (nicht zuordenbar)				444,7
Konzernabschreibungen				68.654,7
Segmentinvestitionen	245.280,7	7.131,2	45.132,5	297.544,4
Sonstige (nicht zuordenbar)				549,3
Konzerninvestitionen				298.093,7
Segmentvermögen	1.026.177,4	42.263,0	438.861,2	1.507.301,7
Sonstiges (nicht zuordenbar) <sup>1)</sup>				227.982,4
Konzernvermögen				1.735.284,1
Segmentsschulden	91.652,9	65.602,4	125.191,8	282.447,2
Sonstige (nicht zuordenbar) <sup>1)</sup>				676.450,9
Konzernschulden				958.898,1
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	399	2.210	1.503	4.112
Sonstige (nicht zuordenbar)				154
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)				4.266

<sup>1)</sup> Das nicht zuordenbare Konzernvermögen und die nicht zuordenbaren Konzernschulden betreffen im Wesentlichen Finanzanlagen, liquide Mittel, die latente Steuerabgrenzung, Finanzverbindlichkeiten, Steuerrückstellungen und sonstige Verbindlichkeiten.

## Segmentangaben 2007 nach Geschäftsbereichen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Airport	Handling	Non-Aviation	Konzern
Externe Segmentumsätze	242.165,2	146.984,5	132.178,3	521.328,0
Interne Segmentumsätze	27.068,6	23.152,9	62.548,9	
Segmentumsätze	269.233,8	170.137,4	194.727,2	
Sonstige externe Umsätze				96,6
Konzernumsatz				521.424,6
Segmentergebnis	94.088,8	11.804,6	35.222,5	141.116,0
Sonstiges (nicht zuordenbar)				-20.772,1
Konzern-EBIT/Betriebsergebnis				120.343,9
Segmentabschreibungen	38.181,9	7.613,6	24.468,1	70.263,6
Sonstige (nicht zuordenbar)				385,0
Konzernabschreibungen				70.648,6
Segmentinvestitionen	138.231,7	12.060,6	43.101,6	193.393,9
Sonstige (nicht zuordenbar)				405,4
Konzerninvestitionen				193.799,4
Segmentvermögen	818.780,7	41.459,8	415.419,8	1.275.660,4
Sonstiges (nicht zuordenbar) <sup>1)</sup>				285.193,2
Konzernvermögen				1.560.853,5
Segmentschulden	94.172,4	69.744,6	123.768,6	287.685,7
Sonstige (nicht zuordenbar) <sup>1)</sup>				538.233,1
Konzernschulden				825.918,7
Segmentmitarbeiter (Durchschnitt)	378	2.089	1.465	3.932
Sonstige (nicht zuordenbar)				155
Konzernmitarbeiter (Durchschnitt)				4.087

### Segmentangaben 2008 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	547.296,7	762,4	0,0	548.059,1
EBIT	132.748,7	612,0	-102,0	133.258,7
Vermögen	1.639.694,4	48.196,1	47.393,5	1.735.284,1
Investitionen	298.093,7	0,0	0,0	298.093,7
Mitarbeiter (Durchschnitt)	4.266	0	0	4.266

Im Vermögen der Regionen Malta und Slowakei sind auch die von den voll konsolidierten Tochtergesellschaften gehaltenen Beteiligungen enthalten. Auf die Beteiligungen am Flughafen Malta entfällt im Geschäftsjahr 2008 ein Ergebnis in Höhe von € 2,4 Mio. (Vorjahr: € 2,5 Mio.) und auf die Beteiligung am Flughafen Košice in Höhe von € 1,6 Mio. (Vorjahr: € 1,6 Mio.) Die Werte der Flughafengesellschaften in Malta und in der Slowakei werden hier nicht dargestellt.

### Segmentangaben 2007 nach Regionen

in T€ (ausgenommen Mitarbeiter)	Österreich	Malta	Slowakei	Konzern
Außenumsätze	520.905,8	518,8	0,0	521.424,6
EBIT	121.922,7	199,7	-1.778,6	120.343,9
Vermögen	1.469.518,8	50.253,3	41.081,4	1.560.853,5
Investitionen	193.799,4	0,0	0,0	193.799,4
Mitarbeiter (Durchschnitt)	4.087	0	0	4.087

### (2) Sonstige betriebliche Erträge

in T€	2008	2007
Aktivierete Eigenleistungen	7.466,3	6.340,3
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	59,6	560,5
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3.069,6	2.170,9
Erträge aus der Auflösung von Investitionszuschüssen aus öffentlichen Mitteln	1.365,8	1.412,9
Erträge aus der Gewährung von Rechten	722,3	899,5
Erträge aus Versicherungsleistungen	95,9	42,8
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	30,5	13,2
Kursdifferenzen	0,0	2.491,3
Übrige	429,8	383,5
	13.239,9	14.315,0

### (3) Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

in T€	2008	2007
Material	19.589,7	16.718,5
Energie	16.044,8	14.435,7
Bezogene Leistungen	4.357,1	5.853,4
	39.991,6	37.007,7

#### (4) Personalaufwand

in T€	2008	2007
Löhne	100.605,6	97.149,9
Gehälter	60.060,8	59.783,2
Aufwendungen für Abfertigungen	7.800,2	6.680,1
davon Beiträge an die Mitarbeitervorsorgekasse	1.137,8	889,8
Aufwendungen für Altersversorgung	3.289,8	2.973,1
davon Beiträge an Pensionskassen	1.889,6	1.658,3
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Abgaben und Beiträge	45.758,1	45.102,4
Andere Personalaufwendungen	2.683,3	1.677,2
	220.197,9	213.365,9

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalaufwand um 3,2 Prozent auf € 220,2 Mio. gestiegen. Im Personalaufwand des Geschäftsjahres 2007 war eine Rückstellungsdotierung in Höhe von € 6,0 Mio. für Arbeiter und Angestellte im Zusammenhang mit den Zwischenergebnissen der Verhandlungen betreffend Kollektivvertragsumstellungen enthalten. Diese Rückstellung wurde in der Berichtsperiode für die aus den Verhandlungen resultierenden Einmalzahlungen verwendet. Bereinigt man den Personalaufwand des Vorjahres sowie des abgelaufenen Geschäftsjahres um die Dotierung bzw. Auflösung/ Verwendung dieser Rückstellung, so ergibt sich eine Steigerung des Personalaufwands um 9,1 Prozent, die einerseits auf den gestiegenen Personalstand sowie auf kollektivvertragliche Erhöhungen der Löhne und Gehälter zurückzuführen ist. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 Prozent auf 4.266 Mitarbeiter angestiegen. Im Segment Airport beträgt der Anstieg 5,5 Prozent (21 Mitarbeiter), im Segment Handling 5,8 Prozent (121 Mitarbeiter) und im Bereich Non-Aviation 2,6 Prozent (38 Mitarbeiter). In den Verwaltungsbereichen ist die Mitarbeiteranzahl um 1,0 Prozent (2 Mitarbeiter) zurückgegangen.

#### (5) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in T€	2008	2007
Sonstige Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	412,6	300,2
Instandhaltungen	18.010,6	17.585,0
Fremdleistungen	14.173,6	12.304,7
Beratungsaufwand	7.197,5	6.166,1
Marketing und Marktkommunikation	27.732,3	26.122,9
Post- und Telekommunikation	1.754,9	1.786,6
Miet- und Pacht aufwendungen	9.828,2	8.946,0
Versicherungsaufwendungen	3.832,2	3.996,0
Reisen und Ausbildung	2.127,4	1.854,7
Schadenfälle	515,9	209,3
Wertberichtigungen Forderungen, Forderungsausfälle	3.623,2	2.444,5
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	2.606,3	471,4
Kursdifferenzen, Spesen des Geldverkehrs	609,0	1.596,2
Andere betriebliche Aufwendungen	6.772,4	10.589,8
	99.196,2	94.373,5



Die Instandhaltungen beinhalten neben den laufenden Instandhaltungsaufwendungen für Gebäude, Anlagen und Geräte sowie für Wartung der EDV-Anlagen auch Sanierungen von Pisten, Vorfeldern und Rollwegen.

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

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

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

#### (6) Abschreibungen

in T€	2008	2007
<b>Abschreibungen immaterielle Vermögenswerte</b>		
Planmäßige Abschreibungen	1.839,1	1.984,6
Abschreibungen infolge Wertminderung	0,0	2.086,5
	1.839,1	4.071,1
<b>Abschreibungen Sachanlagen</b>		
Planmäßige Abschreibungen	66.815,6	66.577,5
	68.654,7	70.648,6

Im Vorjahr wurden immaterielle Vermögenswerte in Höhe von T€ 2.086,5 aufgrund eingeschränkter betrieblicher oder technischer Verwertbarkeit auf Basis einer Schätzung des erzielbaren Betrages in Form des beizulegenden Zeitwertes außerplanmäßig wertgemindert. Der Wertminderungsaufwand war dem Segment Non-Aviation zugeordnet.

#### (7) Beteiligungsergebnis der at equity bilanzierten Unternehmen

T€	2008	2007
Zugänge aus Ergebnis	4.235,8	4.228,6
Abgänge aus Ergebnis	-288,2	-182,6
Abschreibung identifizierte Vermögenswerte	-15,3	-7,6
	3.932,4	4.038,3

Im Geschäftsjahr wurde ein anteiliger Verlust in Höhe von T€ 122,4 (Vorjahr: T€ 0,0) nicht erfasst. Der kumulierte Gesamtbetrag der nicht erfassten Verluste beträgt T€ 163,1 (Vorjahr: T€ 40,8).

**(8) Beteiligungsergebnis ohne die at equity bilanzierten Unternehmen**

in T€	2008	2007
Erträge aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	0,0	224,0
Erträge aus Beteiligungen sonstiger Unternehmen	406,0	126,0
Aufwendungen aus verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen	-11,7	0,0
Sonstiges Beteiligungsergebnis	394,3	350,0

**(9) Zinsergebnis**

in T€	2008	2007
Zinsen und ähnliche Erträge	8.103,5	7.628,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-13.808,2	-14.645,9
	-5.704,7	-7.017,7

**(10) Sonstiges Finanzergebnis**

in T€	2008	2007
Bewertungsergebnis Wertpapiere	133,0	178,6
Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren	-7.001,3	0,0
Wertminderungen auf Wertpapiere und sonstige Finanzinvestitionen	-6.046,0	-3.923,4
	-12.914,4	-3.744,8

Das sonstige Finanzergebnis wird aufgrund von Abschreibungen von Wertpapieren im kurzfristigen Vermögen in Höhe von € 5,7 Mio. (Vorjahr € 3,9 Mio.) sowie Verlusten aus der Veräußerung von Wertpapieren im kurzfristigen Vermögen in Höhe von € 7,0 Mio. in Summe mit € 12,7 Mio. belastet. Diese Wertpapiere betreffen Anteile an Investmentfonds.

