



Geschäftsbericht 2006



An aerial photograph of a high-altitude mountain range. The foreground shows a steep, rocky slope with patches of snow and a small turquoise lake. In the middle ground, a larger turquoise lake is nestled in a valley. The background features a vast range of jagged, snow-capped mountain peaks under a clear blue sky with some light clouds.

Geschäftsbericht 2006



# Inhalt

<b>SEITE 02</b>	Kennzahlen 2004–2006
<b>SEITE 03</b>	Konzernstruktur
<b>SEITE 04</b>	Bericht des Geschäftsführers
<b>SEITE 05</b>	Das Flughafen-Management
<b>SEITE 06</b>	80 Jahre Salzburg Airport
<b>SEITE 13</b>	Nonstop-Destinationen
<b>SEITE 14</b>	Verkehrsentwicklung
<b>SEITE 20</b>	Marktplatz Flughafen
<b>SEITE 21</b>	Parken am Flughafen
<b>SEITE 22</b>	Investitionen
<b>SEITE 23</b>	Sicherheit
<b>SEITE 24</b>	Kommunikation am Flughafen
<b>SEITE 25</b>	Personal & Zukunft Airport
	<b>Konzernjahresabschluss</b>
<b>SEITE 28</b>	Konzernlagebericht
<b>SEITE 34</b>	Konzernbilanz
<b>SEITE 35</b>	Konzerngewinn- & Verlustrechnung
<b>SEITE 36</b>	Konzernanhang
<b>SEITE 38</b>	Erläuterungen zur Bilanz
<b>SEITE 39</b>	Erläuterungen zur Gewinn- & Verlustrechnung
<b>SEITE 40</b>	Konzerneigenkapital
<b>SEITE 40</b>	Konzernanlagevermögen
<b>SEITE 42</b>	Bestätigungsvermerk
<b>SEITE 43</b>	Bericht des Aufsichtsrates
<b>SEITE 45</b>	Impressum

## 3-JAHRES-Übersicht

Branchenspezifische Kennzahlen	2004	2005	Veränd. 04/05 in %	2006	Veränd. 05/06 in %
Passagiere gesamt	1.422.397	1.695.430	19,20	1.878.266	10,78
• davon im Linienverkehr	621.103	929.796	49,70	1.114.542	19,87
• davon im Charterverkehr	797.716	762.842	-4,37	759.681	-0,41
• davon sonstiger Verkehr	3.578	2.792	-21,97	4.043	44,81
Flugzeugbewegungen (Starts u. Landungen)	20.423	24.554	20,23	21.511	-12,39
• davon im Linienverkehr	13.441	17.647	31,29	14.805	-16,10
• davon im Charterverkehr	6.346	6.208	-2,17	5.888	-5,15
• davon sonstiger Verkehr	636	699	9,91	818	17,02
Höchstabfluggewicht MTOW (Tonnen)	469.280	576.668	22,88	593.061	2,84
Fluggesellschaften gesamt	137	136	-0,73	149	9,56
Sitzladefaktor in % <sup>1)</sup>	68	67	-1,47	69	2,99
Luftfracht (Tonnen)	194	199	2,58	219	10,05
Luftfracht/LKW-Ersatztransporte (Tonnen)	6.365	7.379	15,93	7.304	-1,02
Luftpost (Tonnen)	10	1	-90,00	2	50,00

Betriebswirtschaftliche Konzernkennzahlen	2004	2005	Veränd. 04/05 in %	2006	Veränd. 05/06 in %
Gesamtumsatz (T€)	35.765	42.064	17,61	44.935	6,83
• davon Airport	18.413	21.592	17,26	23.042	6,72
• davon Handling	9.328	11.114	19,15	11.342	2,05
• davon Non-Aviation	8.024	9.358	16,63	10.551	12,75
EBIT (T€)	3.875	3.191	-17,65	6.616	107,33
EBIT-Margin in % <sup>2)</sup>	9,60	7,08	-26,25	13,76	94,35
EBITDA-Margin in % <sup>3)</sup>	28,40	24,61	-13,35	30,19	22,67
ROCE in % <sup>4)</sup>	5,81	2,86	-50,77	5,83	103,85
Jahresgewinn (T€)	2.406	2.246	-6,65	3.007	33,88
EBITDA (T€) <sup>5)</sup>	11.462	11.084	-3,30	14.515	30,95
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit (T€)	12.630	4.800	-62,00	10.769	124,35
Eigenkapital (T€)	62.780	62.486	-0,47	64.388	3,04
Investitionen (T€) <sup>6)</sup>	27.960	8.069	-71,14	13.076	62,05
Ertragssteuern (T€)	-293	503	-271,67	1.271	152,68
MitarbeiterInnen <sup>7)</sup>	287	336	17,07	313	-6,85
Personalaufwand (T€)	16.731	18.852	12,68	17.426	-7,56

1) Gesamtpassagiere / angebotene Sitzplätze.

2) EBIT-Margin (Earnings Before Interest, Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Betriebsleistung.

3) EBITDA-Margin (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern plus Abschreibungen / Betriebsleistung.

4) ROCE (Return on Capital Employed) = NOPAT (EBIT nach Steuern) durch Capital Employed.

5) EBITDA (Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen

6) Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen.

7) Durchschnittliche Dienstnehmerzahl (Arbeiter und Angestellte) im Konzern



**75 % Land Salzburg, 25 % Salzburg**

**GESCHÄFTSFÜHRUNG**  
Dipl.-Ing. Günther Auer

**PROKURA**  
Mag. Karl Heinz Bohl  
Ing. Roland Hermann  
Dipl.-Ing. Rudolf Lipold



**100 % Salzburger Flughafen GmbH**

**GESCHÄFTSFÜHRUNG**  
Ing. Roland Hermann

**PROKURA**  
Barbara Horner  
Kurt Vitzthum



**85 % Salzburger Flughafen GmbH  
15 % Contipark Parkgaragen GmbH**

**GESCHÄFTSFÜHRUNG**  
Mag. Karl Heinz Bohl  
Dipl.-Ing. Rudolf Lipold

**PROKURA**  
Peter Girardi

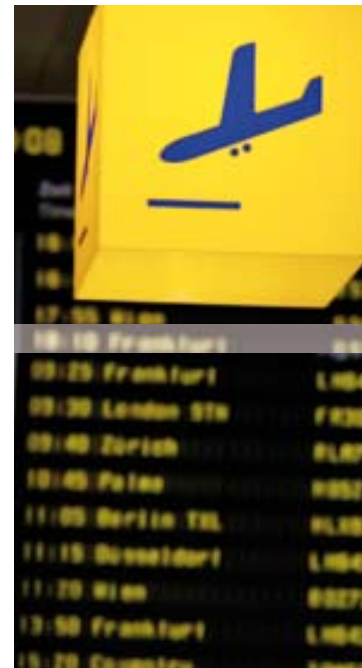
## AUFSICHTSRAT 2006

<b>Vorsitzender</b>	Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Othmar Raus
<b>Stellvertreter</b>	Senatsrat DDr. Winfried Wagner Anton K. Bucek
<b>Für den Gesellschafter Land Salzburg</b>	Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Othmar Raus Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Wilfried Haslauer Anton K. Bucek Herbert Winter Dr. Friedrich Michael Steger Bezirkshauptmann Hofrat Dr. Klaus Aigner General Roland Ertl
<b>Für den Gesellschafter Stadt Salzburg</b>	Senatsrat DDr. Winfried Wagner Mag. Robert Soder
<b>Arbeitnehmer-Vertreter</b>	Christine Bründl, Betriebsratvorsitzende der Angestellten Bernhard Weissenbacher, Betriebsratvorsitzender der Arbeiter Norbert Gruber, Betriebsratvorsitzender-Stellvertreter der Angestellten Jürgen Lamprecht, Betriebsratvorsitzender-Stellvertreter der Arbeiter Harald Frauenlob, Betriebsrat
<b>Flughafen-Aufsichtsbehörde</b>	Ministerialrat Dr. Rolf A. Neidhart

## Sitzungen 2006

<b>Aufsichtsratsitzungen</b>
24.02.2006 (a. o. Aufsichtsratsitzung)
14.03.2006
30.05.2006
12.09.2006
07.12.2006
<b>Bau- &amp; Investitionsausschuss-Sitzungen:</b>
14.03.2006
28.04.2006 (Umlaufbeschluss)
03.05.2006 (Umlaufbeschluss)
30.05.2006
26.07.2006
12.09.2006
25.10.2006
05.12.2006
<b>Finanzausschuss-Sitzungen</b>
07.03.2006
18.05.2006
07.09.2006
28.11.2006





Seit ich 1981 die Geschäftsführung übernommen habe, hat sich sehr viel verändert: im Flugbetrieb, im Flugverkehr, in der Unternehmensstruktur, bei den Anforderungen an die Menschen in unserem Unternehmen, auch die Beziehung zu unseren Nachbarn stellt uns ständig vor neue Herausforderungen.

Auch in meinem letzten vollen Geschäftsjahr als Direktor des Salzburg Airport bin ich stolz auf mein Team: Ich danke an dieser Stelle meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die großartigen Leistungen, die wir gemeinsam erreicht haben. Ich bin darüber hinaus dankbar für die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den Eigentümern und Organen der Gesellschaft. Es ist nicht selbstverständlich, so engagierte Aufsichtsräte mit Herz und Verstand zu haben wie auf dem Salzburg Airport.

Ich freue mich außerdem über die beinahe tägliche Unterstützung durch die „Fans“ und Freunde des Flughafens Salzburg, über die wirtschaftlich gute Kooperation mit den Luftfahrtunternehmen, Reiseveranstaltern, der Tourismuswirtschaft sowie über das doch gute und gewachsene Miteinander mit den Anrainern. Ich bedanke mich für die gute Zusammenarbeit mit den Behörden und allen Institutionen und Partnern, mit denen ich zu tun hatte. Und – last, not least – freut mich die Zufriedenheit der Kunden, die jedes Jahr noch stärker als bisher den Flughafen Salzburg als Ausgangspunkt für Urlaubs- und Geschäftsreisen nutzen.

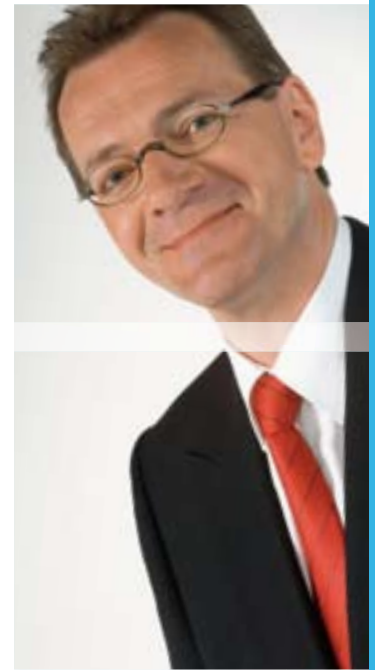
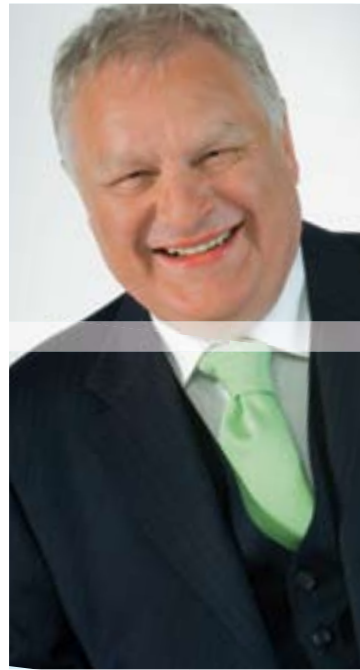
Über 50 ansässige Unternehmen gibt es derzeit auf dem Flughafen. Damit werden mehr als 1.000 Arbeitsplätze dauerhaft gesichert. Der „Wirtschaftsfaktor Flughafen“ findet Anerkennung. Dem Grundsatz folgend, dass ein Flughafen immer Diener seiner Region sein muss, haben wir gemeinsam mit den Tourismusverantwortlichen neue Konzepte erarbeitet. Unser vorrangiges Ziel war dabei, die Region Salzburg noch besser erreichbar zu machen. Die Anbindung an die wichtigsten europäischen Flughäfen durch die Netzwerkcarrier ist mir immer ein besonderes Anliegen gewesen. Die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region wurde dadurch sehr positiv beeinflusst. Der Charter-Incomingverkehr als wesentliches wirtschaftliches Standbein des Flughafens und wichtiger Motor für den Salzburger Tourismus konnte in meiner Ära wesentlich ausgebaut werden. Heutzutage liegen kurze, dafür aber häufige Urlaubsreisen im Trend. Hier bietet sich die Zusammenarbeit mit Low-Cost-Airlines für eine Zielregion wie Salzburg

geradezu an. Umsätze in Höhe von € 141 Mio. für die Region durch Low-Cost-Passagiere sind das beeindruckende Ergebnis unserer gemeinsamen Bemühungen, Salzburg im Streckennetz der wichtigsten europäischen Low-Cost-Airlines fest zu verankern. Im Gegenzug dankt es uns die Wirtschaft in unserem Einzugsgebiet, wenn Flüge ab Salzburg in wichtige Zielländer wie Deutschland und England zu attraktiven Preisen angeboten werden. Längst sind wir auch für unsere Nachbarn aus Südost-Bayern kein Geheimtipp mehr: Mit den Vorteilen eines kleinen, überschaubaren Flughafens sind wir ein beliebter Abflugort geworden.

Gemeinsam haben wir sehr viel erreicht. Wir blicken mit 2006 auf das beste Geschäftsjahr in der Geschichte der Salzburger Flughafen GmbH zurück. Rund 1,88 Mio. Fluggäste wurden – trotz eines Rückgangs der Zahl kommerzieller Flugbewegungen – aufgrund des Einsatzes größerer Flugzeugtypen und höherer Auslastung gezählt. Die Investitionen, beispielsweise in das neue Parkhaus und den Terminal 2 „greifen“ und machen den Salzburg Airport für alle Kunden noch attraktiver als bisher.

**Wir sind fit für die Zukunft – in allen Bereichen. Und wir freuen uns darauf, Sie bald wieder als unsere Gäste am Flughafen Salzburg begrüßen zu dürfen.**

Dir. Dipl.-Ing. Günther Auer  
Geschäftsführer



## DAS FLUGHAFEN-Management

### Dipl.-Ing. Günther AUER

#### Geschäftsführer

1942 in St. Gilgen geboren, studierte er an der Technischen Universität Wien „Allgemeinen Maschinenbau“ und diplomierte 1971. Nach einem Praktikum am Flughafen Nürnberg, wo er als Direktionsassistent tätig war, trat er 1972 am Salzburg Airport als Verkehrsleiter ein. 1980 erhielt er die Prokura und 1981 wurde er zum Geschäftsführer bestellt. Das unter seiner Leitung erstellte Strategiekonzept brachte dem Flughafen wirtschaftlichen Erfolg und gleichzeitig das Vertrauen der Flughafen-Anrainer durch stetige Kommunikation.

### Prok. Mag. Karl Heinz BOHL

#### Kommerzielles & Finanzen

Geboren 1950 begann Karl Heinz Bohl 1966 seine berufliche Laufbahn im Bankenbereich in Bischofshofen und danach in Salzburg. Nach Absolvierung der Handelsakademie im Abendstudium begann Bohl ebenfalls berufsbegleitend 1974 sein Studium der Betriebswirtschaft mit Schwerpunkt Marketing und Controlling an der Universität in Linz, das er 1980 abschloss. Im Anschluss daran führte er als Kaufmännischer Leiter Dachstein Deutschland in München. 1984 übernahm er die Kaufmännische Leitung des Salzburg Airport. 1990 wurde ihm die Prokura erteilt. Seit 2000 ist er Geschäftsführer der Carport Parkmanagement GmbH.

### Prok. Ing. Roland HERMANN

#### Verkehr & Marketing

Roland Hermann wurde 1950 in St. Veit/Kärnten geboren und absolvierte die Höhere Technische Lehranstalt für Maschinenbau. Von 1973 bis 1975 machte er bei Lufthansa die Ausbildung zum Berufspiloten und startete 1981 am Flughafen Salzburg als Verkehrsleiter. 1990 wurde ihm die Prokura erteilt. Seit 2001 fungiert er auch als Geschäftsführer der Flughafen-Handling-Tochtergesellschaft Salzburg Airport Services GmbH. Mit 1. Juli 2007 übernimmt Roland Hermann die Geschäftsführung der Salzburger Flughafen GmbH.

