

**GESCHÄFTSBERICHT
ANNUAL REPORT
2020**

WIR SIND SICHERHEIT. IN DER LUFT UND AM BODEN.

WER WIR SIND & WO WIR HIN WOLLEN

**Wir sind Sicherheit. Für Menschen und unsere Umwelt.
In der Luft und am Boden.**

Wir sind Sicherheit für Millionen Menschen.
Tag für Tag und rund um die Uhr. Wir
kennen unsere besondere Verantwortung
für Gesellschaft und Umwelt. In der Luft
und am Boden.

**Austro Control. Die Flugsicherung und
Luftfahrtagentur für Österreich und Europa.
Ein Team der besten Köpfe.**

Wir sind ein national und international
anerkannter Partner, Player und innovativer
Gestalter in der Luftfahrt. Unser Team ist ein
starkes Netzwerk der besten Köpfe, auf
das sich die Kunden verlassen können.
Unser Haus ist ein Kompetenz-Zentrum,
in dem Sicherheit, Effizienz, Qualität und
umweltbewusstes Handeln zusammenkommen.

**Wir arbeiten an einem Ort, an dem wir
wachsen können.**



INHALT CONTENT

4	Grußwort <i>Foreword</i>
6	Bericht des Aufsichtsrates <i>Report of the Supervisory Board</i>
8	Bericht der Geschäftsführung <i>Statement by the Management Board</i>
12	Zahlen, Daten & Fakten <i>Facts & Figures</i>
14	Den Kurs halten... <i>Staying the course...</i>
18	Sicher fliegen mit Drohnen... <i>Flying safely with drones...</i>
24	Austro Control Luftfahrt-Umwelt-Pionier <i>Austro Control environmental pioneer</i>
28	Bilanz <i>Balance sheet</i>
32	Gewinn- und Verlustrechnung <i>Income statement</i>
34	Anhang <i>Notes</i>
49	Lagebericht <i>Management Report</i>



DR. MAGNUS BRUNNER
STAATSEKRETÄR FÜR KLIMASCHUTZ,
UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT,
INNOVATION UND TECHNOLOGIE
STATE SECRETARY FOR CLIMATE ACTION,
ENVIRONMENT, ENERGY, MOBILITY,
INNOVATION AND TECHNOLOGY

GRUSSWORT

FOREWORD

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Die gesamte Luftfahrt ist seit Beginn der Corona-Pandemie mit einer noch nie dagewesenen Krise konfrontiert. Verkehrseinbrüche von zeitweise bis zu 90% und ein Verkehrsrückgang im Gesamtjahr jenseits der 50% machen die Tragweite deutlich. Im österreichischen Luftraum hatten wir damit 2020 ein Flugverkehrsniveau wie zuletzt Mitte der 90er Jahre. Insgesamt 9,3 Millionen Passagiere wurden im Jahr 2020 auf den sechs österreichischen Flughäfen gezählt. Das entspricht einem Rückgang von 75% und damit dem geringsten Passagieraufkommen seit 1992.

Waren 2019 noch die Kapazitätsengpässe im europäischen Luftraum das große Thema, geht es derzeit hauptsächlich um die Frage, wann wieder mit einer Normalisierung im Flugverkehr gerechnet werden kann. Gesicherte Prognosen sind aufgrund der volatilen Rahmenbedingungen schwierig, dennoch wird durch konsequentes Testen und einen voranschreitenden Impffortschritt im Sommer ein leichter Aufschwung erwartet.

Nichtsdestotrotz treffen Unsicherheiten gerade eine Branche wie die Luftfahrt, in der es um gesicherte Planungen geht, hart. Airlines wie die AUA sind direkt betroffen und konnten schlussendlich nur mit staatlicher Unterstützung wirtschaftlich überleben. Das mag da und dort Kritik hervorrufen, ist aber aus meiner Sicht im Sinne der Standort-sicherung und im Hinblick auf den Erhalt des Großteils der Arbeitsplätze der richtige Weg.

Auch Austro Control ist praktisch über Nacht die Geschäftsgrundlage weggebrochen. Über 85% der Umsätze werden aus Strecken- bzw. An- und Abfluggebühren lukriert. Das

Unternehmen hat sofort umfassende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet und konnte damit die Krise aus eigener Kraft bisher vergleichsweise gut bewältigen. Wenn wir einen Blick über die Grenzen werfen, ist das keine Selbstverständlichkeit, und dafür möchte ich der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen.

Entscheidend für eine nachhaltig positive Entwicklung von Austro Control wird sein, die hohen Personalkosten in den Griff zu bekommen. Die Verhandlung eines neuen Kollektivvertrages für neu eintretende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist dabei ein erster Schritt. Ich bin zuversichtlich, dass in dieser Frage 2021 signifikante Fortschritte erzielt werden können.

2020 hatte mit der erfolgreichen Implementierung des neuen EU-Drohnenregulativs aber auch Erfreuliches zu bieten. Wir wollen das Innovationspotenzial dieser Technologie nutzen und dabei gleichzeitig ein größtmögliches Maß an Sicherheit in der Luft und am Boden gewährleisten. Durch die Online-Registrierung für Drohnen-Betreiber und den Drohnenführerschein für Drohnen-Pilotinnen und -Piloten ist der Prozess wesentlich einfacher und kostengünstiger geworden. Damit können wir auch künftig einen sicheren Luftraum gewährleisten.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden insbesondere die Luftfahrt noch lange begleiten. In diesem Sinne wünsche ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Austro Control viel Durchhaltevermögen und alles Gute bei der Bewältigung der bevorstehenden Herausforderungen.

The entire aviation industry has been in the grip of an unprecedented crisis ever since the outbreak of the coronavirus pandemic. A collapse in traffic that reached 90% and a full-year decline in excess of 50% clearly reflect the gravity of the situation. In Austrian airspace, traffic dropped to a level not seen since the mid-nineties. In all, 9.3 million passengers were recorded at Austria's six main airports. This represents a year-on-year decline of 75% and the lowest number of passengers since 1992.

While capacity bottlenecks in European airspace were a major talking point in 2019, one of the main questions now is when flight traffic will return to normal. It is difficult to make predictions with any certainty due to the volatile circumstances, but with ongoing testing and increased vaccinations slight growth during the summer can be expected.

This uncertainty is being felt particularly acutely by sectors such as aviation where reliable planning is essential. Carriers such as Austrian Airlines have been affected directly and ultimately relied on state support for their survival. Although this may come in for criticism from some quarters, in my view it is the only sensible course of action to take in order to secure sites and jobs.

Austro Control, too, saw its entire commercial basis crumble virtually over night, given that more than 85% of its revenue is accounted for by en route and terminal fees. The Company immediately initiated countermeasures, which enabled it to chart a com-

paratively smooth course through the crisis on its own. Looking beyond Austria's borders for a moment, we see that this can by no means be taken for granted, and I would like to take this opportunity to express my gratitude and appreciation to the Company's management and employees.

That said, bringing the high staff costs under control will play a decisive role in safeguarding Austro Control's long-term future. Negotiations on the new collective agreement for employees joining the Company will be the first step. I am confident that significant progress will be made in this area in 2021.

2020 also featured a number of positive developments such as the successful implementation of the new EU drone regulations. We want to capitalise on the potential for innovation brought about by this new technology while upholding the highest safety levels in the air and on the ground. The introduction of online registrations for drone operators and of a license for drone pilots has made the process much simpler and affordable. This will enable us to ensure that our airspace remains safe in future.

The effects of the coronavirus pandemic will continue to be felt by the aviation industry for some time. I hope that the Austro Control workforce continues to stay the course and wish them every success in tackling the challenges that lie ahead.

BERICHT DES AUFSICHTSRATES

REPORT OF THE SUPERVISORY BOARD

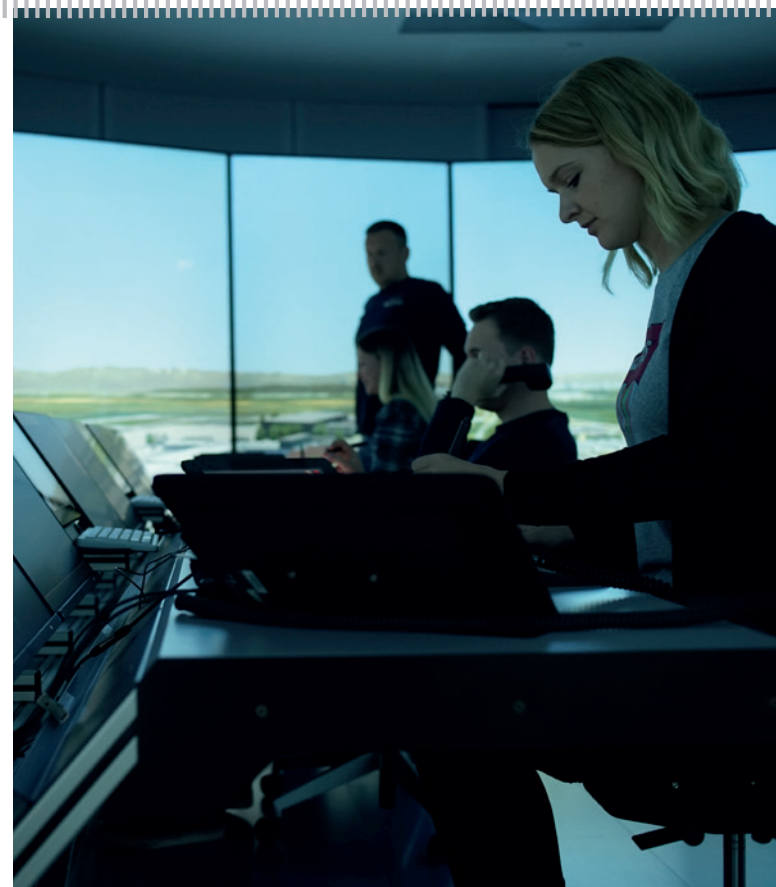
Der Aufsichtsrat von Austro Control hat während des Berichtsjahres 2020 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Geschäftsführung aufgrund regelmäßiger Berichte der Geschäftsführung überwacht und sich in acht Sitzungen des Aufsichtsrats und zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses über die Geschäftslage unterrichtet. In der zweiten Sitzung des Prüfungsausschusses informierte sich der Aufsichtsrat explizit über die Prüfungsschwerpunkte und -besonderheiten für das von der COVID-19 Pandemie geprägte Geschäftsjahr, die Folgen eines negativen Eigenkapitals, den Prüfungsschwerpunkt - ISA 570, Fortführung der Unternehmenstätigkeit und den Stand der EU-Gesetzgebung hinsichtlich Nachverrechnungsmöglichkeiten.