**(11) Ertragsteuern**

in T€	2008	2007
Aufwand für laufende Ertragsteuern	21.874,1	23.120,3
Aperiodischer Aufwand für laufende Ertragsteuern	-29,0	355,0
Veränderung latenter Steuern	5.983,9	3.039,7
	27.829,1	26.515,0

Der Steueraufwand des Jahres 2008 von T€ 27.829,1 (Vorjahr: T€ 26.515,0) ist um T€ 1.912,5 (Vorjahr: T€ 1.977,4) geringer als der rechnerische Steueraufwand von T€ 29.741,6 (Vorjahr: T€ 28.492,4), der sich unter Anwendung des Steuersatzes von 25 Prozent auf den Gewinn vor Ertragsteuern T€ 118.966,3 (Vorjahr: T€ 113.969,7) ergeben würde. Die Ursachen für den Unterschied zwischen rechnerischem und ausgewiesenem Steueraufwand im Konzern stellen sich wie folgt dar:

## Steuerüberleitungsrechnung

in T€	2008	2007
Ergebnis vor Ertragsteuern	118.966,3	113.969,7
Rechnerische Ertragsteuer	29.741,6	28.492,4
<b>Steuerminderung aufgrund von</b>		
Anpassung an ausländische Steuersätze	-167,8	-138,3
Steuereffekte aus Kürzungen für lokale Steuer	-1.916,9	-3.559,0
	-2.084,8	-3.697,2
<b>Steuermehrung aufgrund von</b>		
Anpassung an ausländische Steuersätze	25,4	145,0
Steuereffekte aus Hinzurechnungen für lokale Steuern	160,1	3,4
Änderung Konsolidierungskreis (Korrektur steuerliche Ergebnisse)	0,0	506,4
Permanente Differenzen	15,7	10,9
	201,2	665,7
Ertragsteueraufwand der Periode	27.858,0	25.460,9
Aperiodischer Steueraufwand	-29,0	355,0
Wertanpassungen aktiver latenter Steuern auf Verlustvorräge	0,0	699,1
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	27.829,1	26.515,0
Effektivsteuersatz	23,4%	23,3%

Die Unterschiede zwischen den Wertansätzen in der Steuer- und in der IFRS-Bilanz sowie die zum Bilanzstichtag bestehenden Verlustvorräge wirken sich wie folgt auf die in der Bilanz ausgewiesenen latenten Steuerabgrenzungen aus:

## Steuerabgrenzung

in T€	2008	2007
<b>Aktive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	214,3	292,9
Finanzielle Vermögenswerte	537,9	728,2
Rückstellungen für Abfertigungen	2.535,6	3.423,8
Rückstellungen für Pensionen	1.283,0	1.667,0
Rückstellungen für Jubiläumsgelder	689,8	791,3
Aktienübertragung in Stiftung	2.196,7	4.295,2
Sonstige Rückstellungen	2.615,6	3.070,4
Steuerliche Verlustvorräge	2.022,5	1.907,9
	12.095,2	16.176,8
<b>Passive latente Steuerabgrenzung</b>		
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	16.379,8	13.016,0
Wertpapiere	48,0	671,1
Sonstige Vermögenswerte und Schulden	116,7	194,3
Steuerabgrenzung aus Konsolidierung	1.017,9	1.101,8
	17.562,4	14.983,1
Summe Steuerabgrenzung (saldiert)	-5.467,2	1.193,7

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

#### Entwicklung der aktiven Steuerabgrenzung

in T€	2008	2007
Stand zum 1.1.	16.176,8	17.771,6
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	2.136,2
Erfolgswirksame Veränderungen	-3.237,4	-2.751,3

#### Erfolgsneutrale Veränderungen

Versicherungsmathematische Differenzen	-749,1	-488,0
Sonstige erfolgsneutrale Veränderungen	-95,0	-491,8
Summe erfolgsneutrale Veränderungen	-844,1	-979,7
Stand zum 31.12.	12.095,2	16.176,8

#### Entwicklung der passiven Steuerabgrenzung

in T€	2008	2007
Stand zum 1.1.	14.983,1	12.650,3
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	1.400,8

#### Erfolgswirksame Veränderungen

Erfolgswirksame Veränderungen	2.830,3	703,9
Erfolgswirksame Veränderungen Konzernbuchungen	-83,8	-415,6
Summe erfolgswirksame Veränderungen	2.746,5	288,4
Erfolgsneutrale Veränderungen	-167,2	643,6
Stand zum 31.12.	17.562,4	14.983,1

Bei der Berechnung der aktiven latenten Steuern wurde der in Österreich geltende gesetzliche Körperschaftsteuersatz von 25 Prozent angewandt. Die aktiven und passiven latenten Steuern der österreichischen Gesellschaften wurden saldiert. Die Besteuerung im Ausland wird zu den jeweils dort geltenden Steuersätzen (für Malta 32,5% und für die Slowakei 19%) berechnet.

Die ergebnisneutrale Veränderung bezieht sich auf die direkt im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten, Cash-flow Hedges, die Mitarbeiterstiftung sowie auf die erfolgsneutral erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste.

Zum 31. Dezember 2008 wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 699,2 (Vorjahr: T€ 699,2) nicht gebildet.

# Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

## Langfristiges Vermögen

### (12) Immaterielle Vermögenswerte

Als immaterielle Vermögenswerte werden Firmenwerte, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte, Software sowie daraus abgeleitete Lizenzen ausgewiesen.

T€	Konzessionen und Rechte	Firmen- werte	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2008</b>			
Nettobuchwert zum 1.1.2008	4.883,7	4.434,4	9.318,1
Zugänge	5.215,8	0,0	5.215,8
Umbuchungen	63,9	0,0	63,9
Abgänge	-3,0	-40,0	-43,0
Abschreibungen	-1.839,1	0,0	-1.839,1
Nettobuchwert zum 31.12.2008	8.321,3	4.394,4	12.715,7

### Stand zum 31.12.2008

Anschaffungskosten	28.784,2	4.394,4	33.178,5
Kumulierte Abschreibungen	-20.462,9	0,0	-20.462,9
Nettobuchwert	8.321,3	4.394,4	12.715,7

T€	Konzessionen und Rechte	Firmen- werte	Gesamt
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2007</b>			
Nettobuchwert zum 1.1.2007	6.141,2	0,0	6.141,2
Veränderung Konsolidierungskreis	14,3	4.434,4	4.448,7
Zugänge	920,8	0,0	920,8
Umbuchungen	1.904,6	0,0	1.904,6
Abgänge	-26,2	0,0	-26,2
Abschreibungen	-4.071,1	0,0	-4.071,1
Nettobuchwert zum 31.12.2007	4.883,7	4.434,4	9.318,1

### Stand zum 31.12.2007

Anschaffungskosten	23.638,1	4.434,4	28.072,5
Kumulierte Abschreibungen	-18.754,4	0,0	-18.754,4
Nettobuchwert	4.883,7	4.434,4	9.318,1

Die wesentlichen Zugänge des Berichtsjahres betreffen Stromnetznutzungsrechte sowie Softwarelizenzen. Im Geschäftsjahr 2008 wurden Ausgaben in Höhe von T€ 1.961,8 (Vorjahr: T€ 1.286,1) für die Entwicklung einzelner Programm-Module der selbst entwickelten Flughafenbetriebssoftware als Aufwand erfasst.

### (13) Sachanlagen

T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
<b>Entwicklung</b>					
<b>vom 1.1. bis 31.12.2008</b>					
Nettobuchwert zum 1.1.2008	482.120,5	270.697,5	49.652,4	296.025,7	1.098.496,0
Zugänge	18.545,6	9.921,9	15.079,4	249.331,0	292.877,9
Umbuchungen	8.433,7	653,9	7,7	-14.683,9	-5.588,6
Abgänge	-109,7	-74,4	-83,4	-2.350,2	-2.617,7
Abschreibungen	-20.637,8	-26.330,6	-15.211,3	0,0	-62.179,7
Nettobuchwert zum 31.12.2008	488.352,2	254.868,4	49.444,8	528.322,6	1.320.988,0

#### Stand zum 31.12.2008

Anschaffungskosten	747.733,0	630.455,0	175.057,0	528.837,4	2.082.082,5
Kumulierte Abschreibungen	-259.380,8	-375.586,6	-125.612,2	-514,9	-761.094,6
Nettobuchwert	488.352,2	254.868,4	49.444,8	528.322,6	1.320.988,0

T€	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Gesamt
<b>Entwicklung</b>					
<b>vom 1.1. bis 31.12.2007</b>					
Nettobuchwert zum 1.1.2007	500.297,0	274.490,7	45.580,4	196.296,1	1.016.664,3
Änderung Konsolidierungskreis	4.357,8	0,0	25,4	0,0	4.383,3
Zugänge	5.172,4	21.217,8	20.161,4	126.983,1	173.534,7
Umbuchungen	717,8	1.265,8	228,6	-27.253,5	-25.041,3
Abgänge	-6.834,9	-109,9	-254,6	0,0	-7.199,5
Abschreibungen	-21.589,7	-26.166,8	-16.088,9	0,0	-63.845,4
Nettobuchwert zum 31.12.2007	482.120,5	270.697,5	49.652,4	296.025,7	1.098.496,0

#### Stand zum 31.12.2007

Anschaffungskosten	721.569,0	624.391,7	166.505,8	296.540,6	1.809.007,0
Kumulierte Abschreibungen	-239.448,5	-353.694,2	-116.853,4	-514,9	-710.511,0
Nettobuchwert	482.120,5	270.697,5	49.652,4	296.025,7	1.098.496,0

Im Geschäftsjahr 2008 wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von T€ 10.578,3 aktiviert

(Vorjahr: T€ 6.137,9). Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz betrug in der Berichtsperiode wie im Vorjahr 4,4 Prozent.

Die größten Zugänge im Geschäftsjahr 2008 und 2007 werden nachstehend, inklusive aktivierte Fremdkapitalzinsen, angeführt:

<b>Im Segment Airport in T€</b>	<b>2008</b>
Terminalerweiterung VIE-Skylink	163.413,1
Feuerwache	15.178,8
Aktivierungen 3. Piste	14.435,7
Gepäcksortieranlage Skylink	12.729,6
Checkpoints Ost / West / GAC und Betriebsgebäude	6.051,5
Vorfelderweiterung Nordost	5.633,2
Sicherheitssysteme	1.364,5

<b>Im Segment Handling in T€</b>	<b>2008</b>
Spezialfahrzeuge	4.426,1
Betriebsausstattung	2.422,9

<b>Im Segment Non-Aviation in T€</b>	<b>2008</b>
Parkhaus 4 Erweiterung	13.392,1
Vorplatz VIE-Skylink	8.401,1
Sicherstellung Elektroversorgung	4.758,9
Airport Logistic Center Nord	7.746,6

<b>Im Segment Airport in T€</b>	<b>2007</b>
Terminalerweiterung VIE-Skylink	82.179,2
Vorfelderweiterung Nordost	15.691,6
Gepäcksortieranlage	11.983,7
Ausbau Bahnhof Flughafen	7.175,0
Sicherheitssysteme	4.442,7
Grundstücke	1.582,6
Entwässerung Flugbetrieb	1.415,4

<b>Im Segment Handling in T€</b>	<b>2007</b>
Großraumvorfelddbusse	2.227,5
Enteisungsmittelbefüllungsanlage	2.506,7
Enteisungsfahrzeuge	1.786,0

<b>Im Segment Non-Aviation in T€</b>	<b>2007</b>
Office Park 2 – AUA Head Office	18.319,9
Parkhaus 4 Erweiterung	12.477,9
Kernzonengestaltung	1.896,9

**(14) Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

in T€	2008	2007
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.</b>		
Nettobuchwert zum 1.1.	122.595,1	59.594,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	23.249,7
Zugänge	0,0	19.343,9
Umbuchungen	5.524,7	23.136,6
Abgänge	-793,8	0,0
Abschreibungen	-4.635,9	-2.729,3
Nettobuchwert zum 31.12.	122.690,1	122.595,1
<b>Stand zum 31.12.</b>		
Anschaffungskosten	152.095,8	147.364,9
Kumulierte Abschreibungen	-29.405,6	-24.769,8
Nettobuchwert	122.690,1	122.595,1

Im Geschäftsjahr 2008 wurde ein zusätzlicher Teil des Speditonsgebäudes als Finanzinvestition gehaltene Immobilie identifiziert.

in T€	2008	2007
Mieteinnahmen	14.179,5	11.361,7
Betriebliche Aufwendungen für vermietete Immobilien	4.715,7	3.770,9
Betriebliche Aufwendungen für nicht vermietete Immobilien	946,4	786,3

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen im Wesentlichen Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden. Die betrieblichen Aufwendungen für zur Zeit nicht vermietete Immobilien sind durch notwendige Sanierungsarbeiten leer stehender Büroflächen im Office Park 3 bedingt.

Der beizulegende Zeitwert der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entspricht nach internen Wertermittlungen (auf Basis von Ertragswerten) zum Bilanzstichtag im Wesentlichen dem Buchwert.