### Prok. Dipl.-Ing. Rudolf LIPOLD

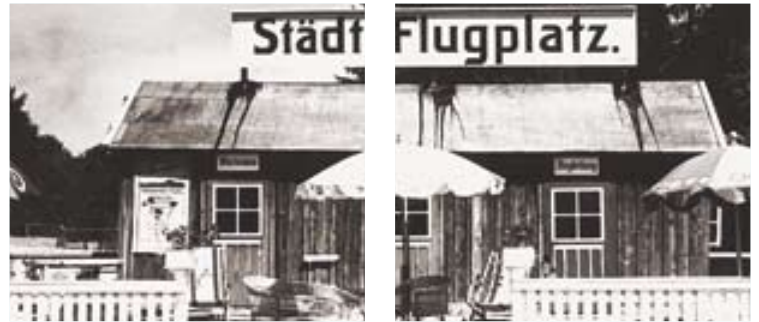
#### Betrieb & Technik

Rudolf Lipold wurde 1956 in Wien geboren und erhielt seine Ausbildung zum Diplomingenieur an der Technischen Universität Wien in der Studienrichtung Bauingenieurwesen/Verkehrswesen. Von 1984 bis 1989 war er luftfahrttechnischer und flughafenbetrieblicher Sachverständiger im Bundesministerium für Verkehr. 1989 trat er am Salzburg Airport als Bereichsleiter Technik ein. 1995 legte er die Ziviltechnikerprüfung ab. 1997 wurde ihm die Prokura erteilt, seit 2000 ist er Geschäftsführer der Carport Parkmanagement GmbH. DI Lipold ist seit 1990 ausgebildeter Berufspilot.





Arbeitsgruppe Bodendienst (Ramp Service) 1954



## 1926–1936:

### DAS JAHRZEHT DES AUFBAUS

Bereits 1925 wurde in Salzburg eine „flugtechnische Arbeitsgemeinschaft“ aus ehemaligen Feldpiloten, Flugtechnikern und Flugsportliebhabern gegründet.

Außerdem beschloss man in diesem Jahr die Errichtung des „Salzburger Fliegerverbandes“. Im Juni 1925 wurde der künftige Landeplatz in Maxglan eingeebnet.

**Am 16. August 1926 war es dann so weit: Der städtische Flugplatz Salzburg wurde eröffnet.** Mit Salzburg existierte in Österreich der fünfte Flugplatz. Die deutsche Lufthansa flog bereits im Sommer die Strecke München–Salzburg–Reichenhall und zurück. Erstmals Reklame aus der Luft in Salzburg: Das Flugzeug Tirol A 25 warf Werbezettel ab.

Die ÖLAG (Österreichische Luftverkehrs AG) eröffnete am 19. April 1927 den Flugverkehr Wien–Salzburg–Innsbruck. Zudem wurden im Mai 1927 eine Fliegerschule sowie ein Flugunternehmen mit Flugzeugbau gegründet. Beide bildeten auch das Flugpersonal aus und führten Passagier- und Schauflüge durch. Neue Ziele waren Tschechien, die Slowakei, Italien und Ungarn. Damit begann ein Aufschwung des Luftverkehrs, der jedoch nur einige Jahre anhielt. Am 31. Oktober wurde die „Österreichische Fliegerschule Salzburg“ gegründet.



## 1936–1946:

### VOM „LUFTGAUKOMMANDO“ ZUM US-AIRPORT

Kaum hatte Österreich am 12. März 1938 als selbständiger Staat zu bestehen aufgehört, veröffentlichten die neuen Machthaber Modernisierungspläne für den Salzburger Flugplatz. Geschrieben wurde vom Ausbau der bestehenden Landwiese und dem Neubau eines großen Flughafens nordwestlich davon, die Trasse der sogenannten Reichsautobahn berührend. Bei einem Besuch Hermann Görings 1938 wurde das Modell eines neuen Salzburger Großflughafens gezeigt.

1943 wurde der Salzburger Flughafen dem Luftgaukommando VII in München unterstellt. Im Herbst 1944 tauchte das neu entwickelte Düsenjagdflugzeug Me-262 auf. Als am 16. Oktober 1944 amerikanische Flugzeuge erstmals die Stadt Salzburg bombardierten und anschließend noch fünfzehn Mal Angriffe auf die Stadt flogen, blieb der Flughafen im Gegensatz zur Innenstadt unbeschädigt.

Von den Deutschen wurde das Flugfeld auf 80 ha erweitert, die Start- und Landepiste 10/28 betoniert (1.200 mal 60 Meter), ein großer Hangar mit 35 m Frontlänge im Bereich Kugelhof und ein kleiner Hangar beim Karolingerwald gebaut. Mit der Kapitulation der Wehrmacht am 8. Mai 1945 wurde der Salzburger Flughafen auch offiziell von den Amerikanern übernommen. Damit hieß er erstmals in seiner Geschichte „Salzburg Airport“.

## 1946–1956:

### SALZBURG – DIE WIEGE DER ÖSTERREICHISCHEN LUFTFAHRT IN DER ZWEITEN REPUBLIK

Die Amerikaner brachten neben kleinen einmotorigen Flugzeugen des Typs Stinson L5 auch zweimotorige DC3-Flugzeuge nach Salzburg.

Ab August 1947 begann der Zivilluftfahrtverkehr nur ansatzweise. Der Salzburger Flughafen war der erste der österreichischen, dem es gelang, sich in den europäischen Linienflugverkehr wieder einzugliedern. Dabei kam Salzburg zugute, dass es der zentrale Sitz der amerikanischen Besatzungsbehörde war. Dadurch versprachen sich die Fluggäste des Salzburger Flughafens einen günstigen Überseefluganschluss.

1955 steht für den Beginn eines modernen Flughafens in Salzburg. Der neue Geschäftsführer Dr. Hans Deutsch übernahm am 25. Oktober 1955 den Salzburger Flughafen. Hans Meßner war als Flughafenbetriebsleiter tätig. Im Dezember dieses Jahres wurden die Pläne einer neuen Piste mit der Unter- oder Umfahrung der Innsbrucker Bundesstraße bekannt. Die alte Betonpiste wurde saniert. Dies konnte aber nicht über die Mängel der Start- und Landebahn hinwegtäuschen. Zusätzlich wurde die Aufnahmebaracke neu adaptiert. Weiters plante man das Vorfeld auszudehnen. Der Flughafen verfügte 1955 über eine Piste von 1.200 m Länge und 60 m Breite.

		4	4	4	3
1	1	2	4	5	5

- 1 Die Salzburger Flughafenbaracke 1926
- 2 Fluggastterminal anno 1941
- 3 Peilerhütte im Bischofswald 1943
- 4 Erste Nachkriegslandung eines zivilen Verkehrsflugzeuges 1947
- 5 Tankdienst 1953



## 1956–1966:

### DER FLUGHAFEN WIRD AUSGEBAUT

Ganz im Zeichen der Diskussion um den vorgeschlagenen Flughafenausbau stand die zweite Hälfte der Fünfzigerjahre. Es ging dabei einerseits um die Errichtung einer 2.000 bis 2.200 Meter langen Nord-Süd-Piste zwischen Westautobahn und Glanfluss, andererseits aber auch um die Notwendigkeit eines Flughafenausbaus am alten Standort, eine Verlegung in den Flachgau und um den Stellenwert des Flugtourismus im gesamten Touristikaufkommen Salzburgs.



08>

Mit Dipl.-Ing. Wilhelm Spazier wurde erstmals ein Techniker zum Geschäftsführer der Salzburger Flughafenbetriebsges. m.b.H. ernannt.

Am 17. Juli 1959 startete der Bau der neuen Piste mit einer Länge von 2.200 m und einer Breite von 45 m. Außerdem wurde mit der Unterführung der Innsbrucker Bundesstraße begonnen. Die neue Piste des Salzburger Flugplatzes konnte am 1. Juli 1960 eröffnet werden.

## 1966–1976:

### NEUES TERMINAL, NEUE JETS

Am 25. Juli 1966, wurde das neue Fluggast-Abfertigungsgebäude auf dem Salzburger Flughafen in Betrieb genommen und im Rahmen der Festspieleröffnung feierlich seiner Bestimmung übergeben. Salzburg erhielt damit zweifellos den modernsten Länderflughafen Österreichs.

Höhepunkt des Jahres 1975 war das Treffen der Präsidenten Ford (USA) und Sadat (Ägypten) in Salzburg, wo schon im Juni 1974 Richard Nixon mit seiner Boeing 707 „United States of America“ gelandet war. Das Treffen Ford / Sadat brachte gleichzeitig fünf Boeing 707 und je eine ägyptische und amerikanische Transportmaschine auf das Vorfeld des Flughafens.

## 1976–1986:

### SALZBURG AIRPORT ALS „ALPEN-GATEWAY“

Anfang der Achtzigerjahre stellte sich das neue Team des Flughafen-Managements nach Kontakten mit Salzburger Fremdenverkehrs-Fachleuten und Luftverkehrs-Beratungsfirmen zur Aufgabe, die folgende Vision in die Tat umzusetzen. Ing. Roland Hermann, damals neuer Verkehrsleiter, erinnert sich: „Wichtigstes Ziel unseres Unternehmens war es damals, die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen – ein Ziel, das bei einem angenommenen Break-even-Point von 800.000 Passagieren bei einem Wert von 280.000 Passagieren für das Jahr 1982 in weiter Ferne gelegen schien.“ Aufbauend auf dieser Vorstellung stand die Suche nach vorhandenen Märkten, die zum Flughafen Salzburg und damit ins Salzburger Land hin verlagert werden könnten.

1983 konnte die Startbahn auf ihrer vollen Länge von 2.550 m durch Einbeziehung der vorhandenen Stoppfläche genutzt werden. Vorausgegangen waren kluge Entscheidungen des neuen Direktors, Dipl.-Ing. Günther Auer, der von sich aus auf die Anrainer zuging und wesentlich zum Aufbau einer friedlichen Koexistenz des Flughafens mit seinen Nachbarn beitrug.

Es gelang tatsächlich, die wichtigsten englischen Reiseveranstalter im Winter- und Sommercharterverkehr nach Salzburg zu bringen. Als noch das neue mikroprozessorgesteuerte Landesystem SEL-4000 in Betrieb ging, waren die technischen Weichen für eine positive Flughafenentwicklung gestellt.





## 1996–2006:

### GELUNGENER START INS LOW-COST-ZEITALTER

In der Zeit zwischen 1996 und 2006 konnte der Salzburg Airport W.A. Mozart seine Position als wichtigster Bundesländerflughafen Österreichs verteidigen und weiter ausbauen. Die Zahl der abgefertigten Passagiere stieg auf rund 1,8 Millionen an. Gleichzeitig sank die Zahl der Flugbewegungen deutlich, weil die Airlines auf modernere, größere und damit lärmärmere Maschinen setzten.

Als erster Flughafen Österreichs begrüßte der Flughafen Salzburg Anfang 2001 eine klassische Billigfluglinie. Heute fliegen außer Ryanair noch TUIfly, Thomsonfly und Niki regelmäßig ganzjährig nach Salzburg.

Auch auf der touristischen Seite konnte der Flughafen im letzten Jahrzehnt seine Position ausbauen. Über 35 Urlaubsdestinationen stehen dem sonnenhungrigen Fluggast inzwischen ab Salzburg zur Auswahl.

Um den gestiegenen Sicherheitsanforderungen zu entsprechen, entschloss sich der Flughafen 2002 ein zusätzliches Charterterminal zu bauen, das in der Sommersaison auch als Veranstaltungsort unter dem Namen „amadeus terminal 2“ für Veranstaltungen aller Art genutzt werden kann.

Mit dem Bezug des Hangar-7 durch Red Bull / Flying Bulls im Jahr 2003 bekam der Salzburger Flughafen nicht nur eine bemerkenswerte Flugzeugsammlung in die Mozartstadt, sondern auch ein architektonisches Highlight, das weltweit einzigartig ist.

Für den Passagier wurde in dieser Zeit auch innerhalb der Gebäude vieles getan: Der Travel Value Shop wurde ausgebaut und umgestaltet. Erneuert wurde auch die Ladenpassage zwischen Abflughalle und Ankunftshalle.

## 1986–1996:

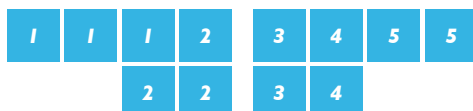
### LEISTUNGSFÄHIGER EUROPÄISCHER REGIONALFLUGHAFEN

Nur zwei Zahlen sollen die Bedeutung des letzten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts für den Salzburger Flughafen sowie für Wirtschaft und Fremdenverkehr seiner Region illustrieren: Wurden 1986 noch 460.004 Passagiere gezählt, waren es 10 Jahre später fast dreimal so viel.

Die zu Beginn der Achtzigerjahre vom neuen Flughafen-Management entwickelte Strategie, die darauf abzielte, den englischen und skandinavischen Gast im Incoming-Charterverkehr via Salzburg nach Österreich zu bringen, ging voll auf.

Das große Airfestival zum 60. Geburtstag des Flughafens mit Oldtimern, Kunstflugmaschinen und Militärjets fand vom 14. bis 17. August 1986 vor mehr als 30.000 Zuschauern statt.

Zu den Erfolgsfaktoren des Unternehmens zählt vor allem der Weg zum umweltorientierten Flughafen. Die zunehmende Sensibilisierung der Bevölkerung verlangt eine transparente Darstellung der Umweltproblematik, die der Flughafen Salzburg zu dieser Zeit vor allem in Form der Zusammenarbeit mit dem Stadtumweltamt begonnen hat.



- 1 Schaustart eines amerikanischen Langsam-Flugzeuges Heliokurier 1958
- 2 Besuch der Beatles 1965
- 3 Bundeskanzler Kreisky begrüßte 1975 den ägyptischen Präsidenten Sadat in Salzburg
- 4 Ballontaufe zum 75-Jahr-Jubiläum Salzburg Airport 2001
- 5 Parkhausneueröffnung 2006





Der **FLUGHAFEN** der Salzburger

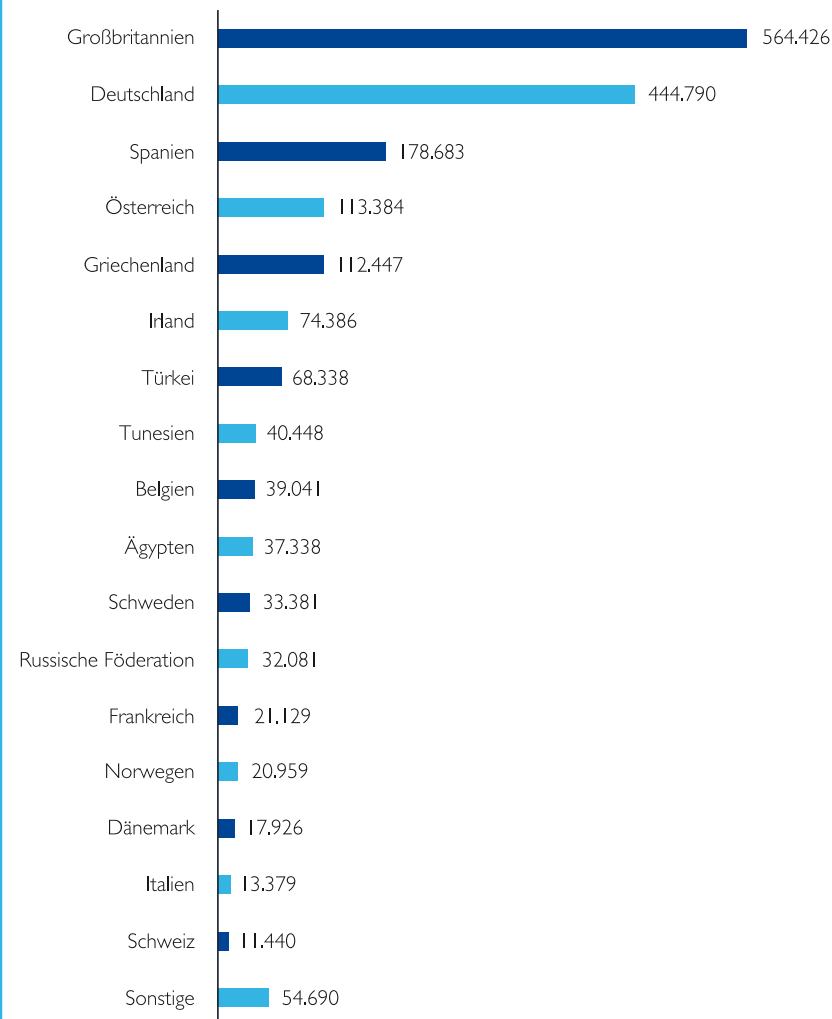
An aerial photograph of the Salzburg Airport, showing a long runway and a complex taxiway system cutting through lush green fields. In the background, a town with numerous houses and buildings is visible under a clear blue sky. The image is framed by a dark blue vertical bar on the left and a light blue vertical bar on the right.