In der ersten Sitzung des Prüfungsausschusses 2021 und der nachfolgenden Aufsichtsratssitzung wurden die Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf das Unternehmen näher erläutert. Die im Abschluss beschriebenen Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf die Luftfahrtindustrie und der dadurch verursachte Umsatzeinbruch haben im Geschäftsjahr 2020 dazu geführt, dass das Unternehmen ein negatives Ergebnis nach Steuern iHv 56,2 Mio. € erzielt hat und sich das Eigenkapital von 94,0 Mio. € im Vorjahr auf 37,8 Mio. € reduziert hat.

Es wurde ausgeführt, dass die EU-Kommission vor diesem Hintergrund eine spezielle COVID-19 - Regulierung beschlossen hat, die es unter der Voraussetzung, dass die eingeleiteten Kostensenkungsmaßnahmen realisiert werden bzw. Leistungsziele eingehalten werden, ermöglichen wird, die in den Jahren 2020 und 2021 nicht durch Gebühren gedeckten Kosten ab dem Jahr 2023 nachzuverrechnen. Die beschriebenen Maßnahmen führen nach Meinung der Geschäftsführung dazu, dass der Eigenkapitalaufbau des Unternehmens in den nächsten Jahren sichergestellt ist. Sie bilden auch die Basis für den Ansatz von aktiven latenten Steuern iHv 98,3 Mio. €. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass diese Ziele erreicht werden und die Kosten in voller Höhe nachverrechnet werden können.

Aufgrund des Bilanzverlustes 2020, bedingt durch die COVID-19 Pandemie, informierte der Abschlussprüfer, dass gemäß § 22 Abs. 1 Z1 Unternehmensreorganisationsgesetz (URG) die Vermutung des Reorganisationsbedarfs gegeben sei, da die Eigenmittelquote weniger als 8% und die fiktive Schuldentilgungsdauer mehr als 15 Jahre beträgt.

Entsprechend den Bestimmungen des § 26 Abs. 2 URG wurde ein Gutachten des Wirtschaftsprüfers eingeholt, das einen Reorganisationsbedarf aufgrund einer positiven Fortbestehensprognose verneint hat.



Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020 wurden durch die Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft geprüft. Die Prüfung hat nach ihrem abschließenden Ergebnis zu Beanstandungen keinen Anlass gegeben. Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Jahresabschluss und der Lagebericht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der Aufsichtsrat schließt sich diesem Prüfungsergebnis an.

Nach dem abschließenden Ergebnis der Befassung des Aufsichtsrats gemäß § 30 g GmbHG mit dem entsprechend § 222 Abs. 1 UGB um den Anhang erweiterten Jahresabschluss sowie dem Lagebericht ist kein Anlass zu Beanstandungen gegeben.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss geprüft und berichtet hiermit der Generalversammlung, dass es keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben hat und er die Feststellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts durch die Generalversammlung, sowie den Vortrag des Jahresergebnisses auf neue Rechnung empfiehlt.

Der Aufsichtsrat schlägt der Generalversammlung vor, Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 zu bestellen.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeitern der Gesellschaft für ihre erfolgreiche Tätigkeit.

Wien, am 25. März 2021

Mag. Karin Tausz, Vorsitzende des Aufsichtsrates

In 2020 the Supervisory Board of Austro Control fulfilled the responsibilities incumbent upon it in accordance with the law and the Articles of Association. It supervised the management of the Company on the basis of regular reports from the Management Board and reviewed the state of the Company's affairs at eight meetings of the Supervisory Board and two meetings of the Audit Committee. In the second Audit Committee meeting, the Supervisory Board was expressly informed of the focuses and key features of audit activities for the financial year, particularly in view of the Covid-19 pandemic, as well as of the implications of negative equity, International Standard on Auditing 570, Going Concern and the status of EU legislation with regard to the recovery of shortfalls.

The impact of the Covid-19 pandemic on the Company were discussed in greater detail at the first meeting of the Audit Committee in 2021 and the following meeting of the Supervisory Board. The pandemic's effect on the aviation industry and the consequent collapse in revenue reported in the financial statements resulted in a loss after tax of €56.2m in 2020 and a reduction in equity from €94.0m in 2019 to €37.8m.

Against this background, the EU Commission announced that it had adopted a special Covid-19 regulation, which will make it possible from 2023 to recover costs not covered by fees in 2020 and 2021, provided that cost-cutting measures initiated are implemented and performance targets are met. In the opinion of the Company's management, this regulation will safeguard the consolidation of the Company's equity base over the coming years. It also provides the basis for the recognition of deferred tax assets amounting to €98.3m. Management expects that these targets will be met and costs can be recovered in full.

Due to the loss reported in 2020 due to the Covid-19 pandemic, the auditor stated that there were grounds for presumption of the need for reorganisation in the meaning of 22(1)(1) Austrian Unternehmensreorganisationsgesetz (Company Reorganisation Act), as the equity ratio was below 8% and the

implied debt repayment period was more than 15 years.

In accordance with section 26(2) Company Reorganisation Act, an auditors' report was commissioned that rejected the need for reorganisation on the basis of a positive assessment of the Company's ability to continue as a going concern.

Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft was appointed as the external auditor for the 2020 financial statements and the management report. Their audit gave rise to no objections. The auditors have confirmed that the annual financial statements and the management report conform to the statutory requirements, and have issued an unqualified audit certificate. The Supervisory Board concurs with the audit findings.

Following an examination pursuant to section 30g GmbH-Gesetz (Austrian Private Limited Companies Act) of the annual financial statements and the notes to the accounts prepared in accordance with section 222(1) Austrian Business Code, as well as the management report, the Supervisory Board found no grounds for objection.

The Board has examined the annual financial statements and hereby reports to the Annual General Meeting that it found no grounds for objection. The Board recommends adoption of the annual financial statements and the management report by the Annual General Meeting, as well as the carrying forward of the profit for the year to new account.

The Supervisory Board proposes to the Annual General Meeting that Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft be reappointed as the auditors for 2021.

The Supervisory Board would like to express its gratitude to the Management Board and the entire staff for their successful endeavours.

Vienna, 25 March 2021

Karin Tausz,
Chairwoman of the Supervisory Board

AUFSICHTSRAT

SUPERVISORY BOARD

Mag. Karin Tausz

Vorsitzende,
ÖBB Infrastruktur AG
Chairwoman
ÖBB Infrastruktur AG

Dr. Günther Ofner

Stellvertretender Vorsitzender,
Flughafen Wien AG
Deputy Chairman
Vienna International Airport

DI Judith Engel, MBA, MSc.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
*Ministry for Climate Action, Environment, Energy,
Mobility, Innovation and Technology*

Mag. Elisabeth Landrichter

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
*Ministry for Climate Action, Environment, Energy,
Mobility, Innovation and Technology*

Dr. Rudolf Pendl

Rechtsanwalt
Attorney

Dr. Karin Vorauer-Mischer

Bundesministerium für Finanzen
Ministry of Finance

Ing. Gerald Halbwirt

Arbeitnehmersvertreter
Works Council representative

Alexander Rovina

Arbeitnehmersvertreter
Works Council representative

Peter Senekowitsch

Arbeitnehmersvertreter
Works Council representative

BERICHT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

STATEMENT BY THE MANAGEMENT BOARD

DR. VALERIE HACKL
GESCHÄFTSFÜHRERIN
MANAGING DIRECTOR

DI MAG. AXEL SCHWARZ
GESCHÄFTSFÜHRER
MANAGING DIRECTOR

Zu Jahresbeginn 2020 hätte kaum jemand für möglich gehalten, welch dramatischen Verlauf das Jahr nehmen würde. Verkehrseinbrüche von zeitweise über 90% im österreichischen Luftraum, Starts und Landungen in Wien auf ein Minimum reduziert und Airlines, die ohne staatliche Unterstützung nicht überlebt hätten.

Die Corona-Pandemie hat die Luftfahrt in die schwerste Krise ihrer Geschichte gestürzt und Austro Control ist davon unmittelbar betroffen. Oberste Priorität hatte zunächst die Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für den operativen Flugsicherungsbereich wurden umfassende Vorsichtsmaßnahmen ergriffen. Die Lotsenteams wurden verkleinert und voneinander getrennt. Die Hygienemaßnahmen in den operativen Betriebsräumen wurden massiv erhöht und verpflichtende Meldewege bei Verdachtsfällen etabliert, um rasch reagieren zu können. So war es möglich, den operativen Betrieb für die Abwicklung von lebensnotwendigen Flügen und Rückholungen von Beginn der Pandemie an trotz Lockdowns aufrechtzuerhalten und zu jedem Zeitpunkt die Sicherheit im österreichischen Luftraum zu gewährleisten.