**(15) Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen**

in T€	2008	2007
<b>Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.</b>		
Nettobuchwert zum 1.1.	99.704,1	88.501,0
Währungsumrechnung	4.607,6	992,6
Zugänge aus Anteilswerb	0,0	7.673,8
Zugänge aus Ergebnis	4.235,8	4.228,6
Abgänge aus Ergebnis	-288,2	-182,6
Abschreibung identifizierte Vermögenswerte	-15,3	-7,6
Dividendenausschüttung	-3.453,9	-1.501,7
Nettobuchwert zum 31.12.	104.790,1	99.704,1



(Fortsetzung: (15) Beteiligungen an at equity bilanzierten Unternehmen)

**Stand zum 31.12.**

Fortgeschriebene Anschaffungskosten	104.794,8	99.708,8
Kumulierte Wertanpassungen	-4,7	-4,7
Nettobuchwert	104.790,1	99.704,1

**(16) Sonstige finanzielle Vermögenswerte**

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Ausgereichte Darlehen und Forderungen	773,9	217,5
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte (Available-for-Sale)	2.301,7	2.310,4
	3.075,6	2.528,0

Die ausgereichten Darlehen und Forderungen beinhalten ein Darlehen an die Societé Internationale Télécommunications Aeronautiques SC in Höhe von T€ 33,4 (Vorjahr: T€ 41,8), ein Darlehen an die Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H in Höhe von T€ 500,0 und den Mitarbeitern gewährte Darlehen in Höhe von T€ 98,8 (Vorjahr: T€ 84,4) sowie eine Forderung auf Gewährung eines Förderzuschusses aus den Mitteln der Umweltförderung des Bundes über T€ 141,7 (Vorjahr: T€ 91,3).

Die zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen längerfristig gehaltene Investmentfonds in Höhe von T€ 978,4 (Vorjahr: T€ 976,1) sowie Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von T€ 1.322,2 (Vorjahr: T€ 1.333,9), die wegen ihrer derzeitigen materiellen Unwesentlichkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden:

**Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen (2008):**

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

**Anteile an nicht konsolidierten assoziierten Unternehmen (2008):**

- OAO „Petroport-konzessii“ Open Stock Company

## Kurzfristiges Vermögen

### (17) Vorräte

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Hilfs- und Betriebsstoffe	3.535,9	3.262,7
Geleistete Anzahlungen	0,0	115,5
	3.535,9	3.378,2

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

### (18) Wertpapiere

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Investmentfonds	34.678,6	72.211,6
Rentenpapiere	59.740,0	69.867,0
	94.418,6	142.078,6

Die Investmentfonds wurden der Bewertungskategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ zugeordnet, während die Rentenpapiere als „Kredite und Forderungen“ und als „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ kategorisiert sind. Die zum 31. Dezember 2007 als „zu Handelszwecken gehalten“ eingestuften Rentenpapiere wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr getilgt.

In der Berichtsperiode wurden die als zur Veräußerung verfügbar bewerteten Investmentfonds um T€ 5.674,0 (Vorjahr: T€ 3.923,4) erfolgswirksam im Wert gemindert, da die Wertminderungen dauerhaft waren.

Zum Stichtag sind Wertpapiere in Höhe von T€ 62.492,1 (Vorjahr T€ 72.211,6) zur Verbesserung der Konditionen zugunsten von inländischen Kreditinstituten als Pfand bestellt.

### (19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen brutto	55.251,9	46.426,8
abzüglich Wertberichtigungen	-6.360,8	-3.222,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen netto	48.891,0	43.204,2
Forderungen gegenüber nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	266,2	268,2
Forderungen gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	0,1	0,1
Forderungen an Finanzamt	9.945,7	1.583,9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	4.973,4	5.242,3
Abgrenzungsposten	2.350,8	1.970,0
	66.427,3	52.268,8

Die Zahlungsziele der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen in der Regel zwischen 8 und 30 Tagen. Für eventuelle Forderungsausfälle wurden Einzelwertberichtigungen vorgenommen. Der Buchwert der Forderungen aus Lieferungen entspricht

annähernd ihrem beizulegenden Zeitwert. Die Forderungen gegenüber dem Finanzamt betreffen Vorauszahlungen an Körperschaftsteuer sowie Vorsteuerguthaben.

**(20) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Kassenbestand	194,6	188,0
Guthaben bei Kreditinstituten	6.448,2	18.105,0
Kurzfristige Veranlagungen (Termingelder)	0,0	11.000,0
	6.642,8	29.293,0

Die Bindungsdauer sämtlicher kurzfristiger Veranlagungen betrug zum Zeitpunkt der Veranlagung weniger als drei Monate. Der durchschnittliche Zinssatz bei den Guthaben bei Kreditinstituten lag zum 31. Dezember 2008 bei 2,60 Prozent (Vorjahr: 2,94 Prozent). Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert.

**Eigenkapital**

**(21) Grundkapital**

Das voll eingezahlte Grundkapital der Flughafen Wien AG beträgt T€ 152.670,0 und ist geteilt in 21.000.000 Stück auf Inhaber lautende stimm- und gewinnberechtignte Stückaktien. Zum Bilanzstichtag befinden sich somit wie im Vorjahr 21.000.000 Aktien in Umlauf.

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

Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Genehmigung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Die für das Geschäftsjahr 2008 vorgeschlagene Dividende beträgt € 2,60 (Vorjahr: € 2,50) je Aktie.

**(22) Kapitalrücklagen**

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

**(23) Sonstige Rücklagen**

Die Entwicklung der sonstigen Rücklagen ist in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals dargestellt.

#### (24) Einbehaltene Ergebnisse

Die einbehaltenen Ergebnisse umfassen die innerhalb des Konzerns erwirtschafteten Gewinne, die um Gewinnausschüttungen vermindert wurden. Von diesen Ergebnissen kann jener Betrag an die Aktionäre der Muttergesellschaft ausgeschüttet werden, der in dem nach österreichischen Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellten Einzelabschluss der Flughafen Wien AG als „Bilanzgewinn“ zum 31.12.2008 ausgewiesen ist.

#### Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Mitarbeiterstiftung

In der zehnten (außerordentlichen) Hauptversammlung am 15. November 2000 wurde ein Aktienrückkauf in der Höhe von 10 Prozent des Grundkapitals zum Zwecke der Einbringung in eine Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung beschlossen. Am 30. November 2000 wurden 2.100.000 Stück Aktien (10% 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 Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung eingebracht. Die sich im Besitz dieser Stiftung befindlichen Aktien sind stimm- und dividendenberechtig. Die Stiftung hat die von der Flughafen Wien AG erhaltenen Dividenden an die Mitarbeiter in ungeschmälerter Form auszuschütten.

Die Gewährung dieser aktienbasierten Vergütungen an die Mitarbeiter des Konzerns erfolgte vor Inkrafttreten des IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen“. Die Auswirkungen dieser Gewährung werden direkt im Eigenkapital des Konzerns unter dem Posten „Einbehaltene Ergebnisse“ erfasst. Abgesehen von der Übertragung der eigenen Aktien in den Jahren 2000 und 2001 resultieren die Auswirkungen aus für die Mitarbeiterstiftung übernommenen Körperschaftsteuerzahlungsverpflichtungen:

in T€	2008	2007
Stand zum 1.1.	12.761,5	12.056,2
Teilauflösung Rückstellung für Stiftungsaufwand	380,0	1.197,0
Latente Steuern	-95,0	-491,7
Stand zum 31.12.	13.046,4	12.761,5

#### (25) Minderheitenanteile

Die Minderheitenanteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital der konsolidierten Tochtergesellschaften. Die Minderheitenanteile zum Bilanzstichtag betreffen den Minderheitsgesellschafter RZB Holding GmbH an der slowakischen Tochtergesellschaft BTS Holding a.s.

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

## Langfristige Schulden

### (26) Langfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Abfertigungen	49.910,1	50.734,1
Pensionen	17.128,6	18.909,6
Jubiläumsgelder	10.637,1	10.380,6
Altersteilzeit	10.287,5	9.696,0
Stiftungsaufwendungen (langfristiger Anteil)	1.364,0	2.554,0
	89.327,3	92.274,3

#### Rückstellungen für Abfertigungen

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

Für alle nach dem 31. Dezember 2002 beginnenden Dienstverhältnisse besteht kein Direktanspruch des Dienstnehmers mehr auf gesetzliche Abfertigung gegen den Arbeitgeber. Für diese Dienstverträge werden die Abfertigungspflichten durch die laufende Entrichtung entsprechender Beiträge an eine Mitarbeitervorsorgekasse abgegolten. Bei diesem Abfertigungsmodell ist der Arbeitgeber nur zur regelmäßigen Leistung der Beiträge verpflichtet. Im Falle eines kollektivvertraglichen Abfertigungsüberhangs werden jedoch für diese Dienstnehmer Rückstellungen gebildet.

#### Entwicklung der Rückstellung für Abfertigungen

in T€	2008	2007
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	50.734,1	53.372,9
Zugang aus Änderung Konsolidierungskreis	0,0	2,5
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	6.662,4	5.790,2
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-) / Verluste (+)	-2.727,7	-2.180,8
Abfertigungszahlungen	-4.758,7	-6.250,9
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	49.910,1	50.734,1

Der Personalaufwand enthält:

in T€	2008	2007
Dienstzeitaufwand	3.529,4	3.569,2
Zinsaufwand	2.344,8	2.221,0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	788,2	0,0
Im Personalaufwand erfasster Abfertigungsaufwand	6.662,4	5.790,2

## Historische Information Abfertigungsrückstellung

in T€	2008	2007
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	49.910,1	50.734,1
Erfahrungsbedingte Anpassungen (+) Gewinn / (-) Verlust	-2.365,1	-1.216,4
In % des Barwerts der Verpflichtung (DBO) zum Periodenende	-4,7	-2,4

Erfahrungsbedingte Anpassungen sind jene versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, die durch Abweichungen individueller personenbezogener Parameterannahmen zum Unterschied zur Abweichung der auf den Gesamtbestand anzuwendenden Parameter verursacht sind. Dies betrifft unter anderem Gehaltsentwicklungen, Anzahl der Todesfälle, vorzeitige Pensionierungen sowie Austritte.

### Rückstellungen für Pensionen

Die Flughafen Wien AG gewährt einzelnen aktiven und ehemaligen Führungskräften aufgrund individueller Vereinbarungen leistungsorientierte Pensionszuschüsse. Für diese Zusagen wurden teilweise Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen, welche gemäß IAS 19 Planvermögen darstellen. Der Rückstellungsbetrag wurde um diese Versicherungsansprüche verringert. Im Geschäftsjahr 2009 werden voraussichtlich € 0,1 Mio. in das Planvermögen eingezahlt werden.

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

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

Für Arbeitnehmer mit Eintrittsdatum ab dem 1. September 1986 hat die Flughafen Wien AG eine Betriebsvereinbarung über eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung durch den Beitritt zu einer Pensionskasse abgeschlossen (beitragsorientierter Plan). Das Unternehmen leistet Beiträge in der Höhe von 2,5 Prozent des Monatsgrundbezuges, solange ein aufrechtes Dienstverhältnis besteht. Zusätzlich kann der Dienstnehmer selbst Eigenbeiträge leisten. Die aus Arbeitgeberbeiträgen erworbenen Anwartschaften auf Alters- und Hinterbliebenenversorgung werden nach Ablauf eines Zeitraums von 5 Jahren ab Beginn des Zeitraums, für den der Arbeitgeber für den Anwartschaftsberechtigten Beiträge leistet, jedoch spätestens nach 10 Dienstjahren, unverfallbar.

## Überleitung der in der Bilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellung

in T€	2008	2007
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	22.068,6	22.230,6
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	-4.940,0	-3.320,9
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12.	17.128,6	18.909,6

## Entwicklung des Barwerts der Verpflichtung (DBO)

in T€	2008	2007
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 1.1.	22.230,6	21.891,3
Dienstzeitaufwand	364,4	399,8
Zinsaufwand	1.035,8	915,0
Erfolgsneutral erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-) / Verluste(+)	-268,8	228,9
Pensionszahlungen	-1.293,4	-1.204,4
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	22.068,6	22.230,6

## Entwicklung des Planvermögens

in T€	2008	2007
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 1.1.	3.320,9	3.192,1
Ertrag aus Planvermögen	85,7	128,8
Einzahlungen des Arbeitgebers	1.533,4	0,0
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert zum 31.12.	4.940,0	3.320,9

Das Planvermögen umfasst qualifizierte Rückdeckungsversicherungen.