Der **FLUGHAFEN** der Salzburger

Fernweh und Heimkommen. **Beides sind emotionale Bereiche, für die der Salzburg Airport Verständnis und auch das richtige Angebot hat. Ganz im Sinne von „weltweitem Nahverkehr“.**



**TOP LÄNDER NACH PASSAGIEREN (an/transit/ab) 2006**



**DAS FLUGNETZ VON UND NACH SALZBURG**

Die Streckenziele im Linien- und Charterverkehr 2006 lagen überwiegend in Europa. Hinsichtlich der Anzahl der Flüge pro Woche nach Destinationen im Linienverkehr lagen Frankfurt (28) und Wien (26) an der Spitze, gefolgt von Düsseldorf (16), London Stansted (13–14), Palma (7) und Köln (7).

Neue Linienflugdienste wurden 2006 von Salzburg nach Barcelona, Brüssel CRL, Coventry, Doncaster, Dublin, East Midlands, Exeter, Leeds, Leipzig, Liverpool, London LGW, Manchester und Paris ORY angeboten.



**NONSTOP-DESTINATIONEN AB/NACH SALZBURG im Winter 2006/07 und Sommer 2007**

● Linie ● Charter ● Linie + Charter



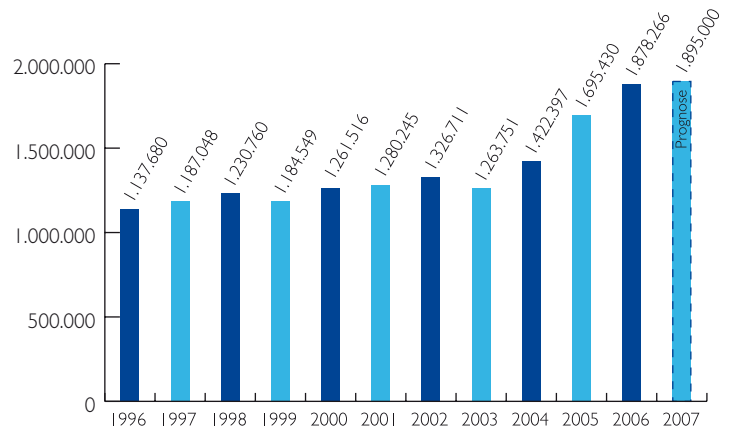
# VERKEHRSENTWICKLUNG



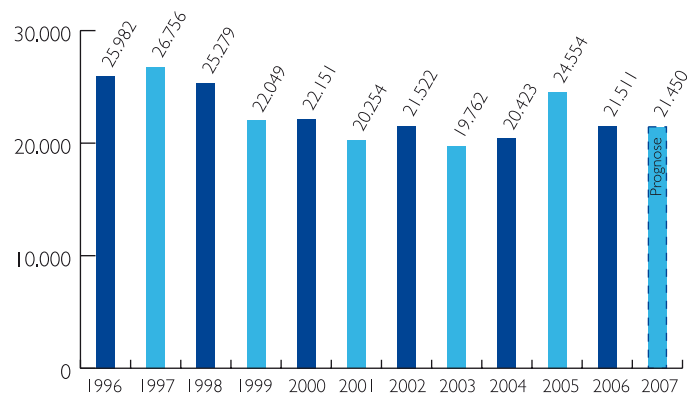
Das Jahr 2006 brachte dem Salzburg Airport, Österreichs größtem Bundesländerflughafen, signifikante Änderungen: Bei der Passagierentwicklung übernahmen die Low-Cost-Carrier die Führung.

Der Regionalverkehr mit 50- bis 80-sitzigen Fluggeräten ging zugunsten der neuen „Low-Cost-Airlines“ mit 150- bis 190-sitzigen Flugzeugen deutlich zurück und damit auch die Gesamtzahl der Flugbewegungen.

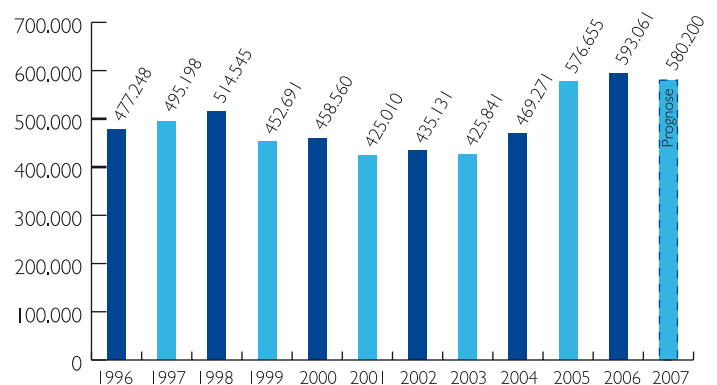
Während die Flugbewegungen zweistellig abnahmen, stieg die Passagierzahl auf 1,88 Millionen. Das Angebot an Zielorten wurde auf dem Liniensektor umfangreich erweitert und besonders nach Deutschland und Großbritannien auf ein attraktives Niveau gebracht. Dennoch waren auch Rückschläge zu verzeichnen: Die Insolvenz von Styrian Spirit hat zu einem Verlust der attraktiven Netzwerkverbindungen nach Zürich und Paris zur Folge gehabt. Auch Amsterdam wurde 2006 als Linierverbindung nicht mehr angefliegen. Trotz intensiver Bemühungen konnte kein gleichwertiger Ersatz gefunden werden.



**ENTWICKLUNG GESAMTPASSAGIERE**  
1996–2006 / PROGNOSE 2007



**ENTWICKLUNG FLUGBEWEGUNGEN**  
1996–2006 / PROGNOSE 2007



**ENTWICKLUNG MTOW**  
1996–2006 / PROGNOSE 2007

## PASSAGIERE

Die Zahl der Gesamtpassagiere stieg um 10,8% auf 1.878.266. Auf dem Liniensektor beträgt der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr 19,9% (auf 1,11 Mio.). Im touristischen Verkehr (Charter) wurden 759.681 Passagiere gezählt (-0,4%).

## FLUGBEWEGUNGEN

21.511 Flugbewegungen im kommerziellen Verkehr bedeuten einen markanten Rückgang von 12,4% gegenüber 2005 (24.554). Im Linierverkehr betrug der Rückgang durch den Entfall der Styrian-Flüge sogar 16% (auf 14.805), im touristischen Verkehr betrug das Minus 5,2%.

## HÖCHSTABFLUGGEWICHT / MTOW

Die Erträge aus dem Flugverkehr werden im Wesentlichen durch die Entwicklung der Summe des Höchstabfluggewichtes (MTOW) der gelandeten Luftfahrzeuge bestimmt. Dieses MTOW stieg im Berichtsjahr um 2,8% auf 593.061 Tonnen.

## FRACHT UND POST

Die mit Luftfahrzeugen beförderte Frachtmenge stieg 2006 um 10,2% auf 218,8 Tonnen. Der LKW-Ersatzverkehr (Trucking) erreichte eine Beförderungsleistung von 7.304,3 Tonnen (minus 1%). Die Menge der beförderten Luftpost erreichte 1,5 Tonnen (+45,2%).



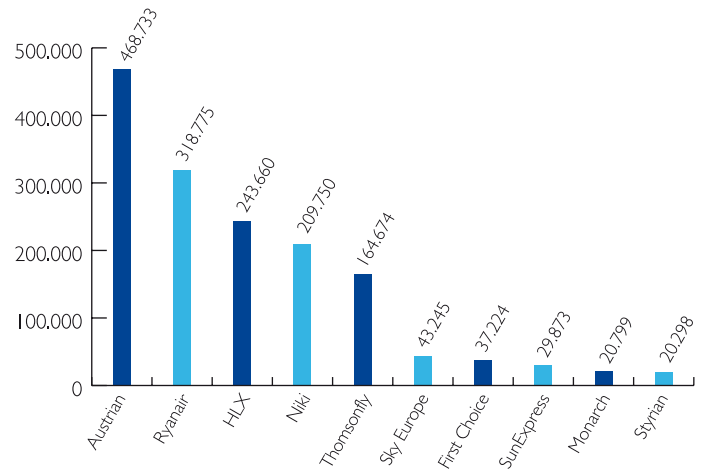
**GESAMTBEWEGUNGEN** 2006

- 69% Linie
- 13% Charter-Incoming
- 14% Charter-Outgoing
- 4% Sonstige



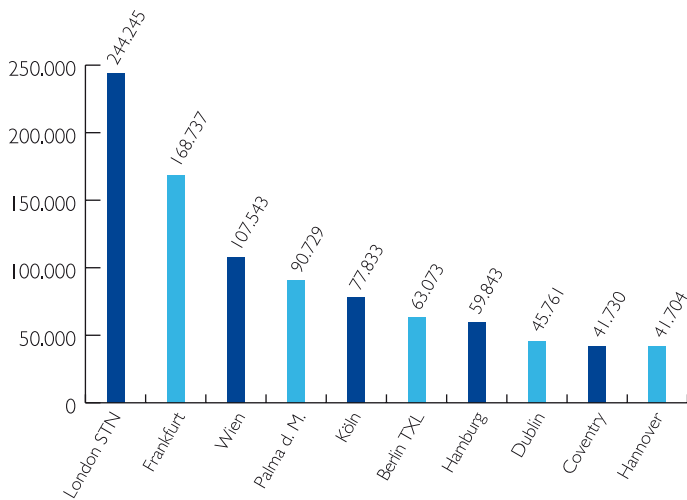
**GESAMTPASSAGIERE** 2006

- 59% Linie
- 21% Charter-Incoming
- 20% Charter-Outgoing



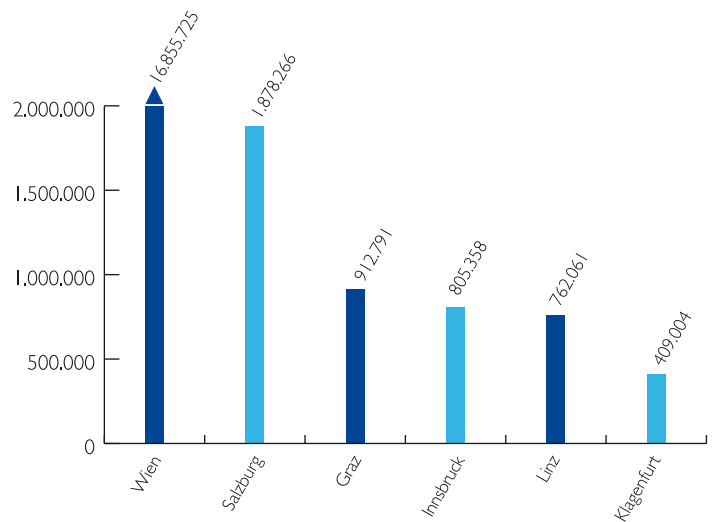
**TOP 10 AIRLINES NACH PASSAGIEREN**

(an/transit/ab) 2006



**TOP 10 STÄDTE NACH LINIENPASSAGIEREN**

(an/transit/ab) 2006



**GESAMTPASSAGIERE ÖSTERREICHISCHER**

**VERKEHRSFLUGHÄFEN 2006**



## MARKETING

Das Jahr 2006 stellte eine große Herausforderung für das Flughafenmarketing dar.

Aufgrund der Insolvenz von Styrian Spirit und des damit verbundenen Verlustes der für Salzburg wichtigen Strecken Zürich und Paris lag der Schwerpunkt der Marketing-tätigkeiten im Berichtsjahr hauptsächlich in der verstärkten Akquise neuer Airlines sowie intensiver Zusammenarbeit mit bestehenden Fluglinien. So konnte British Airways mit den Destinationen Manchester und London LGW wieder nach Salzburg geholt werden, ebenso Icelandair mit Reykjavik. Neu dazu kam auch die britische Jet2.com mit der Strecke Leeds Bradford. Thomsonfly erweiterte das bestehende Streckennetz mit London LGW, Manchester und Coventry ebenso wie Ryanair mit Dublin, East Midlands, Liverpool sowie Brüssel und HLX (neu: TUfly) mit Leipzig.

Ein Schwerpunkt lag in gemeinsamen Aktivitäten mit Reiseveranstaltern und touristischen Organisationen (Salzburger Land Tourismus, Tourismus Salzburg, Deutsche Zentrale für Tourismus). Bei der Salzburger Ferienmesse hatte der Flughafen Salzburg einen eigenen Messeauftritt.

Zu den weiteren Highlights zählten der traditionelle Festspielempfang, die alljährliche Salzburg Airport Golf Challenge zugunsten karitativer Einrichtungen und die feierliche Parkhauseröffnung im Herbst 2006.

Ein fixer Bestandteil des Veranstaltungskalenders am Salzburg Airport sind die seit 1993 organisierten Vernissagen in der ArtPort Galerie. In Kooperation mit der Landeskulturabteilung wurde im Jahr 2006 fünf noch unbekanntem Künstlern die Möglichkeit geboten, sich dem Publikum zu präsentieren.

## HANDLING & SERVICEQUALITÄT

Die Handling-Aktivitäten waren durch ein sehr unterschiedliches Verkehrswachstum geprägt: Auf eine ausgeprägte Wintersaison folgte zunächst ein Einbruch auf dem Geschäftsliniensektor durch den Ausfall von Styrian Spirit auf den Strecken Zürich und Paris. Die Sommermonate brachten kurzfristig noch eine Serie zusätzlicher Charterflüge im Rahmen von Großveranstaltungen im „amadeus terminal 2“. Am Ende des Jahres setzte ein umfangreiches Linienflugprogramm speziell aus Großbritannien ein.

Auf diese Entwicklungen wurde mit größtmöglicher Flexibilität im Personal- und Mitteleinsatz reagiert. Umstrukturierungen im operativen Bereich unterstützten dies sehr erfolgreich.

Intensivere Sicherheitsbestimmungen für Passagiere und Gepäck, immer kürzere Bodenzeiten der Flugzeuge und Neuentwicklungen des Marktes, wie z. B. Internet-Check-in, stellten auch die Passagierabfertigung vor große Herausforderungen.





**WIRTSCHAFTSZENTRUM**  
Salzburg Airport





**WIRTSCHAFTSZENTRUM**  
Salzburg Airport

**Convenience** heißt die Strategie für maximale Kundenzufriedenheit am Salzburg Airport. Dazu gehört beste Erreichbarkeit, das Konzept der „kurzen Wege“ und natürlich moderne und sichere Parkflächen in ausreichender Anzahl und direkter Nähe. Mit jetzt 3.800 Stellplätzen ist Salzburg bestens gerüstet. Sehr zum Vorteil der Fluggäste.





## MARKTPLATZ Flughafen

Die Luftfahrt ist im Umbruch, und das Kerngeschäft der Luftfahrt ist derartig unter Preis- und Wettbewerbsdruck geraten, dass die Erträge kaum noch steigerbar sind. Wo also sollen die Umsätze auf den Flughäfen abheben, wenn nicht bei den sogenannten Non-Aviation-Einrichtungen? Dazu zählen in erster Linie der Duty Free und der Travel Value Shop, die landseitigen Geschäfte, Restaurant und Catering, die Vermietung von Räumen und Liegenschaften sowie Konzessionen verschiedenster Art.