Verkehr sinkt auf Niveau von 1994

Ebenso dramatisch waren die wirtschaftlichen Auswirkungen. Der Flugverkehr ist 2020 um 57% eingebrochen. Mit knapp 600.000 Flugbewegungen im österreichischen Luftraum sind wir damit auf das Verkehrsniveau von 1994 zurückgefallen. Noch deutlicher war der Rückgang am Flughafen Wien mit einem Minus von über 60% bei den Landungen. Durch den drastisch gesunkenen Flugverkehr sind auch unsere Einnahmen massiv eingebrochen und haben sich im Vergleich zur Planung mit einem Ausfall von 144 Mio. € praktisch halbiert. Das Jahresergebnis vor Steuern für 2020 bewegt sich in einer Größenordnung von rund -75 Mio. €.

Um die Umsatzeinbußen zu kompensieren, wurde ein weitreichendes Maßnahmenpaket geschnürt. Resturlaubsbestände wurden abgebaut, Sachaufwände reduziert und nicht unbedingt erforderliche Investitionen verschoben. Von Mai bis Juli wurde für alle 1.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

das Corona-Kurzarbeitszeitmodell in Anspruch genommen. In den KV-Verhandlungen ist es uns trotz der herausfordernden Rahmenbedingungen gelungen, einen tragfähigen Kompromiss zu erzielen. Wir haben mit den Gewerkschaften unter anderem Nulllohnstunden für 2020 und 2021 und einen Prämienverzicht für 2019 und 2020 vereinbart. Unser Strategieprogramm Heading030 wurde an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst und im Hinblick auf die Stabilisierung und nachhaltige Absicherung des Unternehmens nachgeschärft. Das alles wäre ohne die konstruktive und aktive Mitwirkung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die gute Zusammenarbeit mit Belegschaftsvertretung und Gewerkschaften nicht möglich gewesen. Dafür wollen wir uns an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich bedanken. Das ganze Unternehmen hat damit in weitreichender Solidarität die gemeinsame Verantwortung für die Zukunftsabsicherung in dieser schwierigen Zeit wahrgenommen.

Mit der erweiterten Strategie Heading030+ wurde ein Weg definiert, der uns aus der Krise führen und das Unternehmen fit für die Zukunft machen soll. Die ursprünglichen strategischen Stoßrichtungen sind nach wie vor gültig. Performance, Transformation und Organisation sind und bleiben unsere Zukunftsthemen. In den Projekten geht es um Themen wie die technologische Weiterentwicklung, die Schaffung einer zeitgemäßen Organisationsstruktur, aber um auch den gesamten Drohnenbereich.

Der nunmehr angesichts der anhaltenden Krise erweiterte und unmittelbare Fokus gilt allerdings der wirtschaftlichen Stabilisierung. Wesentliche Eckpunkte sind die Verhandlung eines neuen Kollektivvertrages für neueintretende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der forcierte Abbau von Urlaubstagen und die Reduzierung von Überstunden, ein restriktives Vorgehen bei Personalaufnahmen sowie die weitere Umsetzung unseres Strategieprogramms entlang der geplanten Projekte. Unser Ziel ist klar, und davon rücken wir nicht ab: Wir wollen diese Krise aus eigener Kraft und ohne staatliche Unterstützung bewältigen. Gleichzeitig werden wir sicherstellen, dass wir leistungsfähig bleiben und weiterhin sein werden, sobald sich die Verkehrssituation wieder normalisiert. Um diesen Spagat in Zeiten geringer Planbarkeit zu meistern, bedarf es eines behutsamen und umsichtigen Vorgehens. Im vergangenen Jahr wurde dafür bereits viel geleistet, und darauf können wir gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weiter aufbauen.



Austro Control setzt neues EU-Drohnenregulativ erfolgreich um

Neben der alles dominierenden Luftfahrtkrise gab es aber auch eine Reihe weiterer Themen, die 2020 für Austro Control von Bedeutung waren. Ende 2020 ist das neue EU-Drohnen Regulativ in Kraft getreten und die Vorbereitungen dafür haben sich insbesondere in der zweiten Jahreshälfte intensiviert. Das neue Regulativ regelt das Fliegen mit Drohnen im gesamten EU-Raum neu. Teil des Gesamtpakets sind die Registrierungspflicht für Betreiber und der Drohnenführerschein für Drohnen-Pilotinnen und Piloten. Durch die verpflichtende Registrierung und den vorgeschriebenen Kompetenznachweis mit vorhergehender, in Österreich kostenloser, Online-Schulung ist das Fliegen mit Drohnen damit sicherer, einfacher und günstiger geworden. Pünktlich zum Start des neuen EU-Regulativs am 31. Dezember 2020 ist die Austro Control Drohnen-Plattform dronespace.at erfolgreich gestartet. Bereits nach den ersten beiden Monaten waren 13.000 Drohnenbetreiber registriert und 20.000 Drohnenführerscheine ausgestellt.

Das Thema Drohnen wird die Zukunft von Austro Control auch künftig entscheidend prägen. Nicht umsonst ist es eines der Leuchtturmprojekte im Rahmen unserer Unternehmensstrategie. Austro Control wird sich als Enabler positionieren und die Luftfahrtbehörde ein verlässlicher Partner der österreichischen Luftfahrtindustrie bei der Entwicklung innovativer Drohnen-Lösungen sein. Gerade 2020 wurden einige vielversprechende

Projekte begonnen. Austro Control hat als erste europäische Luftfahrtbehörde ein „Light UAS Operator Certificate“ (LUC), ein Drohnen-Betreiberzeugnis, ausgestellt. Das LUC ist Teil der neu in Kraft getretenen EU-Drohnen-Verordnung und ermöglicht es Unternehmen in einem vorgegebenen Rahmen, Flüge selbst zu autorisieren. Wir haben den ersten Langstrecken-Flug einer Drohne ohne Sichtverbindung zur Überprüfung von Stromleitungen ermöglicht, ebenso konnte erstmalig eine Erprobungsbewilligung für einen Testflug mit einer Taxidrohne erteilt werden. Als Flugsicherung will Austro Control eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von zukünftigen Verkehrsmanagementsystemen für Drohnen einnehmen und ist dazu in einer Vielzahl von Projekten aktiv.

Ausblick 2021

Das Unternehmen weiter zu stabilisieren und durch die coronabedingte Luftfahrtkrise zu führen wird auch 2021 zur wichtigsten Herausforderung werden. Für 2021 haben wir ursprünglich mit einem Verkehrsrückgang von rund 30% gerechnet. Aufgrund der Impf-Verzögerungen gepaart mit neuerlichen Lockdowns, Reisewarnungen, Landeverboten und eines damit einhergehenden Einbruchs des Flugverkehrs müssen wir aus heutiger Sicht allerdings davon ausgehen, dass der Verkehrsrückgang eher in einem Bereich von -50% im Vergleich zu 2019 liegen wird. Das wird sich auch auf das Ergebnis auswirken. Der erwartete Verlust von -20 Mio. € für 2021 (bei -30% Verkehr) wird voraussichtlich nicht zu halten sein, sondern wird sich aus heutiger Sicht eher im Bereich des Vorjahres bewegen. Das bedeutet, auch 2021 wird im Zeichen der Stabilisierung stehen. Die laufenden Anstrengungen werden fortgeführt, um mit einem hohen Ausmaß an Solidarität Austro Control weiter auf Kurs zu halten. Wir sind überzeugt davon, dass uns das gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mit Unterstützung unseres Aufsichtsrates sowie unserer Eigentümervertreter im Sinne einer nachhaltigen Zukunftssicherung für unser Unternehmen gelingen wird.

Wien, März 2021

Dr. Valerie Hackl
Geschäftsführerin

DI Mag. Axel Schwarz
Geschäftsführer

STATEMENT BY THE MANAGEMENT BOARD

At the beginning of 2020, few people could have imagined the dramatic events that would unfold over the course of the year. Traffic in Austrian airspace slumped – at times by as much as 90% – take-offs and landings in Vienna were reduced to a minimum, and some airlines would not have survived without government support.

The coronavirus pandemic pushed the aviation industry into the deepest crisis in its history – and Austro Control was directly affected by it. From the outset, protecting the health and safety of our employees was the number one priority. Comprehensive preventive measures were introduced across all air traffic control operations. The air traffic controller teams were reduced in size and kept apart from one another. Stringent hygiene measures were put in place in operational areas and compulsory reporting procedures enabled the Company to respond quickly to suspected infections. This enabled us to maintain operations for the handling of vital flights and repatriations from the very beginning of the pandemic, in spite of the lockdown, and to assure the safety of Austrian airspace at all times.

Traffic down to 1994 levels

The economic impact was just as dramatic. Flight traffic declined by 57% in 2020, to around 600,000 flight movements – a level last seen in 1994. The decrease was even more pronounced at Vienna International Airport, where landings were down by more than 60%. As a result of this steep drop-off in traffic, our earnings roughly halved compared to the original forecast, falling by €144m. The loss for the year was around €75m.

The Company adopted an extensive package of measures to make up for the revenue shortfall. Staff took time off to reduce their remaining leave entitlements, administrative expenses were cut and non-essential investments were put on hold. Short-time working was introduced for all 1,100 employees from May to July. In spite of the difficult conditions, we managed to find a workable compromise in the negotiations on the collective agreement. A pay freeze for 2020 and 2021 was agreed with the trade unions, and bonuses for 2019 and 2020 were waived. Our Heading030 strategic programme was adapted in line with the changed circumstances and refocused with

a view to stabilising the Company and safeguarding its future in the long term. None of this would have been possible without the active and constructive involvement of our employees and productive collaboration with the works council and the unions. We would like to take this opportunity to express our gratitude once again for their support. With this show of solidarity from all quarters, the entire Company took collective responsibility for ensuring its survival in these challenging times.

The extended Heading030+ strategy plots a path out of the crisis while at the same time getting the company into shape for the future. The original strategic thrusts still apply and we will continue to concentrate on performance, transformation and organisation going forward. On the projects front, the emphasis is on topics such as technological development, creating a modern organisational structure, as well as the drone sector as a whole.