## Der Personalaufwand enthält

in T€	2008	2007
Dienstzeitaufwand	364,4	399,8
Zinsaufwand	1.035,8	915,0
Ertrag aus Planvermögen	-85,7	-128,8
Im Personalaufwand erfasster Pensionsaufwand	1.314,5	1.186,0

## Historische Information Pensionsverpflichtung

in T€	2008	2007
Barwert (DBO) der Verpflichtungen zum 31.12.	22.068,6	22.230,6
Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert	-4.940,0	-3.320,9
Unterdeckung (+) / Überschuss (-)	17.128,6	18.909,6
Erfahrungsbedingte Anpassungen (+) Gewinn / (-) Verlust	-570,3	-1.651,6
In % des Barwerts der Verpflichtung (DBO) zum Periodenende	-2,6	-7,4
In % des Planvermögens am Periodenende	-11,5	-49,7

### Rückstellungen für Jubiläumsgelder

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

#### Entwicklung der Rückstellung für Jubiläumsgelder

in T€	2008	2007
Bilanzierte Rückstellung zum 1.1. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	10.380,6	10.285,4
Erfolgswirksam erfasster Nettoaufwand	615,9	350,2
Jubiläumsgeldzahlungen	-359,4	-255,0
Bilanzierte Rückstellung zum 31.12. = Barwert (DBO) der Verpflichtungen	10.637,1	10.380,6

Der Personalaufwand enthält

in T€	2008	2007
Dienstzeitaufwand	717,0	706,3
Zinsaufwand	479,8	427,2
Erfolgswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne(-)/Verluste (+)	-580,9	-783,4
Im Personalaufwand erfasster Jubiläumsgeldaufwand	615,9	350,2

### 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.

in T€	1.1.2008	Verbrauch	Neubildung	31.12.2008
Altersteilzeit	9.696,0	-2.545,5	3.137,0	10.287,5

### Rückstellung für Stiftungsaufwand

Die Rückstellung für Stiftungsaufwand betrifft die kurz- und langfristigen Verpflichtungen zur Abdeckung der Steueraufwendungen der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung. Die Entwicklung der Rückstellung erfolgt ergebnisneutral gegen das Eigenkapital.

in T€	1.1.2008	Verbrauch	Auflösung	31.12.2008
Stiftungsaufwendungen	3.292,8	-718,5	-380,0	2.194,3
davon kurzfristig	738,8			830,3
davon langfristig	2.554,0			1.364,0

### (27) Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	120.132,3	144,8
Bankdarlehen langfristig	488.198,2	468.191,9
Finanzverbindlichkeiten	608.330,5	468.336,7



Die Aufnahme der Bankdarlehen erfolgte zur Finanzierung der umfangreichen Ausbauprojekte am Flughafen Wien. Im Geschäftsjahr 2008 wurde ein weiteres Darlehen in Höhe von € 22,4 Mio. bei der Österreichischen Kontrollbank zu festen sowie zu variablen Konditionen mit Laufzeit von 2009 bis 2016 aufgenommen. Wie im Vorjahr beträgt das Kreditvolumen bei der Europäischen Investitionsbank € 400,0 Mio. mit einer fixen Verzinsung beider Tranchen von durchschnittlich 4,5 Prozent. Diese Darlehen haben eine Laufzeit bis Juni 2031, wovon die ersten neun Jahre tilgungsfrei sind.

Die Bankdarlehen weisen folgende Restlaufzeiten auf:

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Bis zu einem Jahr	120.132,3	144,8
Mehr als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	9.730,0	15.111,0
Mehr als fünf Jahre	478.468,2	453.080,9
	608.330,5	468.336,7

Sämtliche Finanzverbindlichkeiten wurden in Euro abgeschlossen.

#### (28) Übrige langfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Verbindlichkeiten gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	1.585,7	1.422,5
Umweltfonds (langfristiger Teil)	8.373,3	10.478,6
Abgrenzungsposten	30.214,0	30.689,8
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	3.520,9	4.776,0
	43.693,9	47.366,9

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfonds betreffen die Verpflichtungen aus dem Mediationsverfahren.

Die Abgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen von der Austro Control GmbH geleistete Mietvorauszahlungen für den im Jahr 2005 fertig gestellten Flugsicherungsturm. Die Mietvertragsdauer beträgt 33 Jahre und endet im April 2038.

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

## Kurzfristige Schulden

### (29) Kurzfristige Rückstellungen

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Nicht konsumierte Urlaube	14.194,7	12.991,8
Andere Personalansprüche	4.315,7	11.100,8
Ertragsteuern	300,0	582,3
Stiftungsaufwendungen	830,3	738,8
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	69.779,8	59.304,7
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	9.751,2	7.392,1
Sonstige übrige Rückstellungen	8.982,6	9.240,6
	108.154,2	101.351,1

### Entwicklung vom 1.1. bis 31.12.2008

in T€	1.1.2008	Verbrauch	Auflösung	Neubildung	31.12.2008
Nicht konsumierte Urlaube	12.991,8	-8,7	0,0	1.211,6	14.194,7
Andere Personalansprüche	11.100,8	-7.498,9	-3.378,9	4.092,6	4.315,7
Ertragsteuern	582,3	-543,6	-38,7	300,0	300,0
Stiftungsaufwendungen	738,8	-718,5	0,0	810,0	830,3
Nicht fakturierte Lieferungen und Leistungen	59.304,7	-22.472,3	-1.470,3	34.417,6	69.779,8
Nicht abgerechnete Ermäßigungen	7.392,1	-6.489,0	-534,8	9.382,9	9.751,2
Sonstige übrige Rückstellungen	9.240,6	-3.474,2	-853,1	4.069,3	8.982,6
	101.351,1	-41.205,1	-6.275,8	54.284,0	108.154,2

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

Die sonstigen übrigen kurzfristigen Rückstellungen setzen sich im Wesentlichen aus Rückstellungen für Schadenersatzforderungen, einer Rückstellung für Sicherheitsbeiträge und der Haftpflichtversicherung für das Jahr 2008 zusammen.

### (30) Lieferantenverbindlichkeiten

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Gegenüber Dritten	56.529,6	61.444,7
Gegenüber verbundenen Unternehmen	5.050,1	3.728,0
Gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	0,2	0,1
	61.579,9	65.172,9

### (31) Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in T€	31.12.2008	31.12.2007
Umweltfonds (kurzfristiger Teil)	9.199,2	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern	1.502,6	1.659,8
Sonstige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	5.395,4	5.147,6
Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln	1.308,9	1.362,6
Verbindlichkeiten gegenüber at equity bilanzierten Unternehmen	5.140,6	4.302,1
Kreditorische Debitoren	1.399,8	1.971,5
Abgrenzungsposten Löhne	6.635,1	6.404,0
Andere Abgrenzungsposten	2.381,7	2.064,7
Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern	7.700,0	26.620,4
Andere sonstige Verbindlichkeiten	1.683,4	1.884,1
	42.346,8	51.416,8

Die Verbindlichkeiten gegenüber Minderheitsgesellschaftern bestehen aufgrund einer Put-Option für die Minderheitsgesellschafter an der slowakischen Tochtergesellschaft KSC Holding a.s. zum Verkauf ihrer Anteile.

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

Aufgrund der erwarteten Auszahlungstermine erfolgte eine Umgliederung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Umweltfond von den langfristigen in die kurzfristigen Verbindlichkeiten.

## Sonstige Angaben

### (32) Konzern-Geldflussrechnung

Die Konzern-Geldflussrechnung wurde nach der indirekten Methode erstellt. Die Zusammensetzung des Fonds der flüssigen Mittel kann der Anhangläuterung (20) entnommen werden.

Zinsenzahlungen sowie Dividendeneinzahlungen werden der laufenden Geschäftstätigkeit zugeordnet. Davon entfallen T€ 7.738,5 (Vorjahr: T€ 8.041,4) auf Zinseneinzahlungen und T€ 22.158,6 (Vorjahr: T€ 18.638,1) auf Zinsenauszahlungen. Die Dividendeneinzahlungen betragen T€ 3.859,9 (Vorjahr: T€ 1.881,7). Die Dividendenauszahlung der Flughafen Wien AG wird unter der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Die Geldflussrechnung aus dem Erwerb von Tochterunternehmen im Vorjahr setzt sich wie folgt zusammen:

in T€	2007
Auszahlungen für Unternehmenserwerbe	-31.484,4
Übernommene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	631,4
	-30.853,0

### (33) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

#### Forderungen, ausgereichte Darlehen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die folgenden Tabellen zeigen eine Überfälligkeitsanalyse der Forderungen, ausgereichten Darlehen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten sowie die Entwicklung der Wertberichtigungen:

2008 in T€	Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2008	davon weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tage	von 91 bis 180 Tage	von 181 bis 360 Tage	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	54.200,5	37.539,7	6.363,2	4.334,5	763,5	766,9	437,8
Restlaufzeit über 1 Jahr	50.773,9	50.773,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>104.974,3</b>	<b>88.313,6</b>	<b>6.363,2</b>	<b>4.334,5</b>	<b>763,5</b>	<b>766,9</b>	<b>437,8</b>

2007 in T€	davon Buchwert nach Wertberichtigungen 31.12.2007	weder wertgemindert noch überfällig	davon nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	von 31 bis 90 Tage	von 91 bis 180 Tage	von 181 bis 360 Tage	mehr als 360 Tage
Restlaufzeit bis 1 Jahr	47.660,1	39.092,8	3.689,0	3.375,8	298,3	26,1	0,0
Restlaufzeit über 1 Jahr	217,5	217,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summe</b>	<b>47.877,6</b>	<b>39.310,4</b>	<b>3.689,0</b>	<b>3.375,8</b>	<b>298,3</b>	<b>26,1</b>	<b>0,0</b>

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

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

2008 in T€	Wertberichtigung		Wertberichtigung
	1.1.2008	Veränderung <sup>1)</sup>	31.12.2008
Einzelwertberichtigungen	4.890,8	3.319,8	8.210,6
Pauschale (Einzel-)Wertberichtigungen	25,5	24,1	49,6
	4.916,2	3.344,0	8.260,2

2007 in T€	Wertberichtigung		Wertberichtigung
	1.1.2007	Veränderung <sup>1)</sup>	31.12.2007
Einzelwertberichtigungen	2.684,2	2.206,5	4.890,8
Pauschale (Einzel-)Wertberichtigungen	9,1	16,4	25,5
	2.693,3	2.222,9	4.916,2

1) Saldo aus Zuführung, Auflösung und Verwendung

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen (im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen) betragen in der Berichtsperiode 2008 T€ 175,2 (Vorjahr: T€ 95,4).

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

	Buchwert vor Wertberich- tigungen 31.12.2008	Einzelwert- berichtigung 31.12.2008	Pauschale (Einzel)wert- berichtigung 31.12.2008	Buchwert nach Wertberich- tigungen 31.12.2008
<b>2008 in T€</b>				
Überfällig < 1 Jahr	3.992,2	3.607,8	48,2	336,2
Überfällig > 1 Jahr	5.260,2	4.603,0	1,3	655,9
Summe	9.252,4	8.210,8	49,5	992,1

	Buchwert vor Wertberich- tigungen 31.12.2007	Einzelwert- berichtigung 31.12.2007	Pauschale (Einzel)wert- berichtigung 31.12.2007	Buchwert nach Wertberich- tigungen 31.12.2007
<b>2007 in T€</b>				
Überfällig < 1 Jahr	817,7	721,3	25,5	70,9
Überfällig > 1 Jahr	4.882,6	4.169,5	0,0	713,2
Summe	5.700,3	4.890,8	25,5	784,1

#### Finanzielle Verbindlichkeiten – Fälligkeitstermine

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

	Brutto- Cash-Flows		Cash-Flows		
	Buchwert 31.12.2008	Gesamt zum 31.12.2008	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
<b>2008 in T€</b>					
Fix verzinste Bankdarlehen	581.903,9	921.606,8	148.217,5	112.719,8	660.669,4
Variabel verzinste Bankdarlehen	26.426,6	24.060,1	24.060,1	0,0	0,0
Lieferantenverbindlichkeiten	61.579,9	61.579,9	61.579,9	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	26.845,3	26.845,3	16.886,3	8.373,3	1.585,7
Derivative Verbindlichkeiten	376,1	406,3	158,6	247,7	0,0
Summe			250.902,2	121.340,9	662.255,2

	Brutto- Cash-Flows		Cash-Flows		
	Buchwert 31.12.2007	Gesamt zum 31.12.2007	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
<b>2007 in T€</b>					
Fix verzinste Bankdarlehen	446.425,7	828.115,0	20.079,7	97.339,3	710.696,0
Variabel verzinste Bankdarlehen	21.911,0	22.509,8	22.509,8	0,0	0,0
Lieferantenverbindlichkeiten	65.172,9	65.172,9	65.172,9	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	18.461,9	18.461,9	7.983,3	10.478,6	0,0
Summe			115.745,7	107.817,9	710.696,0

Einbezogen wurden alle Instrumente, die am 31. Dezember 2008 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Planzahlen für zukünftige neue Verbindlichkeiten sind nicht berücksichtigt. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden unter Zugrundelegung der zuletzt vor dem 31. Dezember 2008 festgelegten Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind immer dem frühesten Zeitraster zugeordnet.