Der Flughafen Salzburg hat gerade in diesem Geschäftssegment seine Hausaufgaben ordentlich gemacht, und die Investitionen der Vergangenheit sind Garant für ein erfolgreiches Wirtschaften. Highlights des Jahres 2006 waren die Aufstockung der Parkgarage, die Erweiterung der Kapazitäten um nahezu 1.000 Stellplätze, die Vergrößerung des Autovermieterbereiches und die Vergrößerung des Mietbereiches mit Errichtung einer Einsatzstelle des Roten Kreuzes. 2006 wurde ein Symposium „Marktplatz Regionalflughafen“ in Salzburg abgehalten, aus dem wertvolle Impulse für die nochmalige Verbesserung der bestehenden Einrichtungen gewonnen werden konnten.

Erste konkrete Umsetzung dieser Verbesserungen ist das Investment in ein völlig neues Werbeflächenkonzept, das gemeinsam mit Terrahe Hamburg realisiert werden soll. Großevents in Salzburg wie die Fußball-EM EURO 2008 und die Bewerbung um die Olympischen Winterspiele 2014 haben einen Nachfrageboom nach attraktiven Werbeflächen geschaffen, und die ersten Großflächen wurden bereits 2006 installiert. Gemeinsam mit Airport Retail Austria und mit Airst

wurde über die Verbesserung der Point-of-Sale-Einrichtungen nachgedacht, und ansprechende Verbesserungen konnten kurzfristig umgesetzt werden.

Besonders erfreulich hat sich das amadeus terminal 2 in diesen „Höhenflug“ eingebracht: mit einem Umsatzbeitrag von einer Dreiviertelmillion Million Euro, zwanzig Veranstaltungen, ca. 16.000 Gästen, zwei internationalen Autoveranstaltungen (Audi, General Motors) und einer Belegungsanzahl von mehr als hundert Tagen.

**Der Dank des Flughafens gilt allen Pächtern, Mietern und Konzessionären, die durch ihr Bemühen und ihren Einsatz einerseits zum wirtschaftlichen Erfolg, andererseits zu einer hohen Kundenakzeptanz und Zufriedenheit beigetragen haben.**

### AIRPORT ONLINE

Alles Wissenswerte zum Flugplan und zum Marktplatz Flughafen finden Interessierte seit nunmehr fast zehn Jahren im World Wide Web auf [www.salzburg-airport.com](http://www.salzburg-airport.com). Der Relaunch der Flughafen-Homepage im Jahr 2006 beinhaltete neben dem grafischen Neuauftritt auch Suchmaschinenoptimierung, Online-Werbemöglichkeiten und erste Schritte in Richtung „Barrierefreiheit“. Das „Salzburg Airmail“ informiert monatlich 11.000 Abonnenten zu Airport-affinen Themen wie z. B. den Salzburg Aviation Days im März 2006 und 2007 in Zusammenarbeit mit der Akademie Schloss Urstein.





## CAR-CARE Parken am Flughafen

Am Flughafen Salzburg und in seiner unmittelbaren Nähe entwickelt sich eine eigene, von moderner Architektur geprägte „Airport City“. 2006 entstand durch die Aufstockung des bestehenden Flughafen-Parkhauses von vier auf sieben Parkdecks ein durchdachter Design-Neubau von Dipl.- Ing Rainer Herbrich, gestaltet von Architekt Michael Rhomberg.

### PARKHAUS: 3 ETAGEN HÖHER

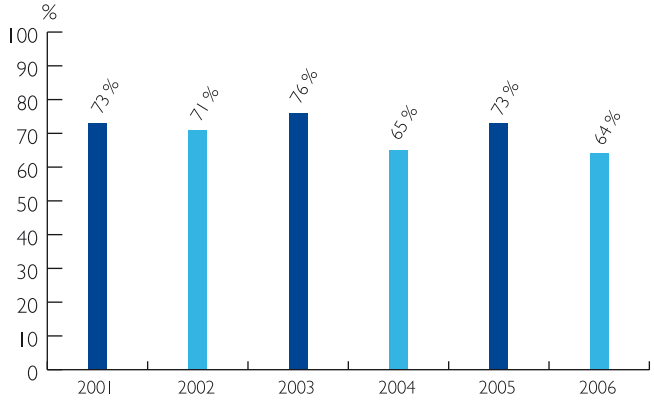
Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung ist die Parkplatzkapazität am Flughafen Salzburg in den letzten Jahren immer wieder an ihr Limit gestoßen. Im Oktober 2005 begannen die Bauarbeiten zur Aufstockung der bestehenden Parkgarage mit einer Kapazität von bisher ca. 1.000 Stellplätzen um drei weitere Geschosse (950 zusätzliche Stellplätze). Bei einer Länge von 300 Metern verfügt das Gebäude über sieben Parkebenen und eine Kapazität von 1.921 Stellplätzen. Damit hat sich die Gesamtkapazität der Parkplätze am Salzburg Airport auf 3.800 erhöht. In einer Pressekonferenz am 12. Oktober 2006 stellten die beiden Geschäftsführer der Carport Parkmanagement GmbH, Mag. Karl Heinz Bohl und Dipl.-Ing. Rudolf Lipold, das fertige Parkhaus der Öffentlichkeit vor und freuten sich, in diesem Zuge den millionsten Parkhaus-Kunden seit der Errichtung der Parkgarage zu begrüßen.

### PARKLEITSYSTEM

Die Suche nach einem freien Parkplatz wird durch das neu geschaffene Parkleitsystem erleichtert. Ein Farbleit- und Sicherheitssystem leitet die Passagiere auf unkomplizierte und sichere Art durchs Parkhaus. Ampeln bei den Einfahrten sowie grüne und rote Pfeile in jeder Parkebene signalisieren verfügbare Stellplätze.

### CARPORT PARKMANAGEMENT GMBH

Das Parken auf dem Salzburg Airport wird durch die Airport-Tochtergesellschaft Carport organisiert. Der Flughafen hält 85 % der Anteile, der Rest wird von Contipark gehalten. Die wirtschaftliche Entwicklung und Situation des Unternehmens hängt unmittelbar von der Gesamtentwicklung des Salzburger Flughafens ab. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass das Parkgeschäft auch im Jahr 2006 von der erfreulichen Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Salzburg Airport profitierte. Durch die Einbeziehung der 2004 erworbenen Parkplätze im Südwesten des Flughafengeländes reichte die Kapazität für die Abfertigung des gestiegenen Passagieraufkommens.



DURCHSCHNITTLICHE AUSLASTUNG DER PARKPLÄTZE 2001–2006



## INVESTITIONEN 2006

### AUFSTOCKUNG PARKGARAGE

Die deutliche Entwicklung der Passagierzahlen brachte einen gesteigerten Bedarf an Parkplätzen mit sich. Anfang Oktober 2005 begannen die Bauarbeiten zur – baulich von Anfang an vorgesehenen – Aufstockung der bestehenden Parkgarage. Durch eine Optimierung der Bau-Konstruktion gelang es, statt der ursprünglich vorgesehenen zwei Geschosse drei zusätzliche Park-Etagen zu schaffen. Die Kapazität der Parkgarage von ursprünglich 970 Stellplätzen wurde damit auf 1.921 erhöht. Um alle Stellplätze qualitativ gleichwertig anbieten zu können, ist das oberste Geschoss in Leichtbauweise überdacht worden. Insgesamt verfügt das Gebäude nun über sieben Etagen: Untergeschoss, Erdgeschoss und fünf Obergeschosse. Trotz wetterbedingter Verzögerungen im Winter 2005/2006 ist die Inbetriebnahme der zusätzlichen drei Park-Levels vor den bayerischen Sommerferien und den damit verbundenen vermehrten Outgoing-Passagieren erfolgt.

### ERWEITERUNG FLUGEINSATZSTELLE

Seit dem 1. April 2001 teilten sich das Rote Kreuz/ÖAMTC und die Flugeinsatzstelle des BMI sowohl Hangar als auch Räumlichkeiten am Salzburg Airport. Die als Provisorium gedachte Mitbenutzung der Räume in der BMI-Flugeinsatzstelle durch das Rote Kreuz/ÖAMTC fand jedoch ihr Ende. Am 16. Januar 2006 erfolgte der Spatenstich zum Umbau der Flugeinsatzstelle. Die Kosten für das Projekt beliefen sich auf ca. € 900.000. Anfang September wurde das Projekt nach kurzer Bauzeit abgeschlossen und dem Endnutzer ÖAMTC/Rotes Kreuz übergeben. Für die optimale Unterbringung des Hubschraubers sorgt der Bau eines neuen Rundhangars unmittelbar neben der Flugeinsatzstelle.

Die Diensträumlichkeiten für ÖAMTC/Rotes Kreuz wurden im nördlichen Teil der Flugeinsatzstelle etabliert.

### SICHERHEIT

Im Rahmen der Umbauten für die Airport Security wurden 2006 vier Vereinzelungsanlagen für Passagiere und Personal errichtet. Diese sollen verhindern, dass Passagiere bei der Ankunft „Schengen / Non-Schengen“ zurück auf den Vorfeldbereich gelangen können. Im Bereich des Frachtgebäudes wurde eine bauliche Trennung der Land- und Luftseite (Import-Export) durchgeführt. Diese Trennung wurde durch Errichtung einer elektronischen doppelflügigen Toranlage im Lager samt Videoüberwachungsanlage Tor 11.4 realisiert. Sämtliche Maßnahmen wurden den europäischen Flughäfen mit der EU-Verordnung 2320/2002 „Sicherheit auf Flughäfen“ vorgeschrieben. Für die Sicherheitsüberwachung der Gepäckförderanlage und zur effizienten Stau- und Störungsbehebung wurde eine Kamera-Überwachung in den Bereichen des Terminals 1, der Kontrollgeräte im Keller und beim Sperrgepäck installiert.

### SONSTIGE PROJEKTE

Die Errichtung von Anlagen zur Bewirtschaftung der Busparkplatzflächen im Bereich der Ankunft, welche im Sommer für den PKW-Verkehr und im Winter für Busse in die Skiregionen benötigt werden, wurde 2006 verwirklicht. Damit ist eine gesamtheitliche Parkraumbewirtschaftung sowohl im Sommer als auch im Winter möglich.

1	1	2	2
		2	2

- 1 Das oberste Parkhausgeschoss mit Überdachung in Leichtbauweise
- 2 Eröffnung des Hubschrauber-Hangars der Flugeinsatzstelle



## SICHERHEIT

### NATIONALES SICHERHEITSPROGRAMM

Mit Beschluss des nationalen Sicherheitskomitees vom 13. Juni 2006 wurde die Überarbeitung des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt der Republik Österreich gemäß Artikel 5 der EU-Verordnung 2320/2002 in der fünften Auflage genehmigt. Die in den angeschlossenen EU-Verordnungen vorgeschriebenen Maßnahmen wurden in das nationale Sicherheitsprogramm eingearbeitet und vereinfacht niedergeschrieben.

### PERSONALKONTROLLE

Mit Stichtag 1. Januar 2006 wurde allen europäischen Flughäfen per EU-Verordnung 1138/2004 die 100 %-Sicherheitskontrolle für Flughafenpersonal vorgeschrieben. Die damit verbundenen technischen Errichtungen und Umbauten wurden im letzten Jahr laut Verordnung umgesetzt.

Zwischen Abfertigungsgebäude und Betriebsgebäude wurde ein zentraler Zugang geschaffen und mit einer Personalkontrollstelle versehen. Die dafür nötigen Sicherheitskontrollanlagen wurden in die Personalsicherheitskontrollstelle installiert. Zutritts-, ID-Kontrolle und Vereinzelungsanlage beim Austritt aus dem sensiblen Bereich sowie die Kameraüberwachung der Ausgänge aus der Ankunft in den sensiblen Sicherheitsbereich wurden auf Kosten des Flughafens eingebaut. Im Terminal I wurde neben der zentralen Sicherheitskontrollstelle eine eigene Personalkontrollstelle eingerichtet, um somit eine zügige und effiziente Sicherheitskontrolle für die Flughafen-Beschäftigten sicherzustellen. Bei den Zufahrtstoren 3, 5 und bei der Überfahrt Innsbrucker Bundesstraße sind Torkontrollstellen installiert worden. Diese wurden mit Sicherheitsanlagen ausgerüstet, um eine Überprüfung

der Zutrittsberechtigung und der Identität der Personen sicherzustellen. Als technische Voraussetzung sind Anlagen wie Drehkreuze, Vereinzelungsanlage und Videoanlagen angebracht worden.

### PASSAGIERRÜCKFLUSSSICHERUNGEN

Die Gepäckrückgabehalle im Bereich Ankunft ist eine nicht allgemein zugängliche Fläche. Diese wird von unterschiedlichsten Personen, wie Taxikern, Bodenpersonal etc., betreten, um etwa Gepäcknachlieferungen durchzuführen. Entsprechend der EU-Verordnung 2320 mussten zwei Passagierückflusssicherungen eingebaut werden. Diese verhindern, dass unberechtigte Personen den sensiblen Sicherheitsbereich, welcher luftseitig bis hinter die Passkontrollpulte reicht, betreten können, wenn Passagiere bzw. Crews diesen verlassen.

### HANDGEPÄCKSBESTIMMUNGEN

Mit dem 6. November 2006 ist eine neue EU-Verordnung betreffend der Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck sowie der erlaubten Handgepäckgröße in Kraft getreten, welche die Mitnahme von Flüssigkeiten pro Passagier stark limitiert. Flüssigkeiten wie Cremes, Pasten, Gels, Sprays etc. dürfen die Maximalgrenze von 100 ml pro Verpackung nicht überschreiten. Der Transport ist nur noch in einem 1 Liter großen, durchsichtigen, wieder verschließbaren Plastiksack erlaubt und wird getrennt vom Handgepäck durch die Sicherheitskontrolle gebracht.





## KOMMUNIKATION AM FLUGHAFEN miteinander und erfolgreich

Gute Kommunikation beschränkt sich nicht nur auf verlässliche Pressearbeit.

Gute Kommunikation arbeitet vernetzt, rund um die Uhr und mit den verschiedensten Partnern. Einen Teil davon bilden Salzburgs Medien mit ihren engagierten Journalist/-innen, zu denen der Flughafen Salzburg seit Jahren ein traditionell gutes Klima pflegt.

Für die externe Kommunikation ist aber auch das Zusammenleben mit den Nachbarn des Flughafens Salzburg von entscheidender Bedeutung. Diese Beziehung ist nichts Statisches, sondern wie die Kommunikation selbst geprägt von ständiger Weiterentwicklung. Jeder Rückschlag in diesem Prozess birgt die Chance auf neue vertrauensbildende Maßnahmen.

Gerade in Zeiten verstärkten Verkehrsaufkommens an zwölf Samstagen im Winter sind alle Beteiligten gefordert: Die Mitarbeiter/-innen des Flughafens, die für eine sichere Abfertigung der Luftfahrzeuge verantwortlich sind. Aber auch die Anrainer.

Fakt ist, dass die Zahl der Flugbewegungen in den vergangenen Jahren zurückgegangen ist. Gleichzeitig ist die Zahl der Passagiere gestiegen, weil die Fluglinien auf größere, bessere und lärmarme Luftfahrzeuge setzen.

Jedes Fluggerät, das diesen Vorgaben (noch) nicht entspricht, tut daher „doppelt“ weh – den Anrainern, die sich gestört fühlen. Und dem Flughafen Salzburg, der nur ein Ziel hat: sauber, perfekt und transparent zu arbeiten. Damit viele Menschen aus Salzburg in die ganze Welt bzw. aus der ganzen Welt nach Salzburg kommen können.

Wichtig für die Kommunikation ist der laufende Prozess zur Weiterentwicklung einer friedlichen Koexistenz des Flughafens mit seinen Nachbarn. Erstmals sind Fluglärm-Daten im Internet für jedermann abrufbar. Kostenlos und rund um die Uhr.

Dafür gab es Lob – auch von naturgemäß kritischen Anrainersprechern.

Außerdem hat der Flughafen Salzburg auf Weisung der Eigentümervertreter strikt auf die Einhaltung der Betriebszeiten durch die Airlines gepocht. Obwohl rechtlich zulässig, wurden verspätete Starts und Landungen nach erfolgter Absprache mit den Anrainern ausnahmslos nicht mehr zugelassen. Auch dafür gab es Lob – von unabhängiger Medien-Seite.