However, in view of the continuing crisis, our extended and immediate focus is on stabilising the Company's financial position. The key elements of this are negotiation of a new collective

agreement for new employees, taking further steps to reduce remaining leave and overtime balances, limitations on staff hiring and continued implementation of the strategic programme within our planned projects. We have a clear objective and we will not lose sight of it: we want to come through this crisis under our own steam and without government support. At the same time, we will maintain our performance levels both now and in the future when traffic levels start to return to normal. We will need to adopt a cautious, prudent approach in order to strike the right balance between these objectives in such unpredictable times. We achieved a great deal last year, and with the continued support of our employees we will be able to build on those foundations together.

Austro Control implements new EU drone regulation

Although the crisis in the aviation sector dominated affairs in 2020, the year also brought a number of other developments that were significant for Austro Control. The EU's new drone regulations came into force at the end of 2020, and preparations for their implementation were stepped up during the year, particularly in the second half. The regulations govern un-

manned aircraft (UA) flights throughout the EU. The package of measures includes compulsory operator registration and a certification system for pilots. These requirements and the need for pilots to complete online training beforehand – which is free of charge in Austria – will make flying drones safer, easier and cheaper. To coincide with the entry into force of the new regulations, Austro Control launched its new drone platform, called dronespace.at, on 31 December 2020. After only two months, 13,000 drone operators had registered and 20,000 pilot competency certificates had been issued.

Drones will remain a key topic for Austro Control in the future, so it is logical that one of our strategic flagship projects is devoted to this subject. Austro Control aims to position itself as an enabler, and in its role as an aviation authority it will act as a reliable partner to the Austrian aviation industry when it comes to developing innovative drone solutions. A number of promising initiatives were launched in 2020. Austro Control became the first European aviation authority to issue a light UAS operator certificate (LUC). The LUC is part of the new EU regulations on UA systems and allows businesses to authorise flights themselves within the specified framework. We enabled the first long-haul flight of an unmanned aircraft without line-of-sight control, for the purpose of checking electricity lines, and also gave permission for the first-ever test flight of a drone taxi. In its capacity as an air navigation service provider, Austro Control intends to play a vital part in the development of traffic management systems for drones, and is currently involved in a range of different projects.

Outlook for 2021

Continuing to put the Company on a stable footing and guiding it through the crisis triggered by the pandemic will remain our most important challenge in 2021. Initially, we forecast a drop in traffic of around 30% this year. However, in light of delays in the roll-out of vaccines, coupled with new lockdowns, travel warnings, flight bans and the resulting collapse in air traffic, we are now predicting that traffic levels will be around 50% lower than in 2019. This will also have an effect on earnings. As things currently stand, losses in 2021 will probably be higher than the projected €20m (which assumed a 30% decline in traffic) and closer to the loss reported in 2020.

This means that stabilisation will be the watchword once again in 2021. We will continue our efforts to keep Austro Control on track by fostering a strong sense of solidarity. We are convinced that we will achieve this by working with our employees, and thanks to the support of the Supervisory Board and the owner's representatives, which in turn will safeguard Austro Control's long-term future.

Vienna, March 2021

Valérie Hackl
Valerie Hackl
Managing Director

Axel Schwarz
Axel Schwarz
Managing Director



2020 FACTS & FIGURES

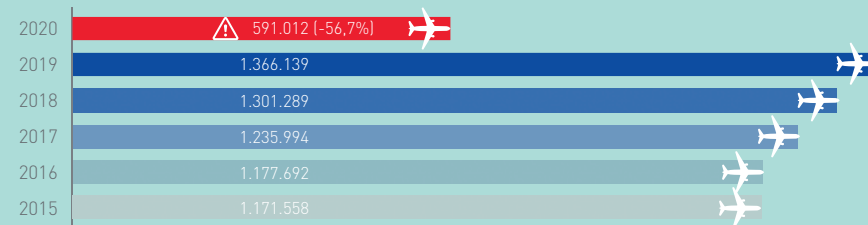
ZAHLEN, DATEN & FAKTEN

FLUGBEWEGUNGEN 2015 - 2020

FLIGHT MOVEMENTS

Die Flugbewegungen sind 2020 aufgrund der Corona-Pandemie um 56,7% eingebrochen.

Due to the Corona-Pandemic overall traffic decreased by 56.7% in 2020.



LANDUNGEN 2020

LANDINGS

Bei den Landungen an den österreichischen Verkehrsflughäfen gab es 2020 einen Rückgang um 51,1%.

The overall number of landings at Austrian commercial airports decreased by 51.1%



Gesamt / Total		105.941 (-51,1%)
Wien	54.205	(-61,6%)
Klagenfurt	3.853	(-39,0%)
Linz	9.849	(-22,5%)
Innsbruck	11.774	(-29,0%)
Graz	10.478	(-39,5%)
Salzburg	15.774	(-30,0%)

PÜNTLICHKEIT 2020

PUNCTUALITY

2020 wurden im österreichischen Luftraum keine Verspätungen verzeichnet.

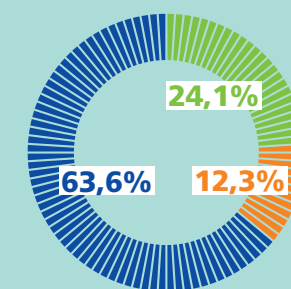
No delays were recorded in Austrian airspace 2020.

UMSATZERLÖSE 2020

REVENUE

Der Umsatz belief sich 2020 auf € 141 Mio. (Umsatz 2019 € 317,9 Mio.)

Revenue for 2020 amounted to € 141m. (Revenue 2019 €317.9m)



Gesamt		€ 141,0 Mio
Total		€141.0m
Streckengebühren	€ 89,7 Mio	
Route charges	€89.7m	
An-/Abflug	€ 17,4 Mio	
Terminal charges	€17.4m	
Übrige Erlöse	€ 33,9 Mio	
Other revenue	€33.9m	

SICHERHEITSRELEVANTE EREIGNISSE

SAFETY SIGNIFICANT EVENTS (SSE)

Die Safety Significant Events (SSEs) haben sich 2020 weiter verbessert.

Austro Control hat anhand des „Effectiveness of Safety Management Scores“ (EoS) kontinuierlich gezeigt, dass das Safety Management System zu den höchstentwickelten Systemen dieser Art in Europa gehört.

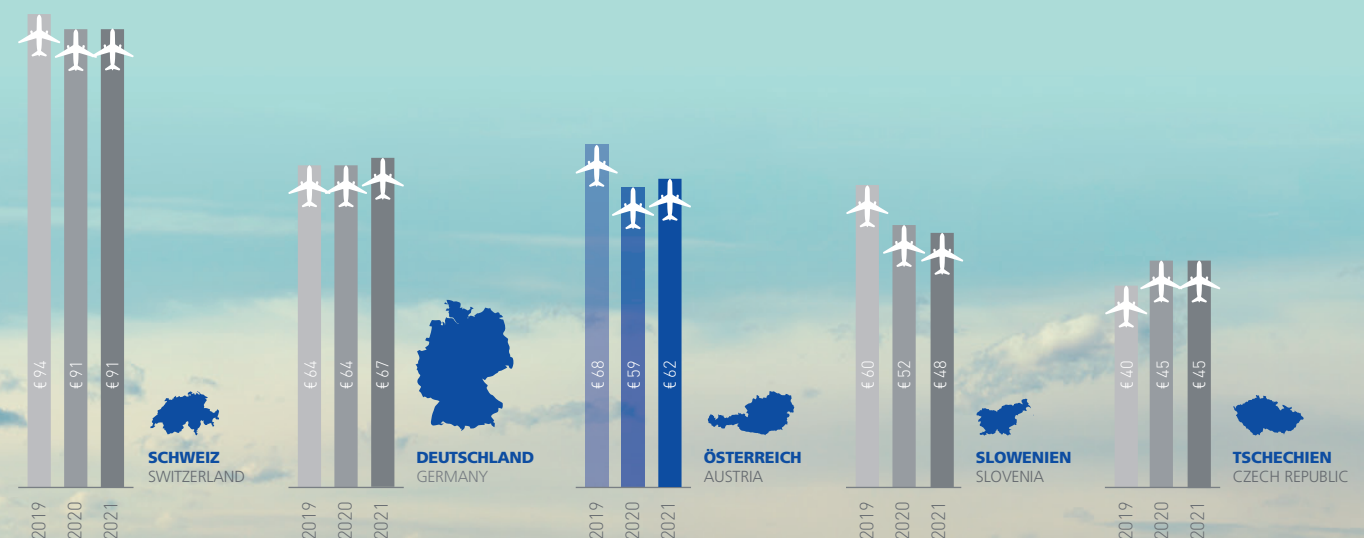
The Safety Significant Events (SSEs) further improved in 2020.

Austro Control has continuously demonstrated that the safety management system is among the most mature in Europe, by means of the so-called Effectiveness of Safety Management Score (EoS).



STRECKENGEBÜHREN - INTERNATIONALER VERGLEICH

INTERNATIONAL COMPARISON UNIT RATE



Austro Control konnte die Streckengebühren stabil halten.

Austro Control has kept route-charges stable.

DEN KURS HALTEN...

STRATEGIE / STRATEGY

STAYING THE COURSE...

DIE DRAMATISCHEN AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE STELLEN AUSTRO CONTROL NICHT NUR WIRTSCHAFTLICH VOR BESONDERE HERAUSFORDERUNGEN, SONDERN HABEN AUCH IM TÄGLICHEN FLUGSICHERUNGSBETRIEB DEUTLICHE SPUREN HINTERLASSEN.