**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende  
Zeitwerte nach Bewertungskategorien**

2008 in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2008	Nominalwert = Zeitwert
<b>Aktiva</b>			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	6.642,8	6.642,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	49.157,3	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	55.817,8	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.323,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	45.397,0	
<b>Passiva</b>			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	61.579,9	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	608.330,5	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	26.845,3	
Derivative finanzielle Schulden			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	376,1	

Erläuterung der Bewertungskategorien: LaR – Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), AfS - Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente (Available-for-Sale), HfT - Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente (Held-for-Trading), Hedging – Sicherungsmaßnahmen  
FLAC - Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost)

2007 in T€	Bewertungs- kategorie	Buchwert 31.12.2007	Nominalwert = Zeitwert
<b>Aktiva</b>			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Barreserve	29.293,0	29.293,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	43.204,2	
Ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen	LaR	4.572,3	
Sonstige originäre finanzielle Vermögenswerte			
Beteiligungen (nicht konsolidiert)	AfS	1.334,3	
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	AfS	73.187,7	
Zu Handelszwecken gehaltene Wertpapiere	HfT	69.867,0	
Derivative finanzielle Vermögenswerte			
Derivate mit Hedgebeziehung	Hedging	34,8	
<b>Passiva</b>			
Lieferantenverbindlichkeiten	FLAC	65.172,9	
Finanzverbindlichkeiten	FLAC	468.336,7	
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	18.461,9	

1) Da auf Grund von teilweise fehlenden Marktwerten der beizulegende Zeitwert nicht zuverlässig ermittelbar ist, werden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

2) Aufgrund des hohen Anteils an langfristigen festverzinslichen Krediten und der im Jahr 2008 erheblich gestiegenen Risikoprämie bei Finanzierungen (credit spreads) ergab sich eine deutliche Abweichung der beizulegenden Zeitwerte von den fortgeführten Anschaffungskosten.

#### Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaffungs- kosten	Zeitwert erfolgs- neutral	Zeitwert erfolgs- wirksam	Zeitwert 31.12.2008
				6.642,8
49.157,3				49.157,3
55.817,8				55.817,8 <sup>1)</sup>
1.129,9	193,4			1.323,3
	632,6	10.085,8	34.678,6	45.397,0
61.579,9				61.579,9
608.330,5				358.283,6 <sup>2)</sup>
26.845,3				26.845,3
		376,1		376,1

#### Wertansatz nach IAS 39

Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Anschaffungs- kosten	Zeitwert erfolgs- neutral	Zeitwert erfolgs- wirksam	Zeitwert 31.12.2007
				29.293,0
43.204,2				43.204,2
4.572,3				4.572,3
1.141,6	192,7			1.334,3
	632,6	343,5	72.211,6	73.187,7
			69.867,0	69.867,0
		34,8		34,8
65.172,9				65.172,9
468.336,7				425.233,9
18.461,9				18.461,9

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ausgereichte Darlehen und sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen deren Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die der Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)“ zugeordneten nicht konsolidierten Beteiligungen sind nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente, deren beizulegenden Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar waren und die daher zu Anschaffungskosten oder fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden.

Lieferantenverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen annähernd die beizulegenden Zeitwerte dar.

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

#### Nettoergebnis nach Bewertungskriterien

2008 in T€	Aus der Folgebewertung					Aus Abgang	Nettoergebnis 2008
	Aus Zinsen	zum Zeitwert erfolgs- wirksam	zum Zeitwert erfolgs- neutral	Wäh- rungs- umrech- nungen	Wert- berichti- gung		
Barreserve	491,6			1,0			492,6
Kredite und Forderungen (LaR)	1.809,8			-0,3	-3.591,1		-1.781,6
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	5.397,2	-5.685,7	-257,7			-7.001,3	-7.547,5
Zu Handelszwecken ge- haltene Finanzinstrumente (HfT)	707,8					133,0	840,8
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungs- kosten (FLAC)	-12.821,9						-12.821,9
Hedging	90,8		-376,1				-285,3
Summe	-4.324,6	-5.685,7	-633,8	0,7	-3.591,1	-6.868,3	-21.102,9



2007 in T€	Aus der Folgebewertung					Aus Abgang	Nettoergebnis 2007
	Aus Zinsen	zum Zeitwert erfolgswirksam	zum Zeitwert erfolgsneutral	Währungs-umrechnungen	Wertberichtigung		
Barreserve	1.640,1			1.661,3			3.301,3
Kredite und Forderungen (LaR)	1.344,0			-22,2	-736,8		585,1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	369,9	-3.923,4	2.539,6				-1.013,8
Zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente (HfT)	5.161,3	178,6				191,0	5.531,0
Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten (FLAC)	-13.637,3			0,3			-13.637,0
Hedging			34,8				34,8
Summe	-5.121,9	-3.744,8	2.574,5	1.639,3	-736,8	191,0	-5.198,7

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

In das Ergebnis aus der Folgebewertung der Finanzinstrumente, die der Bewertungskategorie „Zu Handelszwecken gehalten“ zugeordnet sind, gehen sowohl Zins- als auch Marktwertbewertungseffekte ein.

Das Zinsergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Finanzielle Schulden zu fortgeführten Anschaffungskosten“ in Höhe von netto T€ 12.821,9 (Vorjahr: T€ 13.637,3) beinhaltet im Wesentlichen Zinsaufwendungen aus Bankdarlehen. Ferner werden darunter auch Zinserträge aus der Aktivierung von Fremdkapitalzinsen sowie die Auf- und Abzinsung von sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten subsumiert. Enthalten sind hierunter auch Zinserträge aus einem Zinsderivat, welches der Flughafen Wien in der Berichtsperiode im Rahmen eines Cash-Flow Hedge als Sicherungsinstrument zur Absicherung des Zahlungsstromrisikos finanzieller Verbindlichkeiten eingesetzt hat.

Im Rahmen der erfolgsneutralen Erfassung der Wertänderungen von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurden im Geschäftsjahr 2008 Bewertungsverluste von netto T€ 257,7 (Vorjahr: Bewertungsverluste von netto T€ 10,9) im Eigenkapital erfasst. Von den im Eigenkapital erfassten Beträgen wurden im Geschäftsjahr 2008 keine Ergebnisse in die Gewinn- und Verlustrechnung transferiert (Vorjahr: Verluste von insgesamt T€ 2.550,6).

## (34) Derivative Finanzinstrumente

### Zinstauschvereinbarungen (Zinsswaps)

Im Vorjahr hat der Flughafen Wien zur Sicherung des Zahlungsstromrisikos einer variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeit einen Receiver Zinsswap („Empfange fix – zahle variabel“) abgeschlossen. Als Grundgeschäft wurde die variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeit in Höhe des Nominalwerts des Zinsswap designiert. Die Zahlungsstromänderungen des Grundgeschäfts, die sich aus den Veränderungen des variablen Zinssatzes ergeben, werden durch die Zahlungsstromänderungen des Zinsswaps ausgeglichen. Mit den Sicherungsmaßnahmen wird das Ziel verfolgt, das variabel verzinsliche Bankdarlehen in eine festverzinsliche Finanzschuld zu transformieren und damit den Zahlungsstrom aus den finanziellen Verbindlichkeiten zu sichern. Bonitätsrisiken sind nicht Teil der Sicherung.

<b>Strukturierte Zinsswaps</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>31.12.2007</b>
Nominalwerte in T€	10.000,0	10.000,0
Beizulegender Zeitwert	-376,1	34,8
Durchschnittlich empfangener Zinssatz	4,68%	4,68%
Durchschnittlich zu zahlender Zinssatz	3,76%	3,78%
Restlaufzeit in Jahren	3,9	4,9

Die Bewertung erfolgt zu Marktdaten des Bewertungsstichtags. Der Bewertung liegen allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (Black-Scholes, Heath-Jarrow-Morton) zugrunde. Die durchschnittlich variablen Zinssätze, die während der Laufzeit der Zinstauschvereinbarungen wesentlichen Änderungen unterliegen können, entsprechen den am Bilanzstichtag gültigen Zinssätzen.

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wird prospektiv mit der Critical Terms Match Method nach IAS 39.AG 108 ermittelt. Retrospektiv wird die Wirksamkeit zu jedem Bilanzstichtag mit einem Effektivitätstest nach der kumulativen Dollar-Offset-Methode überprüft. Dazu wird bei Grund- und Sicherungsgeschäft die Zahlungsstromänderungen ermittelt und zueinander ins Verhältnis gesetzt. Liegt der Quotient zwischen 80 Prozent und 125 Prozent, ist der Hedge effektiv. Die Sicherungsbeziehung war zum Abschlussstichtag effektiv. Aus der erfolgsneutralen Realisierung der Wertänderung des Sicherungsgeschäfts resultiert im Geschäftsjahr 2008 ein in der Sicherungsrücklage erfasster Verlust von T€ 308,2 (Vorjahr: Gewinn von T€ 26,1).

## (35) Risikomanagement

### Finanzwirtschaftliche Risiken

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt hinsichtlich seiner finanziellen Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktrisiken sowie Risiken aus der Veränderung der Zinssätze, der Wechselkurse und der Börsenkurse. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Marktrisiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des

Risikos ausgewählte derivative und nicht derivative Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Geldfluss des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt und kommen für Handels- oder andere spekulative Zwecke nicht zum Einsatz. Zur Minderung des Kreditrisikos werden die Sicherungsgeschäfte grundsätzlich nur mit führenden Finanzinstituten erstklassiger Bonität abgeschlossen.

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

### **Liquiditätsrisiko**

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

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhanglerläuterung (33) dargestellt.

### **Kreditrisiko**

Der Flughafen Wien ist aus seinem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Veranlagungs- und Finanzierungsaktivitäten einem Ausfallrisiko ausgesetzt. Im Veranlagungs- und Finanzierungsbereich werden Geschäfte nahezu ausschließlich mit Kontrahenten mit einem Kredit-Rating von zumindest A (S&P, Moody's) abgeschlossen. Auch bei Vertragspartnern, die über kein Rating verfügen, muss eine einwandfreie Bonität gewährleistet sein. Anteile an Investmentfonds werden nur dann gezeichnet, wenn diese von international anerkannten Kapitalanlagegesellschaften geführt werden. Im operativen Geschäft werden die Außenstände zentral fortlaufend überwacht. Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch kurze Zahlungsfristen, dem Einfordern von Sicherheiten wie Kautionen und Bankgarantien sowie der vermehrten Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet. Ausfallrisiken werden mittels Einzelwertberichtigungen und pauschalierter Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Das Kreditrisiko bei Forderungen kann grundsätzlich als gering eingeschätzt werden, da es sich überwiegend um kurzfristig fällige Forderungen handelt, die auf langjährige Geschäftsbeziehungen beruhen.

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

Weitere quantitative Angaben sind unter der Anhangeläuterung (33) dargestellt.

### Zinsrisiko

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

Der Flughafen-Wien-Konzern unterliegt Zinsrisiken vorwiegend in der Eurozone. Unter Berücksichtigung der gegebenen und der geplanten Schuldenstruktur setzt die Treasury-Abteilung selektiv Zinsderivate ein, um die Zinsausstattung für die Finanzverbindlichkeiten der vom Management gewünschten Zusammensetzung anzupassen und so das Risiko sich ändernder Zinsen zu minimieren.