Diesen Weg des Miteinanders wird der Salzburg Airport weiter gehen. Denn Kommunikation ist nicht alles, aber ohne Kommunikation ist alles nichts.



## ERFOLGSGARANTIE für die Zukunft

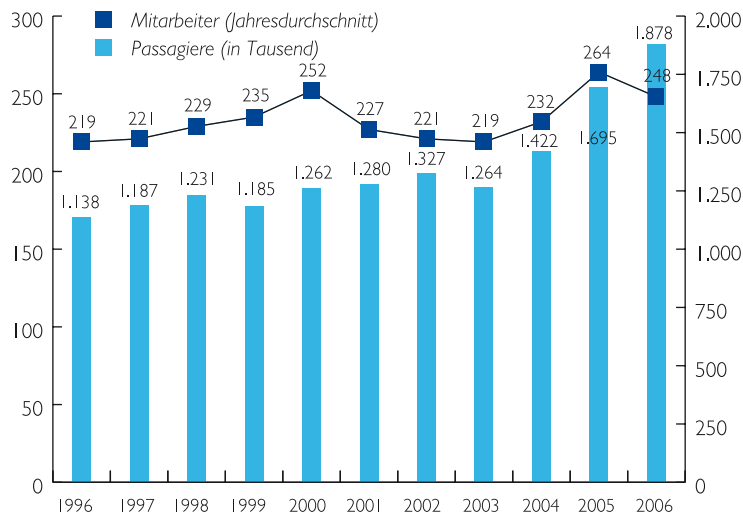
### DIE MITARBEITER/-INNEN

Die Salzburger Flughafen GmbH beschäftigte per 31. Dezember 2006 insgesamt 206 Stamm-MitarbeiterInnen. Davon sind 141 Angestellte und 79 Arbeiter.

Am Jahresende befanden sich noch zusätzlich drei Dienstnehmerinnen in Karenz nach dem Mutterschutzgesetz (MSchG). Während der Wintersaison 2006/07 wurden zusätzlich 173 Aushilfskräfte eingesetzt.

Die durchschnittliche Beschäftigtenanzahl lag über den gesamten Jahresverlauf bei 248 Mitarbeitern und verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 16 Personen. Darin sind 42 Aushilfskräfte enthalten, die auf ganzjährige und ganzzeitige Dienstverhältnisse umgerechnet wurden. Am Jahresende waren 70 Frauen beschäftigt. Der Anteil erhöhte sich um sechs Mitarbeiterinnen auf 31,8 % der Gesamtbeschäftigten. Die Anzahl der Teilzeitbeschäftigten betrug 31 Personen und stieg relativ stark um zehn Personen an.

Das durchschnittliche Lebensalter des Stammpersonals ist gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Jahre gesunken und liegt derzeit bei 40,4 Jahren. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit hat sich ebenfalls um 0,3 Jahre auf 12,3 Jahre reduziert.



ENTWICKLUNG MITARBEITER : PASSAGIERE  
1996–2006

## ZUKUNFT Airport

### ... WIEDER EINEN ENTSCHEIDENDEN SCHRITT VORAUS!

Die Geschäftsleitung der Salzburger Flughafen GmbH hat sich modernster Managementmethoden bedient und im abgelaufenen Geschäftsjahr das Organisationsprojekt „Zukunft Airport“ erfolgreich abgeschlossen. Dieses Projekt war das umfangreichste Strukturierungsvorhaben seit Bestehen des Unternehmens.

Die von Beginn an aktive Einbindung von Führungskräften, Mitarbeitern sowie des Betriebsrates hat sich letztendlich gelohnt. Bessere Entscheidungen und praxisgerechte Lösungen haben die gewählte Vorgehensweise eindeutig gerechtfertigt.

Die Ergebnisse können sich sehen lassen: Die Änderungen in der Aufbau- und Ablauforganisation haben zu einer Verschlinkung von Hierarchien und Straffung der Arbeitsabläufe geführt. Dabei ist die Flexibilität erhöht und eine effizientere Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen erreicht worden.



Die erzielten Einsparungen haben bereits in diesem Jahr zu ausgezeichneten Ergebnissen geführt. Die Arbeitsfähigkeit unserer Mitarbeiter langfristig auf einem hohen Niveau zu halten, ist für uns Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Als öffentliche Bestätigung für die hohe Gesundheitsorientierung und Erfüllung der Qualitätskriterien wurde dem Salzburg Airport am 1. Dezember 2006 vom Österreichischen Netzwerk für Betriebliche Gesundheitsförderung das BGF-Gütesiegel verliehen.

1

2

1 Verleihung des BGF-Gütesiegels

2 Unser größtes Kapital: die MitarbeiterInnen



Konzernjahresabschluss **2006**



Konzernjahresabschluss 2006

427

Im neuen Europa hat sich Salzburg bestens etabliert.

**Kommende Großveranstaltungen und Kulturevents, die in ihren Dimensionen immer größer werden, verlangen eine ausgefeilte Verkehrsanbindung und ein Bekenntnis zu professionellem Standortmarketing. Die Vorleistung, die der Salzburg Airport dafür erbracht hat, zählt sich jetzt schon im Ergebnis für Stadt und Land aus.**



## KONZERNLAGEBERICHT 2006

Gemäß § 243 RLG

*„Für die Gesellschaft – wie auch für den Menschen –  
gibt es kein Wachstum ohne Herausforderung“*

Jean-Jacques Servan-Schreiber

### Gesamtwirtschaftliches Umfeld

Die Wirtschaft generell, der Luftverkehr im Besonderen, war im Jahr 2006 durch ein erfreuliches, tendenzielles Wachstum gekennzeichnet. Das Bruttoinlandsprodukt wuchs in der EU um 2,8 %, und Österreich lag mit einem Wachstum von 3,2 % über diesem bereits sehr erfreulichen Wert. Die Gründe dafür lagen bei einer auf Rekordwerte ausgerichteten Exportwirtschaft, gestützt durch eine gute Inlandsnachfrage. Die hohe Auslastung der Ressourcen und Kapazitäten führte auch zu einer Stabilisierung des Arbeitsmarktes und einem erfreulichen Rückgang der Arbeitslosenzahlen. Die diesem Prozess innewohnende Dynamik förderte die Investitionstätigkeiten bei gleichzeitig niedrigem Zinsniveau.

Die Erfahrungen und die Beobachtungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass die Verkehrsentwicklung mit dem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes korreliert. Die überdurchschnittlichen Wachstumsraten in der Verkehrsentwicklung sind in ihren Besonderheiten aber noch zwei Phänomenen zuzuordnen, insbesondere der Dynamik der Low-Cost-Carrier und, daraus resultierend, der Konzentration des Tourismus auf Städtereisen bei gleichzeitiger Stagnation der gesamten Nächtigungszahlen.

### Entwicklung der Salzburger Flughafen GmbH im Geschäftsjahr

In diesem dynamischen Umfeld ist es dem Flughafen Salzburg gelungen, seine ehrgeizigen Zielsetzungen neuerdings zu erreichen, wenn nicht sogar zu übertreffen. Das Jahr 2006 brachte für den Salzburg Airport, Österreichs größten Bundesländerflughafen, signifikante Änderungen. Bei der Passagierentwicklung übernahmen die Low-Cost-Carrier die Führung, der Regionalverkehr mit 50- bis 80-sitzigen Fluggeräten ging zugunsten der neuen „Low-Cost-Airlines“ mit 150- bis 190-sitzigen Flugzeugen deutlich zurück und damit auch die Gesamtzahl der Flugbewegungen. Während die Flugbewegungen zweistellig abnahmen, stieg die Passagieranzahl auf 1,88 Mio.

Das Angebot an Zielorten wurde auf dem Liniensektor umfangreich erweitert und besonders nach Deutschland und Großbritannien auf ein attraktives Niveau gebracht. Die Insolvenz von Styrian hatte zur Folge, dass die attraktiven Netzwerkverbindungen nach Zürich und Paris eingestellt wurden. Auch Amsterdam wurde 2006 linienmäßig nicht mehr angefliegen.

Insgesamt reduzierten sich die Flugbewegungen im kommerziellen Verkehr gegenüber dem Vorjahr um 12,4 %, wobei der Wegfall der Styrian-Verbindungen den Hauptanteil darstellte. Die Zahl der Gesamtpassagiere stieg aber aufgrund der größeren eingesetzten Flugzeuge um 10,8 % auf insgesamt 1.878.266 Passagiere. Der Zuwachs im Liniensektor betrug nahezu 20 %. Der Frachtverkehr, der in Salzburg in erster Linie als LKW-Ersatzverkehr abgewickelt wird, blieb mit ca. 7.500 t auf dem Niveau des Vorjahres. Dafür wuchs die Menge der beförderten Luftpost um 45,2 % auf 1,52 t an.

Der Wandel in der Luftverkehrsbranche ist allumfassend und rasant, und die Flughafenbetreiber sind daher angehalten, die in der Vergangenheit arbeitenden Konzepte und Strategien zu überprüfen und diese an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Im Falle des Flughafens Salzburg ist dies gelungen, und das definierte „Vier-Säulen-Modell“, bestehend aus den Segmenten Regionalverkehr, Low-Cost-Verkehr, Charter Incoming und Charter Outgoing, führt zu einer gewünschten Verteilung des Entwicklungsrisikos.

Tarifpolitisch hat sich der Flughafen Salzburg verpflichtet, bis zum 31. 12. 2008 eine Indexgleitklausel im Tarifgenehmigungsverfahren anzusetzen. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung der letzten Jahre wurden alle Tarife abgesenkt. Für das Jahr 2006 ergaben sich aus den volkswirtschaftlichen Rahmendaten eine Absenkung der passagierzahlenabhängigen Tarife um –1,69 % und eine Absenkung der gewichtsabhängigen Tarife um –1,86 %. Dieser Trend setzt sich auch im Jahr 2007 fort. Die Handlingentgelte wurden moderat, also unter den Werten der Inflationsentwicklung, angepasst.

Die Umsatzentwicklung im Aviation-Bereich verlief aufgrund der vorhin geschilderten Fakten etwas unterproportional, wobei die Gesamterlöse Aviation mit € 34,4 Mio. um 5,14 % über den Werten des Vorjahres lagen.

Der Non-Aviation-Bereich hat sich in den letzten Jahren überproportional entwickelt. Dafür haben vor allem ein verbessertes Angebot wie auch die entsprechende Kaufkraft, vor allem englischsprachiger Touristen wie auch der Gäste aus Russland, erheblich beigetragen. Die Investitionen des Flughafens im Bereich Retailing, Shops und Gastronomie tragen nun ihre Früchte, und es ist generell festzustellen, dass der Umsatzzuwachs und der Ergebnisbeitrag zukünftig verstärkt aus dem Non-Aviation-Bereich kommen werden. Besonders erwähnenswert ist die große Akzeptanz, mit welcher der „amadeus terminal 2“ von Event-Interessierten angenommen wurde, wobei insbesondere namhafte Automarken mit internationalen und auf den Europamarkt ausgerichteten Veranstaltungen zu erwähnen sind. Als nicht zu unterschätzender Nebeneffekt wurden zusätzlich 54 Flüge, zum Teil mit Boeing 757, als Zubringerverkehr zu Eventveranstaltungen generiert.

Die Umsatzerlöse im Segment Non-Aviation erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 12,73 % auf € 10,5 Mio.

Unter Berücksichtigung der aktivierten Eigenleistungen sowie der sonstigen betrieblichen Erträge ergaben sich für 2006 ordentliche Erträge in der Höhe von € 48,1 Mio., was einer Steigerung um 6,74 % gegenüber dem Vorjahr gleichkommt.

Das bereits im Jahr 2005 begonnene Projekt „Zukunft Airport“, mit dem eigentlichen Hauptzweck der Anpassung der Organisationsstruktur an die neuen betrieblichen Gegebenheiten, wurde fortgesetzt und im September 2006 abgeschlossen, wobei ein Einsparungseffekt an Personalkapazitäten von 39.000 Stunden erzielt werden konnte.

## **Investitionen**

Die Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre war durch die Anpassung der Kapazitäten an den neuen Bedarf charakterisiert, wobei hier nicht nur Kapazitätseffekte zum Tragen kamen, sondern auch neue Sicherheitselemente und Abfertigungseinrichtungen geschaffen wurden. Neue Gepäckfördersysteme, Kontrollleinrichtungen, Passagierzutrittskontrollanlagen und alle Maßnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung der neuen EU-Sicherheitsverordnungen sind hier erwähnenswert. Die größte Einzelinvestition, die im Jahr 2006 abgeschlossen wurde, war die Fertigstellung der Erweiterung des Parkhauses um mehr als 1.000 Stellplätze. Trotz schwierigster Witterungsverhältnisse konnte diese wichtige Einrichtung termingerecht im Juni 2006 in Betrieb genommen werden. Daneben wurden alle Erneuerungs- und Ersatzinvestitionen, vor allem im

Fuhrparkbereich, vorgenommen, die zur Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebes faktisch notwendig sind.

Insgesamt wurden im Jahr 2006 € 13,08 Mio. an Investitionszahlungen geleistet. Die exorbitant hohen Investitionsleistungen des Salzburg Airport sind am besten durch die Kennzahl Sachanlageninvestitionsdeckung abzubilden, die mit 169 % aufzeigt, dass die nachhaltige Modernisierung des Betriebes weiter zügig voranschreitet.

## **Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur**

Flughäfen sind, bedingt durch ihre Infrastrukturaufgabe, Fixkostenapparate. Die hohe Anlagenintensität des Unternehmens mit über 90 % bestätigt diese Aussage, wobei durch den hohen Eigenkapitalanteil von nahezu 56 % auf der Passivseite für die entsprechenden Finanzierungserfordernisse gesorgt wird. Durch die Begebung eines Mittelstandsbonds im Ausmaß von € 10 Mio. und langfristige Kredite im Ausmaß von ca. € 15,7 Mio. sind all jene Grundsätze einer Fremdfinanzierung beachtet, die dazu geführt haben, dass der Salzburger Flughafen GmbH bei einem externen Rating anlässlich der Begebung der Anleihe der Wert A zugesprochen werden konnte.

Die Liquidität des Unternehmens ist aufgrund des außergewöhnlichen Cash-flows von fast € 11 Mio. mehr als gegeben, wobei für kurzfristige Liquiditätsengpässe entsprechende Kreditzusagen vorliegen bzw. zinsgünstige Barvorlagen in Anspruch genommen werden.

## **Beteiligungsmanagement**

Die Salzburger Flughafen GmbH ist weiterhin mit 100 % an der Salzburg Airport Services GmbH beteiligt. Diese fertigte 2006 exakt 1.409.533 Passagiere ab, das sind 75,04 % der Gesamtpassagierkapazität des Flughafens. Der Jahresgewinn der Salzburg Airport Services GmbH beträgt € 387.595,92 und wird aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages zur Gänze an die Muttergesellschaft abgeführt.

Weiters ist die Salzburger Flughafen GmbH mit 85 % an der Carport Parkmanagement GmbH beteiligt. Diese erzielte einen Gesamtumsatz von € 2.846.743,96, was eine Steigerung von 12 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Carport betreibt am Flughafen Salzburg mehr als 3.800 Parkplätze.

Weiters ist die Salzburger Flughafen GmbH mit 1 % an der Schedule Coordination Austria GmbH mit Sitz am Flughafen Wien beteiligt. Diese Organisation ist für die Koordination und Vergabe von Slots in Österreich verantwortlich.

## Analyse finanzieller Leistungsindikatoren

### Ertragslage

Die in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse sind gegenüber dem Vorjahr um ca. € 2,9 Mio. oder relativ um 6,8 % auf € 44,93 Mio. angestiegen. Inklusiv der aktivierten Eigenleistungen und sonstigen betrieblichen Erträge erzielte der Flughafen eine Betriebsleistung von € 48,072 Mio.