THE FAR-REACHING EFFECTS OF THE CORONAVIRUS PANDEMIC LEFT AUSTRO CONTROL FACING FINANCIAL CHALLENGES, BUT ALSO HAD A MAJOR IMPACT ON DAY-TO-DAY AIR TRAFFIC CONTROL OPERATIONS.

Mit einer derart schweren Krise war auch der operative Flugsicherungsbetrieb noch nie konfrontiert. Unmittelbar nach Ausbruch der Covid-19 Pandemie ist der Flugverkehr dramatisch eingebrochen. Die absoluten Tiefstwerte von bis zu -90% wurden im April und Mai 2020 verzeichnet. Der Flugverkehr hat sich dann über den Sommer leicht erholt. Seit Herbst waren die Zahlen mit den steigenden Infektionsraten und einer damit verbundenen Verschärfung der Schutzmaßnahmen allerdings wieder deutlich rückläufig.

Gesundheit hat oberste Priorität

Die Flugsicherung ist nach Ausbruch der Pandemie unmittelbar in den Krisenmodus gewechselt und es wurden sofort Maßnahmen ergriffen, um die Gesundheit von Fluglotsinnen und Fluglotsen bestmöglich zu schützen und den Betrieb aufrechtzuerhalten. Die Hygienemaßnahmen in den operativen Betriebsräumen wurden massiv erhöht und penibel das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes und die Einhal-

tung von Mindestabständen geachtet. Ebenso wurden Plexiglas-Trennwände errichtet. Teams wurden getrennt und verkleinert, um das Infektionsrisiko so gering wie möglich zu halten. So wurde beispielsweise ein „Fixed Team System“ eingeführt. Dabei bilden zwei Fluglotsinnen oder Fluglotsen ein Team für die Dauer des gesamten Dienstes. Diese bekommen einen dezidierten Arbeitsplatz zugewiesen, der während ihres Dienstes nur von Ihnen benutzt wird.

Konzentration bei geringerem Verkehr als Herausforderung

Dazu kam mit der Zeit eine für Außenstehende durchaus überraschende Herausforderung: das deutlich verringerte Verkehrsaufkommen. In der Flugsicherung geht es darum, in jeder Situation, den Flugverkehr sicher und wirtschaftlich abzuwickeln. Das System ist allerdings grundsätzlich darauf ausgerichtet - und Fluglotsinnen und Fluglotsen sind auch darauf trainiert -, ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen zu managen. Bei viel weniger Verkehr





geht es vor allem darum, das Konzentrationslevel der Fluglotsinnen und -lotsen auch dann aufrecht zu halten, wenn wesentlich weniger los ist. Darüber hinaus müssen Kompetenz und das Skill-Set für die Bewältigung eines höheren Verkehrsaufkommens aufrecht erhalten werden. Dies wird aufgrund der geringen Frequenz im Live-Verkehr verstärkt durch Trainings im Simulator sichergestellt. Es muss also für jenen Zeitpunkt trainiert werden, wenn der Flugverkehr wieder ein reguläres Niveau erreicht.

Eine Flugsicherung kann den Betrieb nicht einfach einstellen. Es macht keinen Unterschied, ob ein oder mehrere hundert Flugzeuge am Himmel sind. Das Personal, die Infrastruktur und die Prozesse müssen jederzeit verfügbar sein.

Ausbildung wird weiter forciert

Eine weitere Herausforderung stellt die Ausbildung dar. Der Verkehr ist rückläufig, die Prognosen unsicher. Das würde den Schluss nahelegen, die Rekrutierung und das Training von Fluglotsinnen und Fluglotsen könnten reduziert werden. Das greift zu kurz. Es geht vielmehr darum, die Phase eines geringeren Verkehrsaufkommens zu nutzen, um für den Zeitpunkt vorbereitet zu sein, wenn der Flugverkehr wieder zunimmt. Insbesondere im Hinblick auf Personalkapazitäten, wird Austro Control im Vergleich zu 2019 wesentlich besser aufgestellt sein und dadurch den Airlines die erneut erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung stellen können.

Daher wurde bewusst die Entscheidung getroffen, das Training unserer zukünftigen Fluglotsinnen und Fluglot-

sen soweit wie möglich auch während der Krise fortzusetzen. Im Herbst 2020 konnte ein Kurs mit rund 20 Trainees begonnen werden, der über E-Learning und digitale Lernplattformen abgehalten wurde. Durch eine innovative Softwarelösung war es auch online möglich, Trainees mit Simulator-Beispielen zu versorgen und so auch die praxisnahe Ausbildung bis zu einem gewissen Grad aufrechtzuerhalten.

Austro Control hat in den vergangenen Jahren die Digitalisierung forciert, Inhalte auf Online Versionen für Lernplattformen umgestellt und künftigen Lotsinnen und Lotsen mit hochwertigen Tablets ausgestattet. Das macht sich jetzt bezahlt, insbesondere wenn man bedenkt, dass die Ausbildung einer Lotsin oder eines Lotsen immerhin 2-3 Jahre in Anspruch nimmt.

Zahl der Fluglotsinnen soll weiter erhöht werden

Insgesamt befinden sich rund 90 Trainees in verschiedensten Ausbildungsstufen im Training. Männliche Trainees sind dabei nach wie vor in der Mehrheit. Wohl auch deshalb, weil dieser Beruf zu Unrecht immer noch als Männerdomäne angesehen wird. Daher sollen gezielt Maturantinnen angesprochen werden, die den Beruf Fluglotsin vielleicht noch gar nicht am persönlichen Radar haben. Fluglotsin ist ein Job, der vieles zu bieten hat – hohe Verantwortung, eine abwechslungsreiche Tätigkeit und auch eine ausgewogene Work-Life-Balance.

Austro Control will in den kommenden Jahren den Frauenanteil im operativen Flugsicherungsbetrieb gezielt und nachhaltig erhöhen.

Air traffic control operations have never before faced a crisis of this magnitude. Flight traffic all but ground to a halt in the immediate aftermath of the outbreak of the pandemic, reaching its lowest point in April and May 2020, when volumes were down by 90%. Traffic recovered slightly in the summer, only to drop again significantly in the autumn when infection rates started to increase once more, bringing stricter measures in their wake.

Health takes priority

Air traffic control switched to crisis mode as soon as the pandemic broke out, with measures put in place immediately to safeguard controllers' wellbeing while allowing operations to continue. Hygiene measures were tightened considerably in operational areas with mask wearing and distancing requirements strictly observed at all times. Plexiglass screens were installed to provide additional protection. Teams were kept apart and reduced in size to keep the risk of infection as low as possible. A fixed team system was introduced, with two air traffic controllers constituting a mini team for the duration of each shift. They were allocated a specific workstation when on duty which was only used by the mini team during that time.

Drop in traffic makes concentration a challenge

Over time, a major challenge emerged that people outside the industry might find surprising: the significant decline in air traffic. In air traffic control, the overarching aim is to manage traffic safely and economically. But at its heart, the system is geared towards managing constantly increasing volumes of traffic and controllers are trained specifically with this in mind. If levels drop, the key task is to

ensure that concentration levels remain the same when there is significantly less going on.

In addition, professional skills and the know-how needed for managing higher volumes need to be sustained at the same high level. This drop in real-life traffic has to be made up for through supplementary simulator training. In principle, training activities must always be aligned towards a time when volumes recover.

It is not possible to simply put air traffic operations on hiatus: as it makes no difference whether there is one aircraft in the sky, or one hundred. The personnel, infrastructure and processes have to be available at all times.

Focus on training continues

Training new air traffic controllers is another challenge. Traffic is down, and the forecasts are shrouded in uncertainty. Logic would seem to dictate that recruiting and training new ATCOs could be scaled back. But that would be short-sighted. Instead, this phase of light traffic is being used to prepare for the point at which volumes return to prior levels. As far as staffing is concerned, Austro Control will be in a much stronger position than it was in 2019, meaning that it is ideally placed to again supply the capacity that airlines need.

In response, a conscious decision was taken to continue training for future air traffic controllers to the fullest possible extent during the crisis. In autumn 2020 an intake of around 20 trainees started their course, which involved a mixture of e-learning tools and digital learning platforms. Thanks to an innovative software solution, trainees were given access to simulator examples that still allowed them to gain practical experience, at least to a certain degree.

In recent years, Austro Control has been committed to accelerating the pace of digitalisation, switched to online versions of content for learning platforms and provided would-be air traffic controllers with high-performance tablets. This is already paying off, particularly as it takes two to three years to train as an air traffic controller.

Number of air traffic controllers to rise

At present, around 90 people are currently involved in various phases of ATCO training. As in the past, the majority of them are male. Presumably, this career path continues to be seen as the preserve of male workers – but unjustly so. As a result, female Highschool graduates who do not even have air traffic control on their radar should be targeted. It is a great and fascinating job that has a lot to offer – plenty of responsibility, a wide variety of tasks, and a healthy work-life balance.

Austro Control aims to increase the proportion of women in air traffic control operations over the next few years.

SICHER FLIEGEN MIT DROHNEN...

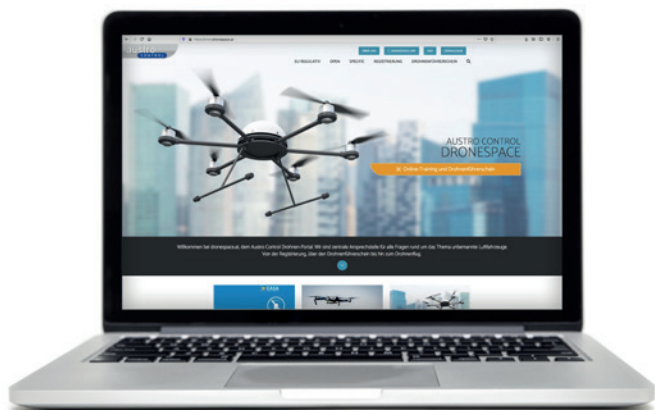
ZUKUNFT / FUTURE

FLYING SAFELY WITH DRONES...