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

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

- Zinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demnach unterliegen alle zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente mit fester Verzinsung keinen Zinsänderungsrisiken im Sinne von IFRS 7.
- Zinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash-Flow Hedge zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapi-

tal und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

- Zinssatzänderungen wirken sich auf das Zinsergebnis von originären variabel verzinslichen Finanzinstrumenten, deren Zinszahlungen nicht als Grundgeschäfte im Rahmen von Cash-Flow-Hedge-Beziehungen gegen Zinsänderungsrisiken designiert sind, aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten mit ein.
- Zinssatzänderungen von Zinsderivaten (Zinsswaps), die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis (Bewertungsergebnis aus der Anpassung der finanziellen Vermögenswerte an den beizulegenden Zeitwert) und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2008 um 100 Basispunkte höher (geringer) gewesen wäre, wäre das Ergebnis um T€ 150,2 (Vorjahr: T€ 261,5) höher (geringer) gewesen. Die hypothetische Ergebnisauswirkung von T€ 150,2 (Vorjahr: T€ 261,5) ergibt sich aus den potenziellen Effekten aus variabel verzinslichen Wertpapieren und Finanzschulden. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2008 um 100 Basispunkte höher (geringer) gewesen wäre, wäre das Eigenkapital unter Berücksichtigung von Steuerwirkungen um T€ 112,7 (Vorjahr: T€ 196,1) höher (geringer) gewesen.

### **Währungsrisiko**

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

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

Währungskursrisiken im Finanzierungsbereich resultieren aus finanziellen Verbindlichkeiten in Fremdwährung und aus Darlehen in Fremdwährung, die zur Finanzierung an Konzerngesellschaften ausgereicht werden. Der Flughafen Wien war zum Abschlussstichtag keinen wesentlichen Fremdwährungsrisiken im Finanzierungsbereich ausgesetzt.

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

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

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

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

Unverzinsliche Wertpapiere bzw. gehaltene Eigenkapitalinstrumente sind nicht monetär und somit mit keinem Währungsrisiko im Sinne des IFRS 7 behaftet.

Demnach ist das Risiko aus sich ändernden Währungskursen für den Flughafen-Wien-Konzern zum Abschlussstichtag als gering anzusehen und folglich wird auf eine quantitative Währungssensitivitätsanalyse verzichtet.

### **Sonstige Preisrisiken**

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung zu Marktrisiken auch Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf Preise von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen insbesondere Börsenkurse oder Indizes in Frage. Zum 31. Dezember 2008 und 2007 hatte der Flughafen-Wien-Konzern keine wesentliche als zur Veräußerung verfügbar kategorisierte Beteiligung im Bestand.

### **Kapitalmanagement**

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Flughafen-Wien-Konzerns zielt, abgesehen von der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts, auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer ausgezeichneten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten abzüglich der liquiden Mittel und der kurzfristigen Wertpapiere) und des Eigenkapitals gemäß Konzern-Bilanz. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die Aufnahme oder Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung oder Anpassung der Dividendenzahlungen. Für das Gearing

wird kein zahlenmäßig konkretes Ziel vorgegeben, mittelbar soll jedoch die Nettoverschuldung nicht mehr als 70 Prozent betragen. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in T€	2008	2007
Finanzschulden	608.330,5	468.336,7
- Liquide Mittel	-6.642,8	-29.293,0
- Kurzfristige Wertpapiere	-94.418,6	-142.078,6
= Netto-Finanzschulden	507.269,1	296.965,1
./. Buchwert Eigenkapital	776.384,3	734.934,8
= Gearing	65,3%	40,4%

Das Gearing erhöhte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die Aufnahme von Fremdmitteln in Höhe von € 140,0 Mio. (Vorjahr: € 100,0 Mio.).

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

### (36) Operating-Leasingverhältnisse

#### Flughafen Wien als Leasinggeber

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

in T€	2008	2007 <sup>1)</sup>
In der Berichtsperiode als Ertrag erfasste Leasingzahlungen	122.899,9	116.807,3
davon erfolgswirksam als Ertrag erfasste bedingte Mietzahlungen (Umsatzmieten)	7.759,5	6.671,0

#### Künftige Mindestleasingzahlungen

Bis zu einem Jahr	54.291,3	52.064,8
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	88.178,1	79.127,7
Länger als fünf Jahre	231.983,3	237.687,9

1) angepasst

#### Flughafen Wien als Leasingnehmer

Wesentliche langfristige unkündbare Leasingverträge, bei denen der Flughafen-Wien-Konzern als Leasingnehmer auftritt, bestehen mit der HERMIONE Raiffeisen-Immobilien-Leasing GmbH über die Anmietung von Betriebsgebäuden am Flughafen Wien sowie mit der SITA Information Networking Computing Inc., USA, über die Anmietung von Betriebs- und Geschäftsausstattung inklusive Betriebssoftware betreffend die Abfertigungsschalter in den Terminals. In der folgenden Tabelle werden die aus diesen Verträgen zu leistenden Mindestleasingzahlungen dargestellt:

in T€	2008	2007
In der Berichtsperiode als Aufwand erfasste Leasingzahlungen	9.907,6	8.899,5
davon erfolgswirksam als Aufwand erfasste bedingte Mietzahlungen (Zins)	5.764,2	4.924,6

#### **Künftige Mindestleasingzahlungen**

Bis zu einem Jahr	10.245,1	9.273,7
Länger als ein und bis zu fünf Jahren	37.871,0	37.043,5
Länger als fünf Jahre	102.303,6	97.059,7

Die in der Berichtsperiode erfolgswirksam als Aufwand erfassten bedingten Mietzahlungen sind an einen festen Referenzzinssatz (6-M-EURIBOR) gebunden.

### **(37) Sonstige Verpflichtungen und Risiken**

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

Gemäß § 7 Abs. 4 der Satzung des Abwasserverbandes Schwechat vom 10. Dezember 2003 haftet die Flughafen Wien AG als Verbandsmitglied für Darlehen im Zusammenhang mit der Errichtung und Erweiterung der Verbandskläranlage in der Höhe von T€ 4.936,0 (Vorjahr: T€ 5.300,8).

Für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen bestehen am Bilanzstichtag Erwerbsverpflichtungen in Höhe von € 166,5 Mio. (Vorjahr: € 191,4 Mio.).

### **(38) Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen**

Das Land Niederösterreich und die Stadt Wien halten jeweils 20 Prozent der Aktien an der Flughafen Wien AG. Beide haben aufgrund ihrer Beteiligungshöhe einen maßgeblichen Einfluss auf die Flughafen Wien AG und gelten daher als nahe stehende Unternehmen der Flughafen Wien AG. Sowohl mit dem Land Niederösterreich als auch mit der Stadt Wien wurden im Geschäftsjahr keine wesentlichen Geschäftsbeziehungen unterhalten.

Darüber hinaus sind alle verbundenen, gemeinschaftlich geführten und assoziierten Unternehmen sowie Personen in Schlüsselpositionen des Managements und die Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG nahe stehende Unternehmen oder Personen. Die Geschäftsbeziehungen zwischen der Flughafen Wien AG und den nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung. Betreffend der bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten wird auf die Erläuterung der jeweiligen Bilanzposten verwiesen.

Gegenüber dem Gemeinschaftsunternehmen City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H. erzielte der Flughafen-Wien-Konzern im Geschäftsjahr 2008 Umsatzerlöse in Höhe von T€ 997,1 (Vorjahr: T€ 961,9) sowie gegenüber dem assoziierten Unternehmen Schedule Coordination Austria GmbH in Höhe von T€ 858,1 (Vorjahr: T€ 887,6).



Am 31. Dezember 2008 betrug der Gesamtbestand an Forderungen und Darlehen (Ausleihungen) gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen T€ 546,5 (Vorjahr: T€ 103,8). Die Wertberichtigungen für diesen Posten betragen T€ 372,0 (Vorjahr: T€ 0). Zum gleichen Stichtag beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber den nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen auf T€ 5.142,5 (Vorjahr: T€ 4.302,0).

#### Natürliche nahe stehende Personen

Es haben keine wesentlichen Transaktionen zwischen dem Flughafen-Wien-Konzern und Personen in Schlüsselpositionen des Managements und deren nächsten Familienangehörigen stattgefunden. Die Beziehungen zu den Organen des Unternehmens können der Anhangläuterung (39) entnommen werden.

### (39) Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Die Flughafen-Wien-Gruppe beschäftigte im Jahresdurchschnitt:

im Jahresdurchschnitt (ohne Vorstände, Geschäftsführer)	2008	2007
Arbeiter	3.119	3.027
Angestellte	1.146	1.060
	4.266	4.087

Die Mitglieder des Vorstands der Flughafen Wien AG erhielten für ihre Tätigkeit als Vorstand in den Geschäftsjahren 2008 und 2007 folgende Vergütungen:

	2008	2008	2008	2008	2007
	Erfolgs-				
in T€	Fixe Bezüge	abhängige Bezüge	Sach-bezüge	Gesamt-bezüge	Gesamt-bezüge
Mag. Christian Domany	253,8	169,3	7,2	430,3	430,3
Mag. Herbert Kaufmann	253,8	169,3	7,5	430,5	430,5
Ing. Gerhard Schmid	253,8	169,3	7,5	430,5	430,5
	761,4	507,8	22,1	1.291,4	1.291,4

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

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

Die Gesamtbezüge früherer Mitglieder des Vorstands beliefen sich im Berichtsjahr auf T€ 670,3 (Vorjahr: T€ 652,3).

#### Aufwendungen für Personen in Schlüsselpositionen

Als Personen in Schlüsselpositionen werden die Vorstandsmitglieder, die Prokuristen der Flughafen Wien AG sowie die Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Wien AG

angesehen. Für diese wurden die folgenden Vergütungen einschließlich der Veränderung von Rückstellungen gewährt:

Geschäftsjahr 2008 in T€	Leitende		
	Aufsichtsräte	Vorstände	Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	167,8	1.291,4	1.650,9
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	501,5	61,8
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	2,6	14,3
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	40,7	64,1
Summe	167,8	1.836,2	1.791,1

Geschäftsjahr 2007 in T€	Leitende		
	Aufsichtsräte	Vorstände	Angestellte
Kurzfristig fällige Leistungen	110,0	1.462,3	1.410,5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	517,1	47,4
Andere langfristig fällige Leistungen	0,0	2,5	8,6
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,0	38,7	55,3
Summe	110,0	2.020,6	1.521,9

#### (40) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag

Die Geschäftsentwicklung des Jahres 2009 ist bisher in allen Segmenten und auf allen Standorten rückläufig. Der Hauptkunde, die Austrian Airlines Gruppe, hat zur Kostenreduktion die Bereinigung von Flugstrecken und eine Verringerung von Flugintervallen eingeleitet.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, die für die Bewertung und Bilanzierung am 31. Dezember 2008 von Bedeutung sind, wie offene Rechtsfälle oder Schadenersatzforderungen sowie andere Verpflichtungen oder Drohverluste, die gemäß IAS 10 gebucht oder offen gelegt werden müssten, sind im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

In der Slowakei wurde mit 1. Jänner 2009 im Zuge der bevorstehenden Euroumstellung der Umrechnungskurs mit 30,13 SKK/EUR fixiert.

Der Vorstand der Flughafen Wien AG hat den geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2008 am 20. Februar 2009 zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, den Konzernabschluss zu prüfen und zu erklären, ob er den Konzernabschluss billigt.