Demgegenüber stehen Aufwendungen in einem Gesamtausmaß von € 41,51 Mio. Diese sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt € 0,61 Mio. oder relativ gesehen um 1,44 % gesunken. Erhebliche Einsparungen konnten durch Optimierungen im Einsatz des Personals erzielt werden. Unter Berücksichtigung eines negativen Finanzergebnisses von € 0,96 Mio., das sich größtenteils aus den Zinsaufwendungen herleitet, ergibt sich ein Betriebsergebnis vor Steuern von € 5,61 Mio.

<b>G&amp;V Kurzfassung</b>	<b>31. 12. 2006</b>	<b>31. 12. 2005</b>
Betriebsleistung	48.071.881,55	45.037.639,48
Betriebsaufwand	-41.506.035,67	-42.112.201,83
<b>Betriebserfolg</b>	<b>6.565.845,88</b>	<b>2.925.437,65</b>
Finanzergebnis	-954.993,00	-620.327,38
<b>EGT</b>	<b>5.610.852,88</b>	<b>2.305.110,27</b>
Ao. Ergebnis	0,00	-129.785,02
Steuern	-1.271.439,33	-503.101,24
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>4.339.413,55</b>	<b>1.672.224,01</b>

<b>Rentabilitätskennzahlen</b>	<b>31. 12. 2006</b>	<b>31. 12. 2005</b>
Betriebsleistung	48.071.881,55	45.037.639,48
Betriebsergebnis	6.565.845,88	2.925.437,65
Erträge Wertpapiere	53.639,20	188.954,64
Ertrag Verkauf WP	712,90	159.160,20
Aufwand Wertpapiere	-3.819,94	-82.757,96
<b>EBIT</b>	<b>6.616.378,04</b>	<b>3.190.794,53</b>
AfA	7.898.618,11	7.892.897,46
<b>EBITDA</b>	<b>14.514.996,15</b>	<b>11.083.691,99</b>
<b>EBIT-Marge</b>	<b>13,76 %</b>	<b>7,08 %</b>
<b>EBITDA-Marge</b>	<b>30,19 %</b>	<b>24,61 %</b>
EGT	5.610.852,88	2.305.110,27
Durchschn. GK ohne liqu. Mittel	109.849.180,32	111.882.380,43
<b>GK-Rentabilität</b>	<b>5,11 %</b>	<b>2,06 %</b>
EGT	5.610.852,88	2.305.110,27
Durchschn. EK	63.437.000,00	62.657.500,00
<b>EK-Rentabilität</b>	<b>8,84 %</b>	<b>3,68 %</b>

## Erläuterung der Rentabilitätskennzahlen

Die Erhöhung des EBIT von rund € 3,20 Mio. auf rund € 6,62 Mio. ist durch das gestiegene Passagiervolumen sowie damit verbundene höhere Umsatzerlöse erzielt worden. Zeitgleich konnten die Personalkosten gesenkt werden. Dies erfolgte durch optimierten Personaleinsatz und wegfallende Kosten für Abfertigungsaufwendungen für MVK-Übertritte.

Das EBITDA (entspricht dem EBIT zuzüglich Abschreibungen) ist ebenfalls um rd. € 3,43 Mio. auf € 14,52 Mio. gestiegen.

Im Verhältnis zur Betriebsleistung ergeben sich eine EBIT-Marge von 13,76 % (im VJ: 7,08 %) und eine EBITDA-Marge von 30,19 % (im VJ: 24,61 %).

Die Gesamtkapitalrentabilität beträgt 5,11 % (im VJ: 2,06 %), bezogen auf das Eigenkapital ergibt sich eine Rentabilität in Höhe von 8,84 % (im VJ: 3,68 %).

## Vermögenslage

<b>Strukturbilanz</b>	<b>31. 12. 2006</b>		<b>31. 12. 2005</b>	
Langfristige Aktiva	104.091,00	90,0 %	99.214,00	90,7 %
Kurzfristige Aktiva*	11.540,00		10.154,00	
<b>Summe</b>	<b>115.631,00</b>		<b>109.368,00</b>	
Eigenmittel	64.388,00	55,7 %	62.486,00	57,1 %
Langfristiges Fremdkapital*	28.037,00		28.524,00	
	92.425,00	79,9 %	91.010,00	83,2 %
Kurzfristiges Fremdkapital	23.206,00		18.358,00	
<b>Summe</b>	<b>115.631,00</b>		<b>109.368,00</b>	

\* Die Wertpapiere des Umlaufvermögens wurden 2005 aus betriebswirtschaftlicher Sicht mit der Anleihe saldiert.

Bilanzsummenwachstum	6.263,00	5,7 %	472,00	0,4 %
EK-Quote	55,7 %		57,1 %	
Verschuldungsgrad (debt-equity ratio)	79,6 %		75,0 %	

## Erläuterung der Vermögenslage

Das langfristige Vermögen in Höhe von € 104,09 Mio. ist durch langfristige Mittel in Höhe von € 92,43 Mio. finanziert. Die Strukturierung des Kapitalbedarfs ist im Hinblick auf die Goldene Bilanzregel gut erfüllt.

Bedingt durch das Bilanzsummenwachstum in Höhe von € 6,26 Mio. (+5,7 %) ist die EK-Quote um 1,4 % gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Als Dividende wurden an die Eigentümer € 2,4 Mio. ausgeschüttet.

Die debt-equity ratio (Verschuldungsgrad: FK / EK) ist um 4,6 % auf 79,6 % gestiegen. Das Bilanzsummenwachstum wurde in Höhe von € 4,36 Mio. mit Fremdkapital finanziert. Die Investitionen in die Aufstockung des Parkhauses führten zu einer Erhöhung der Bilanzsumme.

<b>Finanzlage</b>	<b>T€</b>	<b>T€</b>
Zahlungsmittelstand am 31. 12. 2005		3.580
Nettogeldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	10.769	
Nettogeldfluss aus der Investitionstätigkeit	-10.358	
Kurzfristiger Nettogeldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-143	
Summe Veränderung Zahlungsmittelstand	268	268
Zahlungsmittelstand am 31. 12. 2006		3.848

### **Erläuterung der Finanzlage**

Der Nettogeldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit beträgt 2006 € 10,8 Mio. Die Mittelverwendung erfolgte im Investitionsbereich mit rd. € 10,4 Mio. Im Bereich des Nettogeldflusses aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Abfluss iHv € 0,1 Mio. Zum Stichtag waren die liquiden Mittel um € 0,3 Mio. höher als zum 31. 12. 2005.

### **Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren**

Der Salzburg Airport hat im Zuge seiner Entwicklungsplanung dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde seine Wünsche und Vorstellungen vorgelegt. Ein besonderes Anliegen des BMVIT war es, den betroffenen Anrainern und Nachbarn des Flughafens diese Entwicklungsplanung entsprechend transparent vorzustellen. Formaljuristisch wird dieses Verfahren in Form eines Ediktes angekündigt und als Ediktverfahren abgewickelt.

Diesbezüglich fanden im Jahre 2006 mehrere großzügig anberaumte Verhandlungen statt, bei denen die Entwicklungsabsichten durch Experten vorgestellt wurden und seitens der Anrainer und Nachbarn die entsprechenden Einwände vorgebracht werden konnten. Dieses Verfahren konnte 2006 noch nicht abgeschlossen werden und wird vermutlich erst im Frühsommer des Jahres 2007 beendet werden können.

Salzburg hat sich seit jeher als ein der Umwelt und den Anrainern besonders verpflichteter Flughafen gesehen und entsprechende EMAS- und ISO-Zertifizierungen eingeführt. Diese Verfahren werden laufend durch entsprechende Audit-Verfahren geprüft.

### **Human Resources**

Die Personalpolitik des Unternehmens für das Jahr 2006 war in enger Koordination mit den Maßnahmen des Projektes „Zukunft Airport“ zu sehen. Die Verbesserung der Effizienz als Ergebnis dieses Projektes sollte dazu führen, dass das Wachstum der nächsten Jahre ohne zusätzliche Personalaufnahmen bewältigt werden kann. Ein besonderer Schwerpunkt für das Jahr 2006 war daher die Führungsschulung der Führungskräfte des mittleren Managements.

Das Projekt „Air f.i.l.e.“, das im Jahr 2003 begonnen wurde und das Ziel hat, die sprachlichen Fertigkeiten, vor allem der im Abfertigungsvorgang eingesetzten Mitarbeiter, zu verbessern, wurde fortgesetzt, wobei insbesondere die Verbindung mit dem Intranet technische Lernunterstützung leistete.

Die Übertragung der Abfertigungsansprüche von langjährigen Mitarbeitern in eine Mitarbeiterversorgungskasse wurde fortgeführt, wobei im abgelaufenen Geschäftsjahr 27 Mitarbeiter das Angebot der Geschäftsführung angenommen haben und insgesamt ein Betrag von € 1.285.022,27 tatsächlich übertragen wurde.

### **Risiken der zukünftigen Entwicklung**

#### **Risikomanagement**

Mit Einführung des Insolvenzrechtsänderungsgesetzes im Jahr 1998 hat die Geschäftsführung dafür zu sorgen, dass neben dem Rechnungswesen auch ein internes Kontrollsystem geführt wird, das den Anforderungen des Unternehmens entspricht. Die breite Diversifizierung des Wirkungsbereiches der Salzburger Flughafen GmbH als Infrastrukturleister und als Dienstleister macht es notwendig, dass die Salzburger Flughafen GmbH diesem Segment besondere Beachtung schenkt.

Unter Beachtung der österreichischen Corporate-Governance-Regeln wurde ein Risikomanagement konzipiert, das entsprechende Maßnahmen der frühzeitigen Risikoerkennung trifft und im Umgang mit diesen Risiken entsprechende unternehmerische Handlungen setzt. Da derzeit noch keine interne Revision installiert ist und ein Organisationshandbuch für das Gesamtunternehmen noch in Arbeit ist, werden schwerpunktwise besonders bedeutende interne Prozesse durch externe Fachleute überprüft. Dies erfolgt im Rahmen der jährlichen Jahresabschlussprüfung. In dem neu entwickelten Organisationshandbuch wird die Aufbau- und Ablauforganisation eines Risikomanagementsystems genau definiert sein.



Den Anforderungen der Obersten Zivilluftfahrtbehörde (OZB) entsprechend, wurde in erster Linie für den operativen Wirkungsbereich ein Safety Management System in Zusammenarbeit mit Dornier Consulting implementiert.

Die Salzburger Flughafen GmbH hat zur Absicherung ihrer betrieblichen, operativen und wirtschaftlichen Risiken und Haftungen entsprechende Versicherungen abgeschlossen, und diese werden gemeinsam mit einem beauftragten Makler permanent hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit überprüft und beurteilt.

### **Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Ende des Geschäftsjahres**

Die erfreuliche Entwicklung der Vergangenheit konnte auch in den ersten drei Monaten des Jahres 2007 fortgesetzt werden. Vor allem der Charter-Incomingverkehr, aber auch der Linienverkehr haben sich mit zum Teil zweistelligen Entwicklungsraten verbessert. Diese mengenmäßige Entwicklung lässt sich auch proportional bei den Aviation-Erlösen feststellen, ähnlich erfreulich entwickelt sich auch das vom Verkehr abhängige Element Non-Aviation.

### **Prognosebericht**

Die vorausblickenden Weichenstellungen der Vergangenheit, die hohe Eigenkapitalquote des Unternehmens, die moderaten Investitionen der nächsten Jahre und der erfreuliche Cashflow lassen darauf schließen, dass die Liquidität des Unternehmens weiterhin gegeben sein wird und dass damit die Zukunft für alle Beteiligten gesichert ist.

### **Salzburg Airport Services GmbH**

#### **Wirtschaftliches Umfeld 2006**

Die Betriebsleistung resultiert aus der Abfertigung von insgesamt 1.409.533 Passagieren (plus 9,1 % gegenüber dem Vorjahr). Davon wurden 591.255 Passagiere im touristischen Verkehr (minus 3,46 % gegenüber dem Vorjahr) und 815.634 Passagiere im Linienverkehr (plus 20,29 % gegenüber dem Vorjahr) abgefertigt; ein kleiner Rest entfällt auf Ausweichflüge und General Aviation.

Die Abfertigungsleistung entspricht in etwa 75,04 % der Gesamtpassagieranzahl des Salzburg Airport im Jahr 2006.

Die Entwicklung des ersten Quartals war sehr positiv. Es wurden vor allem im Ski-Charterverkehr aus Großbritannien, Skandinavien und der Russischen Föderation beachtliche Steigerungen verzeichnet – ergänzt durch den Low-Cost-Linienverkehr aus Großbritannien, Irland und Skandinavien. Der Geschäftslinienverkehr war mit drei täglichen Zürich-Verbindungen und zwei täglichen Flügen nach Paris Charles de Gaulle mit Anschlussverbindungen nach Maribor, Graz und Klagenfurt stabil.

Das zweite Quartal des Berichtsjahres war durch den plötzlichen Konkurs der Styrian Spirit am Ende des ersten Quartals geprägt. Mit einem Schlag entfielen bis zu neun Geschäftslinienflüge täglich.

Während das dritte Quartal vor allem im touristischen Incomingverkehr aus Großbritannien und im Urlaubsreiseverkehr in die Türkei weitere Rückgänge zu verzeichnen hatte, entwickelte sich im Zuge von Autopräsentationen und Veranstaltungen im „amadeus terminal 2“ ein beachtliches Zusatzprogramm an Sondercharterflügen, wodurch der Einbruch im Geschäftslinienverkehr vorübergehend kompensiert werden konnte, ebenso wie durch die von Ryanair neu aufgenommenen Verbindungen nach Brüssel-Charleroi und Dublin mit jeweils drei bis vier Flügen wöchentlich.

Das vierte Quartal stützte sich anfangs fast ausschließlich auf das Low-Cost-Linienprogramm von Fly Niki, Hapag-Lloyd Express und Ryanair. Im November startete Thomsonfly mit einem umfassenden Low-Cost-Angebot aus Großbritannien: fünfmal Gatwick und fünfmal Manchester pro Woche, ebenso wie Coventry, Southampton, Bournemouth und Doncaster.

Im letzten Monat des Berichtsjahres begann nach intensiven Vorbereitungen British Airways mit sechs wöchentlichen Linienverbindungen nach London Gatwick sowie fünf wöchentlichen Verbindungen nach Manchester, operiert durch ihren Franchisepartner GB Airways.

Mitte Dezember erfuhr das Low-Cost-Linienprogramm für die Wintersaison noch mehr Erweiterungen: Ryanair mit East Midlands und Liverpool jeweils drei- bis viermal pro Woche, Jet2.com mit drei wöchentlichen Verbindungen nach Leeds Bradford und Flybe jeden Samstag nach Birmingham, Exeter und Southampton. Aer Lingus hatte für die Wintersaison ihre drei wöchentlichen Verbindungen nach Dublin wieder aufgenommen und Norwegian Air Shuttle wieder drei wöchentliche Flüge aus Norwegen aufgelegt.

Dem aus der Verkehrsentwicklung resultierenden, quartalsweise so stark wechselnden Personalbedarf wurde, wie schon in den Vorjahren, durch einen angepassten Einsatz von Teilzeitkräften Rechnung getragen.

Auch das erst zwei Jahre zuvor eingerichtete Ticket Service Center der Salzburg Airport Services wurde durch den plötzlichen Konkurs der Styrian Spirit schwer in Mitleidenschaft gezogen. In diesem Profitcenter wurde dem unerwarteten Erlöseinbruch durch einen angepassten Personaleinsatz und eine stärkere Konzentration im Verkauf von Low-Cost-Ticket-service-Leistungen begegnet.

### **Carport Parkmanagement GmbH**

Im Geschäftsjahr 2006 erwirtschaftete das Unternehmen einen Gesamtumsatz in der Höhe von € 2.846.743,96. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von etwas mehr als 12%. Das EGT erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 8,18% auf absolut € 193.400,68.

Die wirtschaftliche Situation des Unternehmens ist eng mit der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung der Salzburger Flughafen GmbH verknüpft. So wie in der Vergangenheit entwickelte sich das Parkaufkommen wie immer etwas überproportional zur Gesamtpassagiersteigerung des Flughafens.