DER GESAMTE DROHNENBEREICH HAT IN DEN VERGANGENEN JAHREN EINE UNGLAUBLICH DYNAMISCHE ENTWICKLUNG ERLEBT. ES WIRD INTENSIV GEFORSCHT UND ES WERDEN INNOVATIVE EINSATZMÖGLICHKEITEN ERPROBT. INNOVATIONEN BRAUCHEN ABER SICHERHEIT UND GEEIGNETE RAHMENBEDINGUNGEN.

OVER THE PAST FEW YEARS, THE UNMANNED AIRCRAFT (UA) SECTOR HAS SEEN INCREDIBLY RAPID CHANGE. RESEARCH IS PROCEEDING AT PACE AND INNOVATIVE APPLICATIONS ARE BEING TESTED. HOWEVER, INNOVATIONS REQUIRE ADEQUATE SAFETY STANDARDS AND A SUITABLE LEGAL FRAMEWORK.



Registrierung und Drohnenführerschein online auf [dronespace.at](https://www.dronespace.at)
Registration and dronepilot certificates online at [dronespace.at](https://www.dronespace.at)



Seit 31.12.2020 regelt ein neues europäisches Regulativ das Fliegen mit Drohnen im gesamten EU-Raum. Die nationalen Gesetze zu unbemannten Luftfahrzeugen der EU-Mitgliedsstaaten wurden vereinheitlicht und der europäische Markt standardisiert. Das führt zu Vereinfachungen für Drohnenutzer aber auch für Hersteller.

Kernstück des umfangreichen Gesamtpakets ist die Registrierung für Betreiber und für Drohnenpilotinnen und -piloten - der Drohnenführerschein. Austro Control hat das neue EU-Drohnenregulativ mit Ende 2020 erfolgreich implementiert und mit dem Launch der Drohnenplattform [dronespace.at](https://www.dronespace.at) die zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um das Thema Drohnen geschaffen.

Drei Kategorien für Drohnen

Im neuen Regulativ werden Drohnen künftig in drei Kategorien unterteilt: „Open“, „Specific“ und „Certified“. Die Kategorie „Open“ deckt - je nach Einsatzgebiet - Drohnen mit einem Gewicht bis zu 25 Kilogramm ab, das sind rund 80 Prozent aller in Österreich bewilligten Drohnen. Die „Specific“-Kategorie erlaubt auch

Flüge außerhalb der Sichtweite, Flüge mit Drohnen über 25 kg oder Flüge mit Drohnen über vier kg im besiedelten Gebiet. Anwendungsfälle für diese Kategorie können Kameraflüge über Städten oder die Befliegung von Infrastruktur sein. In die Kategorie „Certified“ fallen künftig auch Drohnenflüge mit Passagieren an Bord. Lufttaxis gehören unter anderem zu dieser Kategorie. Das genaue Regelwerk für diese Kategorie ist derzeit auf europäischer Ebene noch in Ausarbeitung, die Bestimmungen werden sich aber an jenen für die bemannte Luftfahrt orientieren.

Registrierung und Drohnenführerschein auf www.dronespace.at

Seit 31.12.2020 gibt es keine Bewilligungspflicht für Drohnen, die in der Kategorie „Open“ betrieben werden. Das gilt insbesondere für Drohnen, die innerhalb der Sichtverbindung, unter 120 Meter Flughöhe und mit einem Gewicht von bis zu 25 kg in unbebautem Gebiet beziehungsweise vier kg in bebautem Gebiet betrieben werden.

Für Betreiber einer Drohne beginnt der Weg zum sicheren Fliegen seit 31.12.2020 mit der Registrierung auf der Austro Control Drohnenplattform [dronespace.at](https://www.dronespace.at). Die vergebene Nummer muss auf sämtlichen Fluggeräten angebracht werden und ist vergleichbar mit einem Auto-Kennzeichen. Nach drei Jahren ist eine Erneuerung der Registrierung erforderlich. Die Drohnen müssen außerdem verpflichtend versichert werden.

Der neue Drohnenführerschein und der ebenfalls von Austro Control angebotene Online-Kurs sollen in erster Linie das Sicherheitsbewusstsein von Drohnenpilotinnen und -piloten schärfen. Kenntnisse sind unter anderem in den Bereichen Luftfahrtrecht, betriebliche Verfahren und Allgemeinwissen zum Thema Drohnen erforderlich. Es geht dabei um Fragen wie: Wo darf ich fliegen? Wie hoch darf ich mit der Drohne steigen? Wo ist das Fliegen strengstens verboten oder welcher Abstand zu unbeteiligten muss eingehalten werden? Die Prüfung zum Drohnenführerschein erfolgt online und ist kostenfrei. Das Mindestalter beträgt 16 Jahre. Auf [dronespace.at](https://www.dronespace.at) werden die User durch umfassendes Lehrmaterial und durch ein Online-Training auf die Prüfung vorbereitet. Die Gültigkeit des Drohnenführscheins beträgt fünf Jahre. Der Kompetenz-Nachweis gilt innerhalb der gesamten EU.

Mit der Online-Registrierung für Drohnenbetreiber und dem Drohnenführerschein für Drohnen-Pilotinnen und -piloten ist das Fliegen mit Drohnen im österreichischen Luftraum sicherer, einfacher und günstiger geworden.

Partner für die österreichische Luftfahrtindustrie

Bereits heute gibt es viele Einsatzmöglichkeiten für Drohnen: in der Film- und Fotobranche, in Land- und



Forstwirtschaft, bei Feuerwehr und Bergrettung sowie in der Industrie. Laufend werden neue Anwendungsgebiete erschlossen, die von Vermessungsaufgaben und Rettungseinsätzen bis hin zur Überwachung von Infrastrukturanlagen reichen.

Austro Control unterstützt die Luftfahrtindustrie, wenn es darum geht, neue technologische Lösungen zu entwickeln, neue Einsatzgebiete zu ermöglichen oder ganz einfach bei der Anwendung des neuen EU-Regulativs. Austro Control begleitet zahlreiche Projekte, die gemeinsam mit Logistik-, Infrastruktur- und Telekommunikationsanbietern realisiert werden sollen.

Insbesondere für professionelle Anwendungsbereiche bietet das neue EU-Regulativ wesentliche Verbesserungen.

Unternehmen die auf das Fliegen mit Drohnen spezialisiert sind, können sich von Austro Control zertifizieren lassen und erhalten damit die Berechtigung, innerhalb der vorgegebenen Rahmenbedingungen, ihre Flugvorhaben auch in höheren Kategorien durchzuführen, ohne jedes Mal eine Bewilligung beantragen zu müssen. Das erste derartige Zertifikat in Europa – ein „Light UAS Operators Certificate LUC“ wurde von Austro Control Anfang 2021 der Firma Schiebel aus Wiener Neustadt ausgestellt.

Das Innovationspotential von Drohnen ist enorm und Austro Control hat sich zum Ziel gesetzt, sowohl als Luftfahrtbehörde, als auch als Flugsicherung, innovative Anwendungen zu fördern und als Enabler ein Partner für die österreichische Luftfahrtindustrie zu sein.

Austro Control GF Valerie Hackl übergibt erstes europäisches LUC an die Firma Schiebel (o.).
Austro Control Managing Director Valerie Hackl with first European LUC issued to Schiebel (o.).



FLYING SAFELY WITH DRONES...

New regulations governing drone flights throughout the EU came into effect on 31 December 2020. The member states' national legislation on unmanned aircraft has been harmonised and standardised procedures introduced for the European market. This will result in simplifications for drone users as well as manufacturers.

The core element of the comprehensive package of measures is registration of UA operators and certification for pilots. Austro Control implemented the new regulations with effect from the end of 2020, and also established a central point of contact on all drone-related matters with the launch of a special platform at dronespace.at.

Three UA categories

Under the new legislation, in future drones will be split into three categories: open, specific and certified. Depending on a drone's purpose, the 'open' category includes UA weighing up to 25kg, which covers around 80% of all approved drones in Austria. Drones in the 'specific' category may also be flown beyond the visual line of sight; the drones may weigh more than 25kg, or more than 4kg for flights over populated areas. Possible applications for drones in this category include camera flights over cities and infrastructure overflights. 'Certified' category drones will be used for passenger flights with vehicles such as drone taxis. The specific regulations for this category at European level are still being drafted, but the provisions are likely to be guided by those for manned flights.

Registration and certification at dronespace.at

There has been no obligation to obtain approval for drones in the 'open' category since 31 December 2020. This category covers drones operated in the visual line of sight which fly a maximum of 120m above ground level; they can weigh up to 25kg when flown over undeveloped areas and up to 4kg in built-up areas.

Also since year-end 2020, registering on Austro Control's dronespace.at platform has been the first step for drone operators looking to enhance flight safety. Similarly to a motor vehicle licence number, the allocated registration number must be displayed on all of the operator's aircraft. Registration must be renewed every three years. In addition, drones must be insured.

In tandem with the online courses also offered by Austro Control, the new certificate of competency – a "drone pilot licence" – is primarily designed to enhance pilots' safety awareness. Pilots require knowledge of aviation law, commercial procedures and general drone-related know-how. For instance, pilots need to know where and how high they are allowed to fly, where flights are strictly forbidden, and the minimum safe distance that must be maintained between the drone and what are known as "uninvolved persons". Certification exams are held online and are free of charge; the minimum age for certification is 16. Visitors to dronespace.at will find a comprehensive range of learning materials and online courses to help them prepare for the exam. Competency certificates are valid for five years and can be used throughout the EU. The introduction of online registration for drone operators and certification for drone pilots has made fly-

ing UA much simpler and more affordable, as well as boosting safety in Austrian airspace.