Schwechat, am 27. Februar 2009  
Der Vorstand

**Mag. Christian Domany**  
Vorstandsmitglied

**Mag. Herbert Kaufmann**  
Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

**Ing. Gerhard Schmid**  
Vorstandsmitglied

# Konzernunternehmen der Flughafen Wien AG

Gesellschaft	Kurzzeichen	Obergesellschaft	Land	Konzern-Anteil	Konsolidierungsart
Flughafen Wien AG	VIE		Österreich		VK
Flughafen Wien Immobilienverwertungsgesellschaft m.b.H.	IVW	VIE	Österreich	100,0%	VK
Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	LOAV	VAH	Österreich	100,0%	VK
Mazur Parkplatz GmbH	MAZU	VIEL	Österreich	100,0%	VK
VIE International Beteiligungsmanagement Gesellschaft m.b.H.	VINT	VIAB	Österreich	100,0%	VK
VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H.	VIEL	VIE	Österreich	100,0%	VK
VIE Office Park Errichtungs- und Betriebsgesellschaft m.b.H.	VOPE	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Aircraft Handling Gesellschaft m.b.H.	VAH	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Business Park Immobilienbesitzgesellschaft m.b.H.	BPIB	VIEL	Österreich	100,0%	VK
Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	VAI	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH	VIAB	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna International Airport Security Services Ges.m.b.H.	VIAS	VIE	Österreich	100,0%	VK
Vienna Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H.	VWTC	VIEL	Österreich	100,0%	VK
BTS Holding, a.s.	BTSH	VIE	Slowakei	80,95%	VK
KSC Holding, a.s.	KSCH	VIE	Slowakei	80,95%	VK
VIE (Malta) Limited	VIE Malta	VINT	Malta	100,0%	VK
Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H.	APBF	VIE	Österreich	25,0%	EQ
City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	CAT	VIE	Österreich	50,1%	EQ
SCA Schedule Coordination Austria GmbH	SCA	VIE	Österreich	40,0%	EQ
Flughafen Friedrichshafen GmbH	FDH	VINT	Deutschland	25,15%	EQ
Letisko Košice – Airport Košice, a.s.	KSC	KSCH	Slowakei	66,0%	EQ
Malta International Airport p.l.c.	MIA	VIE Malta	Malta	10,1%	EQ
Malta Mediterranean Link Consortium Limited (Teilkonzern mit Malta International Airport p.l.c.)	MMLC	VIE Malta	Malta	57,1%	EQ
GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	GETS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	GET2	VIAS	Österreich	51,0%	NK
Salzburger Flughafen Sicherheitsgesellschaft m.b.H.	SFS	VIAS	Österreich	100,0%	NK
VIE Shops Entwicklungs- und Betriebsges.m.b.H.	SHOP	VIE	Österreich	100,0%	NK
VIE Indien Projektentwicklung & Beteiligung GmbH	VIND	VINT	Österreich	100,0%	NK
Flughafen Wien / Berlin-Brandenburg International Entwicklungsbeteiligungsgesellschaft mbH, in Liquidation	VIE BBI	VIE	Deutschland	100,0%	NK
OAO „Petroport-konzessii“ Offene Aktiengesellschaft	PETR	VINT	Russland	25,0%	NK
VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company, in Liquidation	VIAS Hellas	VIAS	Griechenland	100,0%	NK

Erläuterung Konsolidierungsart:

VK = Vollkonsolidierung, EQ = Konsolidierung nach der Equity-Methode, NK = nicht konsolidiert wegen Unwesentlichkeit

# Beteiligungen der Flughafen Wien AG

Alle Wertangaben erfolgen – soweit keine IFRS-Daten vorliegen – nach nationalem Recht.

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

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die gewerbliche Vermietung von Wirtschaftsgütern, insbesondere Immobilien sowie der Erwerb von Liegenschaften und Gebäuden am Gelände der Flughafen Wien AG.

IFRS-Werte in T€	2008	2007
Vermögenswerte	112.156,7	112.228,8
Schulden	25.444,9	29.080,0
Eigenkapital	86.711,8	83.148,8
Umsatzerlöse	15.284,7	14.894,3
Periodenergebnis	7.200,0	4.387,4

### Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)

Sitz	2540 Bad Vöslau
Kapitalanteil	100% VAH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes Vöslau sowie die Planung, Errichtung und Betreibung von Gebäuden und Anlagen.

IFRS-Werte in T€	2008 <sup>1)</sup>
Vermögenswerte	62,8
Schulden	35,3
Eigenkapital	27,5
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-7,5

1) Rumpfgeschäftsjahr, da 2008 gegründet

**Mazur Parkplatz GmbH (MAZU)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Parkplatz Mazur sowie Garagierung.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	4.752,4	4.577,5
Schulden	88,3	232,0
Eigenkapital	4.664,1	4.345,6
Umsatzerlöse	1.470,3	566,2
Periodenergebnis	318,6	-8,5

1) Rumpfgeschäftsjahr, da 2007 gegründet; Erwerbszeitpunkt 1.8.2007

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIAB

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

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	59.641,9	56.074,8
Schulden	822,0	292,6
Eigenkapital	58.819,9	55.782,1
Umsatzerlöse	3.579,5	2.568,7
Periodenergebnis	3.037,8	159,0

**VIE Liegenschaftsbeteiligungsgesellschaft m.b.H. (VIEL)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaften BPIB, VOPE, MAZUR und VWTC, welche ihren Geschäftszweck im Ankauf, der Entwicklung und Vermarktung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften haben.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	56.608,3	56.874,3
Schulden	8.248,5	8.435,0
Eigenkapital	48.359,8	48.439,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-79,6	-133,4

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIEL

Gegenstand des Unternehmens: Entwicklung von Liegenschaften, insbesondere des Office Park 2.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	47.095,6	48.395,1
Schulden	28.223,2	30.302,4
Eigenkapital	18.872,3	18.092,7
Umsatzerlöse	3.152,3	1.647,2
Periodenergebnis	779,6	903,9

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIE

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

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	1.904,2	2.260,5
Schulden	1.814,2	2.149,7
Eigenkapital	90,0	110,9
Umsatzerlöse	15.467,5	15.006,8
Periodenergebnis	1.807,7	1.275,2

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	99% VIEL, 1% IVW

Gegenstand des Unternehmens: Erwerb und Vermarktung von Liegenschaften.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	5.899,5	5.789,0
Schulden	1.105,1	629,1
Eigenkapital	4.794,5	5.159,9
Umsatzerlöse	7.166,6	6.540,8
Periodenergebnis	-365,4	-345,4

### **Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIE

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

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	2.765,1	3.329,3
Schulden	937,7	1.492,1
Eigenkapital	1.827,5	1.837,2
Umsatzerlöse	6.952,7	6.928,7
Periodenergebnis	590,3	817,8

### **Vienna International Airport Beteiligungsholding GmbH (VIAB)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition und Beteiligung internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen, Mitwirkung bei internationalen Flughafen-Privatisierungen.

Die Gesellschaft dient als Holding für die Tochtergesellschaft VINT.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	55.461,3	55.454,2
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	55.461,3	55.454,2
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	7,1	-0,4

1) Rumpfgeschäftsjahr, da 2007 gegründet

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIE

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

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	16.128,6	19.405,6
Schulden	7.293,4	11.227,6
Eigenkapital	8.835,3	8.178,0
Umsatzerlöse	36.177,1	34.134,9
Periodenergebnis	1.951,8	2.610,6

**VIE Office Park 3 Betriebsgesellschaft m.b.H. (VWTC)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	99% VIEL, 1% BPIB

Gegenstand des Unternehmens: Vermietung und Entwicklung der Liegenschaft, insbesondere des Office Park 3.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	24.378,9	24.958,9
Schulden	1.796,8	1.995,2
Eigenkapital	22.582,1	22.963,7
Umsatzerlöse	1.983,0	3.847,9
Periodenergebnis	-381,7	2.327,1

1) Gesamtes Geschäftsjahr 2007; Erwerbszeitpunkt 4.4.2007

**BTS Holding a.s. (BTSH)**

Sitz	811 03 Bratislava, Slowakei
Kapitalanteil	47,7% VIE, 33,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Service- und Beratungsleistungen für Flughäfen. Die Gesellschaft sollte zudem die geplante Beteiligung am Flughafen Bratislava halten.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	1.476,2	1.374,7
Schulden	19,5	11,4
Eigenkapital	1.456,7	1.363,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-60,9	-427,1

**KSC Holding a.s. (KSCH)**

Sitz	811 03 Bratislava, Slowakei
Kapitalanteil	47,7% VIE, 33,3% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Unternehmenszweck der Gesellschaft ist neben der Haltung der Beteiligung von 66 Prozent am Flughafen Košice die Erbringung von Beratungsleistungen.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	45.917,3	39.706,7
Schulden	5.623,9	4.994,7
Eigenkapital	40.293,4	34.711,9
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	1.547,0	1.586,8



**VIE (Malta) Limited (VIE Malta)**

Sitz	Malta
Kapitalanteil	99,8% VINT, 0,2% VIAB

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Serviceleistungen und Beratungsleistungen für Flughäfen. Der Abschluss der VIE (Malta) Limited beinhaltet die at-equity-Bewertung des Teilkonzernabschlusses, bestehend aus Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. und Malta International Airport plc.

IFRS-Werte in T€	2008	2007
Vermögenswerte	48.196,1	50.253,3
Schulden	18.872,1	19.745,7
Eigenkapital	29.324,0	30.507,6
Umsatzerlöse	762,4	518,8
Periodenergebnis	2.316,5	2.020,7

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

**Austro Port Boden- und Flugzeugabfertigungsges.m.b.H. (APBF)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	25% + 1 Anteil VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die Gesellschaft ist im Bereich der Flughafen-Bodenabfertigung am Flughafen Wien tätig.

IFRS-Werte in T€	2008	2007
Vermögenswerte	1.063,6	945,5
Schulden	1.828,1	1.106,7
Eigenkapital	-764,5	-161,2
Umsatzerlöse	4.931,5	3.756,7
Periodenergebnis	-484,3	29,6

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	50,1% VIE

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

IFRS-Werte in T€	2008	2007
Vermögenswerte	19.052,0	18.798,7
Schulden	5.860,7	5.829,4
Eigenkapital	13.191,3	12.969,3
Umsatzerlöse	8.633,1	7.826,4
Periodenergebnis	222,0	-246,1

**SCA Schedule Coordination Austria GmbH (SCA)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	40% VIE

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

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	698,3	548,9
Schulden	174,8	173,1
Eigenkapital	523,5	375,8
Umsatzerlöse	971,5	921,5
Periodenergebnis	169,7	171,4

**Flughafen Friedrichshafen GmbH (FDH)**

Sitz	Friedrichshafen, Deutschland
Kapitalanteil	25,15% VINT

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Friedrichshafen.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	41.175,3	37.040,8
Schulden	21.443,7	18.108,8
Eigenkapital	19.731,6	18.932,1
Umsatzerlöse	10.149,2	9.767,0
Periodenergebnis	-1.145,9	-216,2

1) Gesamtes Geschäftsjahr 2007; Erwerbszeitpunkt 25.5.2007

**Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (KSC)**

Sitz	Košice, Slowakei
Kapitalanteil	66% KSCH

Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Košice.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	61.754,5
Schulden	4.015,2
Eigenkapital	57.739,3
Umsatzerlöse	7.655,3
Periodenergebnis	2.572,4

### Malta International Airport plc. (MIA)

Sitz		Malta
Kapitalanteil	10,1% VIE Malta, 40% MMLC	
Gegenstand des Unternehmens: Betrieb des Flughafens Malta International Airport.		
<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008<sup>1)</sup></b>	<b>2007<sup>2)</sup></b>
Vermögenswerte	122.926,8	120.455,1
Schulden	70.218,0	68.736,2
Eigenkapital	52.708,8	51.718,9
Umsatzerlöse	44.794,2	44.356,9
Periodenergebnis	8.972,6	8.923,5

1) Vorläufige Werte

2) An endgültige Werte angepasst

Die Gesellschaft ist an der Börse in Malta notiert. Der Börsenkurs zum Bilanzstichtag betrug € 2,50 (im Vorjahr umgerechnet: € 3,22).