Die Kapazität der vorhandenen Parkplätze reichte bereits 2005 nicht mehr aus, um der Nachfrage zu entsprechen. Insbesondere in den Spitzenzeiten zu Pfingsten und in der Sommerreisezeit mussten in der Vergangenheit externe Plätze angemietet werden, so dass sich die Salzburger Flughafen GmbH entschloss, die Erweiterung des Parkhauses um ca. 1.000 Stellplätze vorzunehmen.

Nach einer äußerst schwierigen und durch den schneereichen Winter 2005/06 beeinträchtigten Bauphase konnte das erweiterte Parkhaus rechtzeitig im Juni 2006 in Betrieb genommen werden. Bei der Konzeption dieses Parkhauses wurde besonders darauf Rücksicht genommen, dass Übersichtlichkeit, kurze Wege, Transparenz und Sicherheit als typische Qualitätsmerkmale in der Erwartungshaltung des Passagiers wahrgenommen werden. Ebenfalls neu wurde ein Parkleitsystem geschaffen, das die Suche nach freien Parkplätzen erleichtert. Eine entsprechende Anzahl von Behindertenparkplätzen und Frauenparkplätzen wurde im Erdgeschoss des Parkhauses eingerichtet.

Mit 1. Januar 2006 wurde auch die vertragliche Zusammenarbeit zwischen Carport und der Salzburger Flughafen GmbH auf eine neue Grundlage gestellt, und der neue Rahmenvertrag berücksichtigt einerseits die Erweiterung der

Kapazitäten in den Kostenfaktoren Betrieb und Personal sowie andererseits Änderungen in den Betriebsführungspflichten und ein verstärktes Ausmaß an Sicherheitsdienstleistungen.

Den verstärkten Anforderungen der Mitarbeiter im Bereich der Informationsdienste wurde durch eine entsprechende Anhebung des Leistungsentgeltes entsprochen.

Die Parktarife wurden den neuen Gegebenheiten angepasst. Ab Mitte 2006 wurden qualitätsdifferenzierte Tarife, vor allem für Urlaubsflieger, eingeführt, so dass sehr wohl zwischen der Nutzung eines Parkplatzes auf Freiflächen und im Parkhaus unterschieden wird. Ein neues Busparkkonzept wurde mit den Tour Operators und Busunternehmen besprochen sowie in der Schrankentechnik bereits berücksichtigt. Die Inbetriebnahme dieses neuen tarifpflichtigen Busparkplatzes soll erst im Jahr 2007 erfolgen.

Insgesamt kann das Wirtschaftsjahr 2006 als eine erfolgreiche Fortsetzung eines Weges bezeichnet werden, den die Carport Parkmanagement GmbH seit ihrem Bestehen beschritten hat.

Der Geschäftsgang im ersten Quartal 2007 entwickelt sich überproportional, und die Gesamtsituation der Entwicklung des Salzburger Flughafens kann in seiner Auswirkung für die Carport als Garant für ein positives Wirtschaften in der Zukunft angesehen werden.



**Dipl.-Ing. Günther Auer**

*Geschäftsführer*

**Salzburg, 16. April 2007**

<b>AKTIVA</b>	<b>31.12.2006</b> €	<b>Vergleich</b> <b>31.12.2005</b> T€
<b>A. Anlagevermögen</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	317.718,62	450
II. Sachanlagen	102.156.829,61	97.144
III. Finanzanlagen	1.616.167,11	1.620
	<b>104.090.715,34</b>	<b>99.214</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
I. Vorräte	732.361,69	761
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.661.751,13	4.651
III. Wertpapiere und Anteile	70.445,02	2.206
IV. Kassenbestand, Schecks, Guthaben bei Kreditinstituten	3.847.939,75	3.580
	<b>10.312.497,59</b>	<b>11.198</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>1.227.326,60</b>	<b>1.084</b>
<b>SUMME AKTIVA</b>	<b>115.630.539,53</b>	<b>111.496</b>

<b>PASSIVA</b>	<b>31.12.2006</b> €	<b>Vergleich</b> <b>31.12.2005</b> T€
<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Stammkapital	22.000.000,00	22.000
II. Gewinnrücklagen	39.246.851,00	37.914
III. Bilanzgewinn	3.095.041,31	2.518
	<b>64.341.892,31</b>	<b>62.432</b>
<b>B. Anteil fremde Gesellschafter</b>	46.565,44	54
<b>C. Rückstellungen</b>	9.441.591,63	9.284
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	39.309.933,61	37.179
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	2.490.556,54	2.547
<b>SUMME PASSIVA</b>	<b>115.630.539,53</b>	<b>111.496</b>
<b>F. Haftungsverhältnisse</b>	57.906,91	58

# KONZERNGEWINN- & VERLUSTRECHNUNG

für die Zeit vom 1. Jänner 2006 bis 31. Dezember 2006

	2006 €	Vergleich 2005 T€
1. Umsatzerlöse	44.935.107,38	42.064
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	188.271,62	262
3. Sonstige betriebliche Erträge	2.948.502,55	2.712
<b>4. Betriebsleistung</b>	<b>48.071.881,55</b>	<b>45.038</b>
5. Aufwendungen für Material und sonstige	-1.716.151,84	-1.600
6. Personalaufwand	-17.426.411,19	-18.852
7. Abschreibungen	-7.894.798,17	-7.893
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-14.468.674,47	-13.768
<b>9. Zwischensumme aus Z 1 bis 8 (Betriebserfolg)</b>	<b>6.565.845,88</b>	<b>2.925</b>
10. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	53.639,20	189
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	89.833,93	200
12. Erträge aus dem Abgang von und der Zuschreibung zu Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens	712,90	159
13. Aufwendungen aus Finanzanlagen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens	-3.819,94	-82
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.095.359,09	-1.086
<b>15. Zwischensumme aus Z 10 bis 14 (Finanzerfolg)</b>	<b>-954.993,00</b>	<b>-620</b>
<b>16. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Z 9 + Z 15)</b>	<b>5.610.852,88</b>	<b>2.305</b>
17. Außerordentliche Aufwendungen	0,00	-130
<b>18. Außerordentliches Ergebnis</b>	<b>0,00</b>	<b>-130</b>
19. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.271.439,33	-503
<b>20. Jahresüberschuss</b>	<b>4.339.413,55</b>	<b>1.672</b>
21. Auflösung von Gewinnrücklagen	1.354.731,77	801
22. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	-2.687.512,93	-227
<b>23. Jahresgewinn</b>	<b>3.006.632,39</b>	<b>2.246</b>
24. Anteile fremder Gesellschafter	-22.413,60	-20
25. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	110.822,52	292
<b>26. Bilanzgewinn</b>	<b>3.095.041,31</b>	<b>2.518</b>



Dipl.-Ing. Günther Auer

Geschäftsführer

Salzburg, am 16. April 2007



## KONZERNANHANG 2006

### Allgemeine Angaben

Der für das Geschäftsjahr 2006 erstellte Konzernabschluss der Salzburger Flughafen GmbH wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der zum Bilanzstichtag geltenden Fassung erstellt.

Bei allen in den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 einbezogenen Unternehmen handelt es sich um operativ tätige Dienstleistungsunternehmen gem. § 248 Abs. 2 HGB.

### Konsolidierungskreis

Der Konzernabschluss der Salzburger Flughafen GmbH umfasst die Einzelabschlüsse der Salzburger Flughafen GmbH und ihrer zwei Tochtergesellschaften.

Es wurden sämtliche Tochtergesellschaften in den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2006 einbezogen und vollkonsolidiert. Diese sind:

Gesellschaft	Anteil in %
Salzburg Airport Services GmbH, Salzburg	100
Carport Parkmanagement GmbH, Salzburg	85

Fremdgesellschafter der Carport Parkmanagement GmbH ist die Contipark International Austria GmbH mit einem Anteil in Höhe von 15%. Die Salzburger Flughafen GmbH hat an den zu konsolidierenden Gesellschaften die Mehrheit der Stimmrechte. Alle Konzerngesellschaften bilanzieren nach einem Geschäftsjahr vom 1. Jänner bis zum 31. Dezember.

### Konsolidierungsgrundsätze

Basis für den Konzernabschluss waren der Einzelabschluss der Salzburger Flughafen GmbH sowie die Abschlüsse der Tochtergesellschaften.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte nach der Buchwertmethode. Bei der durchgeführten Vollkonsolidierung wurden die Anteile an den Tochterunternehmen mit dem Buchwert des Eigenkapitals, der auf diesen Teil entfällt, verrechnet.

Im Rahmen der Schuldenkonsolidierung wurden Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den verbundenen Unternehmen zum Bilanzstichtag abgestimmt und aufgerechnet.

Die konzerninternen Aufwendungen und Erträge wurden im Zuge der Aufwands- und Ertragskonsolidierung aufgerechnet.

### Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung, sowie unter Beachtung der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, aufgestellt.

Bei der Erstellung des Jahresabschlusses wurde der Grundsatz der Vollständigkeit eingehalten.

Bei der Bewertung der einzelnen Vermögensgegenstände und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung beachtet und eine Fortführung des Unternehmens unterstellt.

Dem Vorsichtsprinzip wurde dadurch Rechnung getragen, dass nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste wurden berücksichtigt.

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet. Die planmäßige Abschreibung wird linear vorgenommen.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, die um die planmäßigen bzw. außerplanmäßigen Abschreibungen (§ 204 Abs. 1 und 2 HGB) vermindert sind. Die geringwertigen Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Folgende Nutzungsdauern wurden der planmäßigen Abschreibung zugrunde gelegt:

	<b>Jahre</b>
Immaterielle Wirtschaftsgüter	4–10
Bebaute Grundstücke und Bauten auf fremdem Grund	10–50
Technische Anlagen und Maschinen	5–10
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5–10
Fuhrpark	5–10

Das Finanzanlagevermögen wird zu Anschaffungskosten bzw. dem niedrigeren (Kurs-)Wert zum Bilanzstichtag bewertet. Allfällige Vorjahresabschreibungen wurden fortgeführt. Außerplanmäßige Abschreibungen werden für Wertminderungen vorgenommen.

Die Bewertung der Vorräte erfolgt zum gleitenden Durchschnittspreis oder dem niedrigeren Tagespreis am Jahresabschlussstichtag. Die Anschaffungskosten der Ersatzteile werden nach dem Durchschnittspreisverfahren ermittelt.

Die Bewertung der noch nicht abrechenbaren Leistungen erfolgt zu durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten. Bei der Ermittlung der Herstellungskosten werden anteilige Gemeinkosten und Abschreibungen einbezogen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind mit dem Nennwert angesetzt. Fremdwährungsforderungen werden mit ihrem Entstehungskurs oder mit dem niedrigeren Devisenkurs zum Bilanzstichtag bewertet. Im Falle erkennbarer Einzelrisiken wird der niedrigere beizulegende Wert ermittelt und angesetzt. Pauschale Wertberichtigungen wurden nicht gebildet.

Die Abfertigungsrückstellung ist nach anerkannten finanzmathematischen Grundsätzen auf Basis eines Rechnungszinssatzes von 4% ermittelt. Zuschläge aufgrund von erwartetem Personalabbau oder Fluktuationsabschläge waren nicht erforderlich.

Die Pensionsrückstellung wurde nach den Grundregeln der Versicherungsmathematik seitens einer Pensionskasse berechnet.

Aufgrund arbeitsvertraglicher Bestimmungen bestehen Verpflichtungen für kollektivvertragliche Sonderzahlungen (Jubiläumsgeldzahlungen). Der daraus resultierende Aufwand für sämtliche von den betreffenden Dienstnehmern bis zum Übertritt in den Ruhestand erreichbaren Sonderzahlungen wird nach finanzmathematischen Grundsätzen auf die Zeit zwischen dem Eintritt in das Unternehmen und dem Zeitpunkt der letzten Sonderzahlung verteilt. Es wurde von einem Pensionseintrittsalter von 60 Jahren bei Frauen und 65 Jahren bei Männern und von einem Rechnungszinssatz von 4% ausgegangen. Ein Fluktuationsabschlag von 20% wurde in Ansatz gebracht.

In den übrigen Rückstellungen werden unter Beachtung des Vorsichtsprinzips alle im Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und der Höhe und dem Grunde nach ungewisse Verbindlichkeiten mit den Beträgen berücksichtigt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich sind.

Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt. Fremdwährungsverbindlichkeiten sind mit dem Anschaffungskurs oder dem höheren Devisenkurs zum Bilanzstichtag bewertet worden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

# Erläuterungen zur **BILANZ**

## AKTIVA

### A. Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens geht auf den Seiten 40 bis 41 hervor.

Der Konzern verfügt über unbebaute Grundstücke mit einem Buchwert von T€ 10.934 (im VJ: T€ 10.164). Es handelt sich dabei um Grundstücke, die sich außerhalb der Zivilflugplatzgrenzen befinden. Weiters bestehen bebaute Grundstücke mit einem Grundwert in Höhe von T€ 18.728 (im VJ: T€ 18.728).

Im laufenden Geschäftsjahr wurden auf das Anlagevermögen keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen. Zuschreibungen zum Sachanlagevermögen wurden iHv T€ 0 vorgenommen.

### B. Umlaufvermögen

Die Fristigkeiten der Forderungen stellen sich wie folgt dar:

	<b>Stand am 31. 12. 2006 €</b>	<b>davon Restlauf- zeit mehr als 1 Jahr €</b>	<b>Stand am 31. 12. 2005 €</b>	<b>davon Restlauf- zeit mehr als 1 Jahr €</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.669.657,14	0,00	3.952.944,36	0,00
Sonst. Forderungen	992.093,99	0,00	697.598,82	0,00
	<b>5.661.751,13</b>	<b>0,00</b>	<b>4.650.543,18</b>	<b>0,00</b>

Die Einzelwertberichtigung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beträgt T€ 1.694 (im VJ: T€ 1.232).

Die unter dem Umlaufvermögen ausgewiesenen Wertpapiere wurden im laufenden Geschäftsjahr mit T€ 4 wertberichtigt.

## PASSIVA

### A. Eigenkapital

Das Stammkapital wird zum Bilanzstichtag in Höhe von 75% vom Land Salzburg und in Höhe von 25% von der Stadt Salzburg gehalten.

Die un versteuerten Rücklagen und die Investitionszuschüsse wurden gemäß § 253 Abs. 3 HGB in das Eigenkapital unter die Position „andere Rücklagen“ gegliedert. Der Ausweis der Rücklagen im Eigenkapital wurde bei der Berechnung der latenten Steuern berücksichtigt. Der Anteil der latenten Steuern wird unter der Position Rückstellung für latente Steuern gezeigt.

Betreffend die Veränderungen des Eigenkapitals wird auf die Seiten 40 bis 41 verwiesen.

### B. Rückstellungen

Zusammensetzung und Entwicklung:

	<b>Stand am 1. 1. 2006 €</b>	<b>Ver- brauch/ Auflösung €</b>	<b>Zufüh- rung €</b>	<b>Stand am 31. 12. 2006 €</b>
Abfertigungen	2.941.178,00	1.093.464,00	212.099,00	2.059.813,00
Pensionen	0,00	0,00	200.000,00	200.000,00
Steuern	1.469.463,45	86.532,87	565.919,23	1.948.849,81
Sonstige	4.873.070,75	3.233.720,36	3.593.578,43	5.232.928,82
	<b>9.283.712,20</b>	<b>4.413.717,23</b>	<b>4.571.596,66</b>	<b>9.441.591,63</b>

## Erläuterungen zur **GEWINN- & VERLUSTRECHNUNG**

### C. Verbindlichkeiten

Verbindlichkeitspiegel:

	<b>Stand am 31. 12. 2006 €</b>	<b>Restlauf- zeit bis 1 Jahr / €</b>	<b>Restlauf- zeit bis 5 Jahre / €</b>	<b>Restlauf- zeit &gt; 5 Jahre / €</b>
Anleihen	10.000.000,00	0,00	10.000.000,00	0,00
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	21.481.065,12	5.705.065,12	9.208.000,00	6.568.000,00
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	884.762,02	884.762,02	0,00	0,00
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.618.354,69	5.618.354,69	0,00	0,00
Sonstige Verbindlichkeiten	1.325.751,78	1.325.751,78	0,00	0,00
	<b>39.309.933,61</b>	<b>13.533.933,61</b>	<b>19.208.000,00</b>	<b>6.568.000,00</b>

Im Vorjahr hatten die Anleihen in Höhe von € 10.000.000,00 eine Laufzeit über 5 Jahre; Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von € 9.946.000,00 wiesen eine Laufzeit von 1–5 Jahren und € 7.257.000,00 eine Laufzeit von mehr als fünf Jahren auf. In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuern in Höhe von T€ 795 (im VJ: T€ 658) sowie Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit in Höhe von T€ 354 (im VJ: T€ 345) enthalten.