Partner for the Austrian aviation industry

There are already a host of different applications for drones: in film production and photography, agriculture and forestry, and industry, as well as in firefighting and mountain rescue operations. New uses are being added all the time, from surveying and rescue missions to monitoring infrastructure.

Austro Control supports the aviation industry in developing new technological solutions, opening up new types of application or simply in terms of implementing the new EU regulations. The Company is also involved in numerous projects that are due to be implemented in collaboration with logistics, infrastructure and telecoms providers.

The new EU regulations will deliver significant improvements for professional drone applications in particular. Businesses that specialise in flying drones can obtain certification from Austro Control, which enables them to carry out planned flights in higher categories of operations – within the specified framework – without having to apply for approval for every single flight. Known as a light UAS operator certificate or LUC, Austro Control issued the first certificate of this kind in Europe to Wiener Neustadt-based company Schiebel in early 2021.

There is massive potential for innovation in drone use. And in its role both as an aviation authority and as an air navigation service provider, Austro Control is committed to promoting cutting-edge applications and playing the part of an enabler working in partnership with the Austrian aviation industry.



10 FAKTEN

AUSTRO CONTROL: LUFTFAHRT-UMWELT-PIONIER

UMWELT

AUSTRO CONTROL IST SICH SEINER VERANTWORTUNG FÜR DIE UMWELT BEWUSST. DAS UNTERNEHMEN VERBESSERT KONTINUIERLICH SEINE UMWELTLEISTUNG DANK SEINES ZERTIFIZIERTEN UMWELTMANAGEMENTSYSTEMS. UNTER EINHALTUNG DER HÖCHSTEN SICHERHEITSSTANDARDS LEISTET AUSTRO CONTROL EINEN WESENTLICHEN BEITRAG ZUR REDUKTION SCHÄDLICHER EMISSIONEN AUS DEM FLUGBETRIEB.

1 KÜRZERE FLUGWEGE IM ÖSTERREICHISCHEN LUFTRAUM

2012 hat Austro Control als eine der ersten europäischen Flugsicherungen einen Free Route Airspace implementiert – den Free Route Airspace Wien (FRAW). Durch eine Verkürzung der Flugstrecken können bis zu 32.500 t CO₂-Emissionen pro Jahr eingespart werden.

2 FREE ROUTE ÜBER DIE GRENZEN HINWEG

Der koordinierte Überflug zwischen Österreich – Slowenien (Free Route Airspace SAXFRA) spart bis zu weiteren 15.700 t CO₂-Emissionen pro Jahr.

Der Free Route Luftraum Südosteuropa (South East Common Sky Initiative Free Route Airspace – SECSI FRA) spart bis zu weiteren 9.100 t CO₂-Emissionen pro Jahr (im gemeinsamen südosteuropäischen Luftraum).

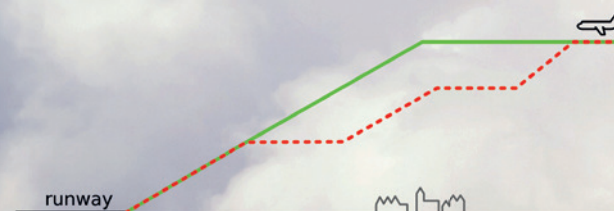


3 CONTINUOUS CLIMB (CC) – GERADEWEGS NACH OBEN

Bei kontinuierlichen Flugverfahren vermeidet das Flugzeug weitestgehend Horizontalflugphasen. 2019 konnten rund 69% aller Starts am Flughafen Wien als CC umgesetzt und damit der CO₂-Ausstoß um 24.650 t reduziert werden.

4 CONTINUOUS DESCENT (CD) – IM GLEITFLUG ZUR LANDUNG

Durch die Umsetzung kontinuierlicher Sinkflüge (CD) (grüne Linie) konnten 2019 rund 20.000 t CO₂-Emissionen eingespart werden.



¹ Rechnerisch, da Austro Control an beinahe allen Standorten ausschließlich „grünen“ Strom nutzt und somit kein Strom aus fossilen Quellen eingespart wird. Da aber auch erneuerbare Energiequellen indirekt zu einer CO₂-Emission führen – z.B. über Bau und Errichtung der Anlagen –, trägt jede Energieeinsparung zum Klimaschutz bei.

² Bezugswert, empfohlen vom Umweltbundesamt, REP 0654, 2018

5 IM DIALOG FÜR WENIGER LÄRM

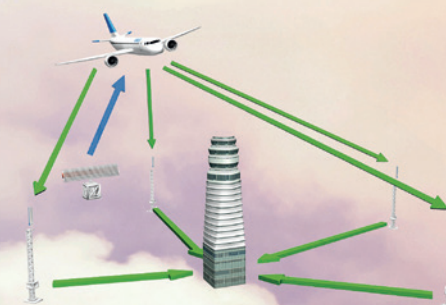
Als Gründungsmitglied des Dialogforums Flughafen Wien ist Austro Control seit vielen Jahren verlässlicher und konstruktiver Partner für die Entwicklung und Umsetzung lärmreduzierender Maßnahmen am und rund um den Flughafen Wien.

7 BEI DER TECHNIK EINEN SCHRITT VORAUSS

Austro Control hat mit dem Austrian Wide Area Multilateration System (AWAM) das weltweit größte und komplexeste System zur Positionsbestimmung von Flugzeugen implementiert.

Dank AWAM und weiterer Maßnahmen konnten 2019 in Summe folgende Einsparungen erreicht werden:

- Rund 1.200 MWh Strom
- Rechnerisch¹ entspricht dies 310 t CO₂ (bezogen auf die österreichische Stromaufbringung² 2017).



10 PLATIN-STANDARD FÜR NEUEN AUSTRO TOWER

Planung, Konzeption und Realisierung unserer neuen Unternehmenszentrale haben sich an den Vorgaben der Österreichischen Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (ÖGNI) orientiert. Bei der Prüfung durch externe Auditoren konnte das Gebäude schon jetzt den (höchsten =) Platin-Standard erreichen.

6 KOORDINIERTER ABLÄUFE VOM GATE BIS ZUM TAKE-OFF

Am Flughafen Wien wurden für das Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) Einspareffekte in Höhe von 6.300 t CO₂ über 30 Monate ermittelt, das entspricht einer Emissionseinsparung von rund 2.500 t CO₂ pro Jahr.

8 „GRÜNER“ STROM AUS PHOTOVOLTAIK

Mit bereits fünf PV-Anlagen kann Austro Control eine jährliche Menge elektrischer Energie von insgesamt 20 Megawattstunden (MWh) bereitstellen.

9 STANDORTE FÜR DIE ZUKUNFT

Die Stromersparnis durch Modernisierung der bestehenden Gebäude beläuft sich auf bis zu 500 MWh jährlich. Die eingesparten 500 MWh entsprechen – bezogen auf den österreichischen Strommix² 2017 – rechnerisch¹ einer Emissionseinsparung von knapp 130 t CO₂.



10 FACTS

AUSTRO CONTROL – AN ENVIRONMENTAL PIONEER

ENVIRONMENT

AUSTRO CONTROL IS FULLY AWARE OF ITS ENVIRONMENTAL RESPONSIBILITIES. THE COMPANY IS CONTINUOUSLY IMPROVING ITS ENVIRONMENTAL PERFORMANCE THANKS TO ITS CERTIFIED ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM. ADHERING TO THE HIGHEST SAFETY STANDARDS, AUSTRO CONTROL HAS MADE A SIGNIFICANT CONTRIBUTION TO REDUCING HARMFUL EMISSIONS FROM FLIGHT OPERATIONS.

1 SHORTER ROUTES IN AUSTRIAN AIRSPACE

In 2012, Austro Control became one of the first ANSPs in Europe to start rolling out free route airspace – the Free Route Airspace Wien (FRAW). The shorter flight paths created as a result helped reduce CO₂ emissions by as much as 32,500 t a year.

2 FREE ROUTE BEYOND BORDERS

Coordination of en route flights between Austria and Slovenia (Slovenia Austria Cross Border Free Route Airspace or SAXFRA) cuts CO₂ emissions by an additional 15,700 t each year.

The South East Common Sky Initiative Free Route Airspace (SECSI FRA) delivers a further annual decrease of 9,100 t (for the whole of the south east European airspace).

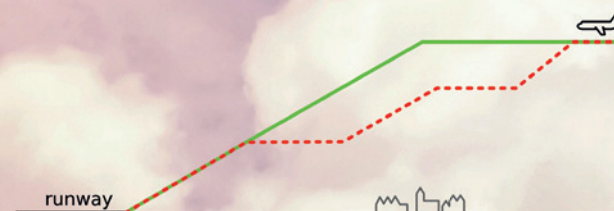


3 CONTINUOUS CLIMB (CC) – UP, UP AND AWAY

Continuous climbs and descents allow aircraft to avoid periods of horizontal flight as far as possible. In 2019, 69% of all departures from Vienna International Airport were CC operations, which helped cut CO₂ emissions by 24,650 t.

4 CONTINUOUS DESCENT (CD) – GLIDING TO THE DESTINATION

Implementing continuous descents (green line) brought about a 20,000 t drop in CO₂ emissions in 2019.



¹As Austro Control only uses green electricity at virtually all of its sites, there is no actual reduction in the amount of fossil fuels used to generate electricity. Given that renewable energy forms result in indirect CO₂ emissions – e.g. constructing plants – all energy savings make a contribution to climate protection.

²Reference value, recommended by Environment Agency Austria, REP 0654, 2018

5 NOISE REDUCTION DIALOGUE

As a founding member of the Dialogforum Flughafen Wien (Vienna Airport Dialogue Forum), Austro Control has been a reliable and constructive partner to the local community for many years regarding the development and implementation of noise-reduction measures at and around Vienna International Airport.