### Malta Mediterranean Link Consortium Ltd. (MMLC)

Sitz		Malta
Kapitalanteil	57,1% VIE Malta	
Gegenstand des Unternehmens: Halten der Beteiligung am Flughafen Malta International Airport.		
<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008<sup>1)</sup></b>	<b>2007<sup>2)</sup></b>
Vermögenswerte	149.347,2	143.474,4
Schulden	90.107,3	82.415,9
Eigenkapital	59.239,9	61.058,5
Umsatzerlöse	45.652,1	44.435,1
Periodenergebnis	2.276,3	3.128,5

1) Vorläufige Werte

2) An endgültige Werte angepasst

## 3. Tochterunternehmen, die nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden<sup>1)</sup>

### GetService Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (GETS)

Sitz	1300 Flughafen Wien	
Kapitalanteil	100% VIAS	
Gegenstand des Unternehmens: Bewachungstätigkeiten aller Art, Dienst- und Serviceleistungen, die mit dem Betrieb eines Verkehrsflughafens verbunden sind.		
<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	1.003,7	697,9
Schulden	318,0	236,7
Eigenkapital	685,7	461,2
Umsatzerlöse	2.574,8	1.719,8
Periodenergebnis	224,6	140,8

1) Betragsangaben seit 2008 einheitlich nach UGB-Grundsätzen; Vorjahresbeträge wurden angepasst

**„GetService“-Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH (GET2)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	51% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Erbringung von Dienstleistungen des Bewachungsgewerbes, Personalbereitstellung, Reinigungsdienstleistungen einschließlich Schneeräumung etc.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	3.401,0	2.569,7
Schulden	1.225,2	993,9
Eigenkapital	2.175,7	1.575,8
Umsatzerlöse	4.717,1	3.824,7
Periodenergebnis	599,9	533,4

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIAS

Gegenstand des Unternehmens: Die SFS bietet Sicherheitsdienstleistungen an, ist jedoch derzeit operativ nicht tätig.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	57,3	57,4
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	57,3	57,4
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-0,1	-1,6

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

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Planung, Entwicklung, Vermarktung und Betrieb von Geschäften auf Flughäfen im In- und Ausland.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	20,9	23,3
Schulden	0,0	0,0
Eigenkapital	20,9	23,3
Umsatzerlöse	0,0	0,0
Periodenergebnis	-2,4	-4,7

**VIE Indien Projektentwicklung & Beteiligung GmbH (VIND)**

Sitz	1300 Flughafen Wien
Kapitalanteil	74% VINT, 26% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Akquisition internationaler Tochtergesellschaften und Beteiligungen an Flughafen-Projekten, insbesondere in Indien.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2008</b>	<b>2007<sup>1)</sup></b>
Vermögenswerte	44,6	33,6
Schulden	7,4	0,4
Eigenkapital	37,1	33,2
Umsatzerlöse	23,9	0,0
Periodenergebnis	3,9	-1,8

1) Rumpfgeschäftsjahr, da 2007 gegründet

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

Sitz	12529 Schönefeld, Deutschland
Kapitalanteil	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Die VIE BBI ist an der Entwicklungsgesellschaft BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & CoKG beteiligt, die für die Verfolgung des Projekts „Flughafen Berlin“ tätig war. Die Gesellschaft befindet sich seit September 2008 in Liquidation.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2007</b>
Vermögenswerte	2.870,8
Schulden	1.574,1
Eigenkapital	1.296,7
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-340,2

**VIAS Hellas Security Air Transport Services Limited Liability Company****(VIAS Hellas), in Liquidation**

Sitz	Athen, Griechenland
Kapitalanteil	100% VIE

Gegenstand des Unternehmens: Sicherheitsdienstleistungen für Flughäfen. Diese Gesellschaft wurde zur Teilnahme der VIAS an den Ausschreibungen für Sicherheitsdienstleistungen auf griechischen Flughäfen gegründet.

<b>IFRS-Werte in T€</b>	<b>2005</b>
Eigenkapital	11,7
Umsatzerlöse	0,0
Periodenergebnis	-2,6

# Erklärung des Vorstands

Nach § 82 BörseG

Wir bestätigen nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards aufgestellte Konzernabschluss ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und dass der Konzernlagebericht den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage des Konzerns so darstellt, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entsteht, und dass der Konzernlagebericht die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten beschreibt, denen der Konzern ausgesetzt ist.

Schwechat, am 27. Februar 2009

Der Vorstand

**Mag. Christian Domany**

Vorstandsmitglied

**Mag. Herbert Kaufmann**

Vorstandsmitglied und  
Sprecher des Vorstands

**Ing. Gerhard Schmid**

Vorstandsmitglied

# Bestätigungsvermerk

(Bericht des unabhängigen Abschlussprüfers)

An die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Flughafen Wien Aktiengesellschaft Schwechat

## **Bericht zum Konzernabschluss**

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der  
**Flughafen Wien Aktiengesellschaft, Schwechat,**

für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember 2008 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2008, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. Dezember 2008 endende Geschäftsjahr sowie eine Zusammenfassung der wesentlichen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und sonstige Anhangangaben.

## **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind, vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung eines Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen, sei es auf Grund beabsichtigter oder unbeabsichtigter Fehler, ist; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

## **Verantwortung des Abschlussprüfers**

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISAs) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Standesregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers, unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund beabsichtigter oder unbeabsichtigter Fehler. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzungen berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem soweit es für die Aufstellung eines Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen, wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

#### **Prüfungsurteil**

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2008 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember 2008 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRSs), wie sie in der EU anzuwenden sind.

#### **Bericht zum Konzernlagebericht**

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Schwechat, am 27. Februar 2009

KPMG Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

Mag. Walter Reiffenstühl  
Wirtschaftsprüfer

DDr. Martin Wagner  
Wirtschaftsprüfer



# Glossar

## Fachtermini

**AEA:** Association of European Airlines – Verband der europäischen Linienfluggesellschaften

**Cargo Nord:** Bereich nördlich der B9 bzw. des Austrian-Crew-Gebäudes; dort befinden sich das „Airport Logistic Center Nord 1“ und das „Airport Logistic Center Nord 2“, wo Kleinflächen für Logistikunternehmen zur Vermietung kommen

**CAT:** City Airport Train

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

**Charter-Flug:** Im Gegensatz zum Linienflug wird ein Charterflug nur gelegentlich betrieben; Reiseveranstalter kaufen Flugplätze ein

### **ECV Emittenten-Compliance-**

**Verordnung:** Verordnung zur Etablierung von Grundsätzen für die Informationsweitergabe im Unternehmen sowie betreffend organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Insiderinformationsmissbrauch für Emittenten; mit 1. November 2007 in Kraft getreten

**Flugbewegungen:** Starts und Landungen

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

**General Aviation:** Allgemeine Luftfahrt

**Handling:** Abfertigungsdienste für Luftfahrzeuge

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

**Homecarrier:** Heimische Fluggesellschaft

**Hub:** Drehscheibe im Luftverkehr

**IATA:** International Air Transport Association (Dachverband der Fluggesellschaften)

**Incentive:** Tarifpolitische Anreize wie der Destinations-, Frequenz- sowie der Frequenzdichte-Incentive zur Förderung der Aufnahme von Flugverbindungen sowie einer Frequenzverdichtung; Transfer-Incentive zur Förderung der Hub-Funktion

**Low-Cost-Carrier:** Billigfluglinie

### **Maximum Take-off Weight (MTOW):**

Vom Hersteller für jeden Flugzeugtyp festgelegtes, maximal erlaubtes Startgewicht

**Minimum Connecting Time:** Kürzeste benötigte Zeit beim Umsteigevorgang auf einem Hub-Flughafen

**One-Roof-Konzept:** Bereitstellung aller Einrichtungen rund um den Flugbetrieb sowie der Verkehrsanbindung unter einem Dach

**Private Aircraft:** Luftfahrzeuge in Privatbesitz

**Ramp Handling:** Dienstleistungen in Zusammenhang mit Be-/Entladung, Gepäckabfertigung, Cateringtransport, Kabinenreinigung und Sanitärservice, Passagiertransport, Push-back, etc.

**Trucking:** Luftfracht, die auf Lkws transportiert wird (Luftfrachtersatzverkehr)

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

**VIE-Skylink:** Terminalerweiterung, die in Richtung Nordost an den bestehende Terminal 2 anschließt

## Berechnung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen

**EBIT nach Steuern:** EBIT abzüglich zurechenbare Steuern vom Ertrag

**EBITDA-Margin:** (EBIT + Abschreibungen) / Umsatz

**EBIT-Margin:** EBIT / Umsatz

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

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

**ROS, Umsatzrendite (Return on Sales):** EBIT / Umsatz

**Anlagenintensität:** Berechnung: Anlagevermögen / Gesamtvermögen

**Anlagendeckungsgrad 2:** (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Anlagevermögen

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

**Gearing (Verschuldungsgrad):** Nettoverschuldung / Eigenkapital

**Eigenkapitalquote:** Eigenkapital / Bilanzsumme

**Capital Employed:** Sachanlagevermögen + Immaterielle Vermögensgegenstände + langfristige Forderungen + Working Capital

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

**Weighted Average Cost of Capital (WACC):** Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten für Eigen- und Fremdkapital

## Antwortkarte

Ja, ich möchte mich auch künftig über die Flughafen Wien AG informieren. Bitte senden Sie mir regelmäßig Ihre Aktionärsbriefe sowie Geschäftsberichte zu.

Ich ziehe es vor, aktuelle Informationen per E-mail zu erhalten.

Meine E-mail-Adresse lautet: \_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_

- Bitte laden Sie mich zu Ihren Unternehmensbesichtigungen bzw. Informationsveranstaltungen ein.
- Bitte nehmen Sie meinen Namen aus der Aktionärsdatei. Ich habe kein weiteres Interesse an Informationen über die Flughafen Wien AG.

Name/Firma: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Postgebühr  
bezahlt  
Empfänger

**Flughafen Wien  
Aktiengesellschaft  
Postfach 1  
1300 Wien-Flughafen**

Flughafen Wien Aktiengesellschaft  
Postfach 1  
A-1300 Wien-Flughafen  
Telefon: +43/1/7007/0  
Telefax: +43/1/7007/23001  
[www.viennaairport.com](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](mailto:investor-relations@viennaairport.com)

#### **Leitung Kommunikation**

Michael Kochwalter  
Telefon: +43/1/7007-22300  
E-mail: [m.kochwalter@viennaairport.com](mailto:m.kochwalter@viennaairport.com)

#### **Externe Kommunikation**

Peter Kleemann, MAS  
Telefon: +43/1/7007-23000  
E-mail: [p.kleemann@viennaairport.com](mailto:p.kleemann@viennaairport.com)

#### **Das Informationsangebot des Flughafen Wien**

##### **im Internet:**

**Website des Flughafen Wien:** [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)

##### **Lärmschutzprogramm Flughafen Wien:**

[www.laermschutzprogramm.at](http://www.laermschutzprogramm.at)

**Umwelt und Luftfahrt:** [www.vie-umwelt.at](http://www.vie-umwelt.at)

**Alles zur 3. Piste:** [www.drittepiste.viennaairport.com](http://www.drittepiste.viennaairport.com)

**Dialogforum Flughafen Wien:** [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at)

**Mediationsverfahren (Archiv):** [www.viemediation.at](http://www.viemediation.at)

##### **Disclaimer:**

Dieser Geschäftsbericht enthält Annahmen und Prognosen, die wir auf Basis aller uns bis Redaktionsschluss am 27. Februar 2009 zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Einschätzungen nicht eintreffen oder Risiken, wie die im Risikobericht angesprochenen, eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten abweichen. Trotz größter Sorgfalt erfolgen daher alle zukunftsbezogenen Aussagen ohne Gewähr.

Die Online-Ausgabe des Geschäftsberichts 2008 des Flughafen Wien finden Sie auf unserer Homepage [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com) unter: <http://gb2008.viennaairport.com>

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

# Mit Teamspirit gestärkt aus der Krise

Die Krise ist in aller Munde – kaum ein Unternehmen kann sich den Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise entziehen. Gerade jetzt heißt es, kühlen Kopf zu bewahren und die richtigen Maßnahmen zu setzen.

Dieses Buch zeigt am Beispiel des Flughafens Wien, wie man den aktuellen Herausforderungen begegnet. Es werden die für den Erfolg eines Flughafens wesentlichen Faktoren beschrieben. Einen davon stellen – nach dem Motto „Alles Gute kommt von unten“ – die Mitarbeiter dar. Dementsprechend stehen Maßnahmen zur Förderung des Teamgeists im Fokus dieses Buches.

Nach den beiden Bestsellern „How to Run an Airport“ und „How to Grow“ zeigt auch der dritte Band dieser Serie Einsteigern sehr anschaulich, wie das Flughafen-Geschäft funktioniert; er hat aber auch für Fortgeschrittene zahlreiche Tipps parat.



 **VIA** Vienna  
International  
Airport

Offen für neue Horizonte.

[WWW.VIENNAAIRPORT.COM](http://WWW.VIENNAAIRPORT.COM)