### D. Haftung

Die Haftungsverhältnisse setzen sich wie folgt zusammen:

	<b>ges. 2006 / €</b>	<b>ges. 2005 / €</b>
Garantien	57.906,91	57.906,91

Es bestehen folgende sonstige finanzielle Verpflichtungen:

	<b>2006 / €</b>	<b>2005 / €</b>
Verpflichtungen aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen		
• davon für das folgende Geschäftsjahr	1.158.401,72	703.246,00
• davon für die folgenden fünf Jahre	5.930.647,60	3.332.826,00

Die Umsätze nach Tätigkeitsbereichen gliedern sich wie folgt:

	<b>2006 / €</b>	<b>2005 / €</b>
Aviation-Erlöse	34.425.080,05	32.740.916,84
Non-Aviation-Erlöse	10.510.027,33	9.322.859,55
	<b>44.935.107,38</b>	<b>42.063.776,39</b>

Die Umsätze setzen sich aus Aviation- und Non-Aviation-Erlösen zusammen.

Auf eine Aufgliederung gem. § 266 Z 3 HGB wurde verzichtet.

Unter den Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen in Höhe von T€ 1.716 (im VJ: T€ 1.600) sind im Wesentlichen Kosten für den Winterdienst sowie Treib- und Schmierstoffe ausgewiesen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von T€ 14.469 (im VJ: T€ 13.768) setzen sich unter anderem aus Werbeaufwendungen in Höhe von T€ 5.076 (im VJ: 5.182), Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen in Höhe von T€ 3.934 (im VJ: T€ 3.601) sowie Instandhaltungsaufwendungen in Höhe von T€ 3.057 (im VJ: T€ 2.167) zusammen.

### Sonstige Angaben

Die durchschnittliche Dienstnehmerzahl im Konzern betrug:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Arbeiter	118	155
Angestellte	195	181
Gesamt	313	336

Geschäftsführung der Salzburger Flughafen GmbH im abgelaufenen

Geschäftsjahr: Dipl.-Ing. Günther Auer, Salzburg

Die Angabe der Bezüge der Geschäftsführung ist gem § 266 Z 7 HGB unterblieben. Die Aufsichtsräte im Konzern erhielten Vergütungen in Höhe von T€ 83.



Dipl.-Ing. Günther Auer, Geschäftsführer

Salzburg, 16. April 2007, Salzburger Flughafen GmbH



## KONZERNEIGENKAPITAL

2006

	Stammkapital	Gesetzliche Rücklagen
31.12.2005	22.000.000,00	2.200.000,00
Dividende		
Auflösung von Gewinnrücklagen		
Zuweisung von Gewinnrücklagen		
Jahresgewinn		
Anteil fremde Gesellschafter		
Sonstige Zuweisung Fremde		
31.12.2006	22.000.000,00	2.200.000,00

Satzungsmäßige Rücklagen	Andere Rücklagen (freie Rücklagen)	Bilanzgewinn	Anteil fremde Gesellschafter	Summe
27.121.665,23	8.592.404,61	2.518.284,72	54.189,64	62.486.544,20
		-2.400.000,00	-37.500,00	-2.437.500,00
	-1.354.731,77			-1.354.731,77
	2.687.512,93			2.687.512,93
		3.006.632,39		3.006.632,39
		-22.413,60	22.413,60	0,00
		-7.462,20	7.462,20	0,00
27.121.665,23	9.925.185,77	3.095.041,31	46.565,44	64.388.457,75

## KONZERNANLAGEVERMÖGEN

2006

	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				
	Stand 01.01.2006 €	Zugänge €	Re-Abstriche Abgänge €	Um-buchungen €	Stand 31.12.2006 €
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
I. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	2.873.427,04	89.865,80	345.896,84	2.220,00	2.619.616,00
<b>Summe immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>2.873.427,04</b>	<b>89.865,80</b>	<b>345.896,84</b>	<b>2.220,00</b>	<b>2.619.616,00</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
<b>I. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund</b>					
a) Unbebaute Grundstücke	10.163.555,56	829.511,49	58.656,74	0,00	10.934.410,31
b) Bebaute Grundstücke (Grundwert)	19.277.060,09	0,00	0,00	0,00	19.277.060,09
c) Gebäude	69.074.606,09	10.471.441,91	257.562,49	11.522.245,86	90.810.731,37
d) Grundstückseinrichtungen	69.626.999,67	295.561,39	374.955,05	-8.824.301,94	60.723.304,07
	<b>168.142.221,41</b>	<b>11.596.514,79</b>	<b>691.174,28</b>	<b>2.697.943,92</b>	<b>181.745.505,84</b>
<b>2. Technische Anlagen und Maschinen</b>					
a) Maschinen	4.073.000,60	98.168,95	16.049,14	0,00	4.155.120,41
b) Fahrzeuge	1.962.314,03	37.688,49	0,00	0,00	2.000.002,52
c) Vorfeldgeräte	9.379.047,40	110.617,67	47.105,47	0,00	9.442.559,60
	<b>15.414.362,03</b>	<b>246.475,11</b>	<b>63.154,61</b>	<b>0,00</b>	<b>15.597.682,53</b>
<b>3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung</b>					
a) Werkzeug	150.929,98	12.866,82	2.691,17	0,00	161.105,63
b) Betriebsausstattung	14.928.788,16	478.949,22	510.241,89	0,00	14.897.495,49
c) Geschäftsausstattung	7.223.756,65	299.598,80	565.394,38	0,00	6.957.961,07
	<b>22.303.474,79</b>	<b>791.414,84</b>	<b>1.078.327,44</b>	<b>0,00</b>	<b>22.016.562,19</b>
<b>4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau</b>	2.905.669,70	265.995,06	0,00	-2.700.163,92	471.500,84
<b>5. Geringwertige Wirtschaftsgüter</b>	0,00	85.391,56	85.391,56	0,00	0,00
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>208.765.727,93</b>	<b>12.985.791,36</b>	<b>1.918.047,89</b>	<b>-2.220,00</b>	<b>219.831.251,40</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
a) Wertpapiere für Abfertigungen	1.706.420,75	0,00	0,00	0,00	1.706.420,75
b) Sonstige Wertpapiere	21.931,78	0,00	0,00	0,00	21.931,78
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>1.728.352,53</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.728.352,53</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>213.367.507,50</b>	<b>13.075.657,16</b>	<b>2.263.944,73</b>	<b>0,00</b>	<b>224.179.219,93</b>

	Abschreibungen					Buchwerte		Abschreibungen des Geschäftsjahres €
	Stand 01.01.2006 €	Zugänge €	Re-Abstriche Abgänge €	Um-buchungen €	kumulierte Abschreibungen 31.12.2006 €	Stand 31.12.2006 €	Stand 31.12.2005 €	
	2.423.069,66	224.724,54	345.896,82	0,00	2.301.897,38	317.718,62	450.357,38	224.724,54
	<b>2.423.069,66</b>	<b>224.724,54</b>	<b>345.896,82</b>	<b>0,00</b>	<b>2.301.897,38</b>	<b>317.718,62</b>	<b>450.357,38</b>	<b>224.724,54</b>
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.934.410,31	10.163.555,56	0,00
	549.147,04	0,00	0,00	0,00	549.147,04	18.727.913,05	18.727.913,05	0,00
	31.186.775,48	2.695.214,03	101.154,36	4.373.611,79	38.154.446,94	52.656.284,43	37.887.830,61	2.695.214,03
	55.001.220,21	1.805.625,06	324.093,35	-4.373.611,79	52.109.140,13	8.614.163,94	14.625.779,46	1.805.625,06
	<b>86.737.142,73</b>	<b>4.500.839,09</b>	<b>425.247,71</b>	<b>0,00</b>	<b>90.812.734,11</b>	<b>90.932.771,73</b>	<b>81.405.078,68</b>	<b>4.500.839,09</b>
	2.734.674,94	229.316,06	14.437,98	0,00	2.949.553,02	1.205.567,39	1.338.325,66	229.316,06
	992.669,35	193.288,44	0,00	0,00	1.185.957,79	814.044,73	969.644,68	193.288,44
	8.019.293,34	509.272,63	47.105,47	0,00	8.481.460,50	961.099,10	1.359.754,06	509.272,63
	<b>11.746.637,63</b>	<b>931.877,13</b>	<b>61.543,45</b>	<b>0,00</b>	<b>12.616.971,31</b>	<b>2.980.711,22</b>	<b>3.667.724,40</b>	<b>931.877,13</b>
	116.726,75	12.011,82	2.550,65	0,00	126.187,92	34.917,71	34.203,23	12.011,82
	7.343.760,76	1.631.586,32	487.016,75	0,00	8.488.330,33	6.409.165,16	7.585.027,40	1.631.586,32
	5.671.803,82	508.367,71	555.923,06	0,00	5.624.248,47	1.333.712,60	1.551.952,83	508.367,71
	<b>13.132.291,33</b>	<b>2.151.965,85</b>	<b>1.045.490,46</b>	<b>0,00</b>	<b>14.238.766,72</b>	<b>7.777.795,47</b>	<b>9.171.183,46</b>	<b>2.151.965,85</b>
	5.949,65	0,00	0,00	0,00	5.949,65	465.551,19	2.899.720,05	0,00
	0,00	85.391,56	85.391,56	0,00	0,00	0,00	0,00	85.391,56
	<b>111.622.021,34</b>	<b>7.670.073,63</b>	<b>1.617.673,18</b>	<b>0,00</b>	<b>117.674.421,79</b>	<b>102.156.829,61</b>	<b>97.143.706,59</b>	<b>7.670.073,63</b>
	100.035,75	3.819,94	0,00	0,00	103.855,69	1.602.565,06	1.606.385,00	3.819,94
	8.329,73	0,00	0,00	0,00	8.329,73	13.602,05	13.602,05	0,00
	<b>108.365,48</b>	<b>3.819,94</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>112.185,42</b>	<b>1.616.167,11</b>	<b>1.619.987,05</b>	<b>3.819,94</b>
	<b>114.153.456,48</b>	<b>7.898.618,11</b>	<b>1.963.570,00</b>	<b>0,00</b>	<b>120.088.504,59</b>	<b>104.090.715,34</b>	<b>99.214.051,02</b>	<b>7.898.618,11</b>

## Bestätigungsbericht & uneingeschränkter Bestätigungsvermerk

„Wir haben den Konzernabschluss der

**Salzburger Flughafen GmbH, Salzburg**

für das Geschäftsjahr 01.01. bis 31.12.2006 geprüft. Die Aufstellung und der Inhalt dieses Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichtes in Übereinstimmung mit den österreichischen handelsrechtlichen Vorschriften (und den ergänzenden Bestimmungen im Gesellschaftsvertrag) liegen in der Verantwortung des gesetzlichen Vertreters der Gesellschaft. Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung und einer Aussage, ob der Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss steht.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, und eine Aussage getroffen werden kann, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartung über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für Beträge und sonstige Angaben in der Buchführung und im Konzernabschluss überwiegend auf Basis von Stichproben

beurteilt. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsgrundsätze und der vom gesetzlichen Vertreter vorgenommenen, wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften (sowie den ergänzenden Bestimmungen im Gesellschaftsvertrag) und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31.12.2006 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 01.01. bis 31.12.2006 in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.“

**Salzburg, am 16. April 2007**

WIRTSCHAFTSTREUHAND- UND BERATUNGSGESELLSCHAFT M.B.H.  
WIRTSCHAFTSPRÜFUNGS- UND STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT

**Mag. Bernhard Röck**

*Beeideter Wirtschaftsprüfer*

## Bericht **des Aufsichtsrates**

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2006 zu fünf Sitzungen zusammen. Es fanden sechs Sitzungen des Bau- und Investitionsausschusses sowie vier Sitzungen des Finanzausschusses statt.

Von der Geschäftsführung wurde der Aufsichtsrat laufend über die Entwicklung der Geschäfte informiert. Er war dadurch in der Lage, die Gebarung des Unternehmens ständig zu überprüfen und Empfehlungen abzugeben.

Der Aufsichtsrat hat alle Rechtsgeschäfte, die der Geschäftsführer dem Aufsichtsrat vorgelegt hat, behandelt. Dabei gab es eine Reihe von Empfehlungen, denen die Geschäftsführung in der Folge entsprochen hat.

Die Firma Wirtschaftstreuhand- und Beratungsgesellschaft Salzburg wurde in der 107. Generalversammlung am 30. 05. 2006 mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2006 betraut. Die Prüfung wurde unter Einbeziehung des Lageberichtes und des von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschlusses zum 31. 12. 2006 durchgeführt.

Sowohl der Jahresbericht als auch der Jahresabschluss wurden mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 2006 und den Lagebericht des Geschäftsjahres 2006 geprüft und der Generalversammlung zur Feststellung empfohlen.

Der Aufsichtsrat der Salzburger Flughafen GmbH hat dem Management in folgenden strategischen Schwerpunkten Empfehlungen abgegeben:

- Unternehmenswachstum
- Sicherung der Akzeptanz des stadtnahen Flughafens durch die Anrainer
- Unternehmerische Ziele im mittelbaren Einfluss des Flughafens
- Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen der Eigentümer
- Weiterentwicklung im Mitarbeiterbereich



Die Sicherung der Anbindung des Salzburger Wirtschaftsraumes an den internationalen Luftverkehr und die Erschließung von Wachstumspotentialen für den Tourismus stellen eine wichtige Aufgabe dar. Dabei geht es aber zukünftig zunehmend auch um die ökologische Dimension und die Sicherung der weiteren Entwicklung des Flughafens unter Einbeziehung der Anrainer.

Die konkurrierenden Zielsetzungen Wachstum, Rentabilität und Liquidität unterlagen einer besonderen Beobachtung des Aufsichtsrates. Es ist letztlich gelungen, daraus ein harmonisches Ganzes zu formen.

Der Weiterentwicklung der Non-Aviation-Seite des Flughafens wurde eine besondere Beachtung eingeräumt. Die Förderung und Umsetzung der Maßnahmen aus dem Projekt „Zukunft Airport“ war ein besonderes Anliegen des Aufsichtsrates. Den Mitarbeitern als dem wichtigsten Kapital eines erfolgreichen Wirtschaftens wurde im Rahmen einer kontinuierlichen Verbesserung des Betriebsklimas die Basis eines sicheren und gerne wahrgenommenen Arbeitsplatzes geschaffen.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung und den Mitarbeitern für die hervorragend geleistete Arbeit und spricht ihnen seine Anerkennung aus.

**LH-Stv. Dr. Othmar Raus**

*Vorsitzender des Aufsichtsrates*

**Salzburg, am 5. Juni 2007**







**EINE STADT ZEIGT SICH VON IHRER BESTEN SEITE,  
WENN SIE DEN GÄSTEN DIE TORE ÖFFNET UND DEN  
EIGENEN BÜRGERN DIE WEGE ZUR WELT BIETET.**

*Blick vom Mönchsberg auf die Altstadt von Salzburg.*



# Impressum

## HERAUSGEBER

Salzburger Flughafen GmbH  
Innsbrucker Bundesstraße 95  
5020 Salzburg, Österreich  
Tel. +43 662 8580-0  
Fax +43 662 8580-110  
E-Mail: [info@salzburg-airport.at](mailto:info@salzburg-airport.at)  
[www.salzburg-airport.com](http://www.salzburg-airport.com)

## REDAKTION

Salzburg Airport W.A. Mozart

## KONZEPTION/DESIGN

gimona wagenhofer, X Werbeagentur GmbH  
5020 Salzburg, Österreich

## FOTOS

K. Salhofer | Archiv Salzburg Airport | M. Weissbacher | F. Neumayr  
SalzburgerLand Tourismus GmbH | Tourismus Salzburg GmbH

## DRUCK

Samson-Druck GmbH  
5581 St. Margarethen im Lungau, Österreich