6 COORDINATED PROCESSES FROM GATE TO TAKE-OFF

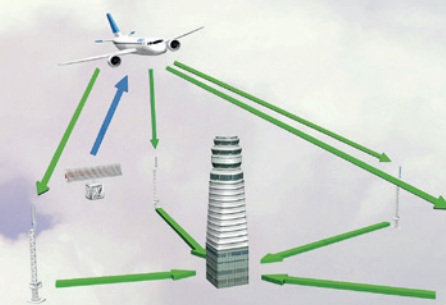
Measures with the potential to cut CO₂ emissions by 6,300 t over a 30-month period were identified at Vienna International Airport under an Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) project. This represents a reduction of around 2,500 t CO₂ a year.

7 TECHNOLOGY: ALWAYS ONE STEP AHEAD

Austro Control has introduced the Austria-Wide Area Multilateration System (AWAM), which is the world's largest and most sophisticated system for fixing aircraft positions:

AWAM helped deliver the following savings in 2019:

- Around 1,200 MWh of electricity
- Theoretically¹, this corresponds to 310 t CO₂ (based on Austrian electricity generation² in 2017).



8 GREEN ELECTRICITY FROM PHOTOVOLTAICS

With five PV arrays now installed, Austro Control's photovoltaic energy generation capacity amounts to 20 MWh.

9 EFFICIENT BUILDINGS

Work to modernise existing building stock has delivered energy savings of up to 500 MWh a year. This saving – based on the Austrian electricity mix² for 2017 – theoretically¹ translates into a 130 t drop in CO₂ emissions.



10 PLATINUM STANDARD FOR THE NEW AUSTRO TOWER

Planning, design and construction of the new headquarters followed the standards drawn up by the Austrian Sustainable Building Council (ÖGNI). An external audit showed that the building conforms with ÖGNI's highest standard, Platinum.

BILANZ

BALANCE SHEET

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2020 DER AUSTRO CONTROL
ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR ZIVILLUFTFAHRT MIT
BESCHRÄNKTER HAFTUNG, WIEN

BALANCE SHEET AS OF 31 DECEMBER 2020 OF AUSTRO CONTROL
ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR ZIVILLUFTFAHRT MIT
BESCHRÄNKTER HAFTUNG, VIENNA

- | | |
|----|---|
| 30 | Aktiva
<i>Assets</i> |
| 31 | Passiva
<i>Equity and liabilities</i> |
| 32 | Gewinn & Verlustrechnung
<i>Income Statement</i> |

AKTIVA

ASSETS

	31. Dez. 2020 31 st Dec. 2020 €	31. Dez. 2020 31 st Dec. 2020 Σ€	31. Dez. 2020 31 st Dec. 2020 ΣΣ€	31. Dez. 2019 31 st Dec. 2019 T€
A. ANLAGEVERMÖGEN NON-CURRENT ASSETS				
I. Imaterielle Vermögensgegenstände Intangible assets				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen Concessions, industrial property rights and similar rights and advantages, as well as licences derived therefrom	68.252.021,43			74.276
2. Geleistete Anzahlungen Prepayments	4.122.135,58			3.639
		72.374.157,01		77.915
II. Sachanlagen Property, plant and equipment				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund Land and buildings, including buildings on third party land	49.142.568,91			49.511
2. Technische Anlagen und Maschinen Technical equipment, plant and machinery	60.655.434,52			66.012
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung Other equipment, fixtures and fittings	5.641.661,77			6.510
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau Prepayments and assets under construction	16.266.786,36			15.393
		131.706.451,56		137.426
III. Finanzanlagen Financial assets				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen Investments in Group companies	67.728,29			68
2. Beteiligungen Investments in associates	58.098,76			58
3. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens Investment securities	209.851.740,00			209.317
		209.977.567,05		209.443
			414.058.175,62	424.784
B. UMLAUFVERMÖGEN CURRENT ASSETS				
I. Vorräte Inventories				
Hilfs- und Betriebsstoffe Raw materials and consumables		67.171,25		88
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände Receivables and other assets				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr € 329.761,92 (i.Vj.: T€ 243) Trade receivables, of which receivables with maturities of more than one year: €329,761.92 (2019: T€243)	33.226.580,80			52.771
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen Receivables from Group companies	370.340,00			99
3. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände Other receivables and assets	757.513,10			7.306
		34.354.433,90		60.176
III. Guthaben bei Kreditinstituten Deposits		23.105.496,08		52.861
			57.527.101,23	113.125
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN ACCRUED AND DEFERRED ASSETS			2.920.869,08	3.439
D. AKTIVE LATENTE STEUERN DEFERRED TAX ASSETS			98.328.000,00	80.747
			572.834.145,93	622.095

PASSIVA

EQUITY AND LIABILITIES

	31. Dez. 2020 31 st Dec. 2020 €	31. Dez. 2020 31 st Dec. 2020 Σ€	31. Dez. 2019 31 st Dec. 2019 T€
A. EIGENKAPITAL EQUITY			
I. Eingefordertes und eingezahltes Stammkapital Share capital	25.000.000,00		25.000
II. Kapitalrücklagen Capital reserves			
Nicht gebundene Unappropriated	41.747.293,71		41.747
III. Gewinnrücklagen Retained earnings			
1. Gesetzliche Rücklage Statutory reserves	2.500.000,00		2.500
2. Andere Rücklagen (freie Rücklagen) Other reserves (unappropriated)	22.398.471,23		22.399
IV. Bilanzverlust davon Gewinnvortrag / Verlustvortrag € 2.306.467,47 (i.Vj.: T€ 3.386) Loss for the period, of which €2,306,467.47 (i.Vj.: T€ 3,386)	-53.888.315,81		2.306
		37.757.449,13	93.952
B. RÜCKSTELLUNGEN PROVISIONS			
1. Rückstellungen für Abfertigungen Provisions for termination benefits	79.256.179,00		92.754
2. Rückstellungen für Pensionen Provisions for pensions	363.455.371,00		355.197
3. Steuerrückstellungen Tax provisions	622.000,00		668
4. Sonstige Rückstellungen Other provisions	29.073.410,26		40.258
		472.406.960,26	488.877
C. VERBINDLICHKEITEN LIABILITIES			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 3.827.064,65 (i.Vj.: T€ 12.093) Trade payables, of which payables with maturities of up to one year €3,827,064.65 (2019: €12,093 thousand)	3.827.064,65		12.093
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 607.506,89 (i.Vj.: T€ 844) Liabilities to Group companies, of which liabilities with maturities of up to one year €607,506.89 (2019: €844 thousand)	607.506,89		845
3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 8.938,93 (i.Vj.: T€ 29) Liabilities to associates, of which liabilities with maturities of up to one year €8,938.93 (2019: €29 thousand)	8.938,93		29
4. Sonstige Verbindlichkeiten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 50.852.063,95 (i.Vj.: T€ 17.708); davon aus Steuern: € 1.776.537,66 (i.Vj.: T€ 285); davon i.R. der sozialen Sicherheit: € 2.203.013,34 (i.Vj.: T€ 2.230) Other liabilities of which liabilities with maturities of up to one year €50,852,063.95 (2019: €17,708 thousand); tax €1,776,537.66 (2019: €285 thousand); social security €2,203,013.34 (2019: €2,230 thousand)	50.852.063,95		17.709
		55.295.574,42	30.676
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN ACCRUED AND DEFERRED LIABILITIES		7.374.162,12	8.590
		572.834.145,93	622.095

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

INCOME STATEMENT

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR
VOM 1. JÄNNER 2020 BIS 31. DEZEMBER 2020 DER AUSTRO
CONTROL ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR ZIVILLUFTFAHRT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG, WIEN

AUSTRO CONTROL ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR
ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG, VIENNA:
INCOME STATEMENT FOR THE YEAR ENDED
31 DECEMBER 2020

	2020	2020	2019
	€	Σ€	T€
1. UMSATZERLÖSE REVENUE		141.016.438,43	317.945
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE OTHER OPERATING INCOME			
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen Gains on reversal of provisions	3.373.478,33		887
b) Übrige Other	1.597.336,72		1.573
		4.970.815,05	2.460
3. PERSONALAUFWAND PERSONNEL EXPENSES			
a) Gehälter Salaries	-98.831.674,38		-129.041
b) Soziale Aufwendungen Employee benefit expenses			
aa) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen Expenses for termination benefits and contributions to employee provident funds	6.332.991,78		-13.169
bb) Aufwendungen für Altersversorgung Expenses for retirement benefits	-15.120.631,84		-65.741
cc) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben u. Pflichtbeiträge Expenses for social security, pay-related levies and contributions	-23.738.588,75		-24.624
dd) Sonstige Sozialaufwendungen Other employee benefit expenses	-945.998,90		-1.074
		-132.303.902,09	-233.649
4. ABSCHREIBUNGEN DEPRECIATION AND AMORTISATION			
Auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen On intangible and tangible fixed asset		-31.739.350,69	-31.264
5. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN OTHER OPERATING EXPENSES			
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 14 fallen Taxes other than item 14	-16.124,07		-17
b) Übrige Other	-47.561.916,71		-54.314
		-47.578.040,78	-54.331

	2020	2020	2019
	€	Σ€	T€
6. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 5 (BETRIEBSERGEBNIS) SUBTOTAL ITEMS 1-5 (EBIT)		-65.634.040,08	1.161
7. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS INCOME FROM OTHER FINANCIAL ASSETS		1.039.847,14	1.307
8. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE OTHER INTEREST AND SIMILAR INCOME		4.199.523,60	5.394
9. ERTRÄGE AUS DEM ABGANG VON UND DER ZUSCHREIBUNG ZU FINANZANLAGEN GAINS ON DISPOSAL OF FINANCIAL ASSETS		128.840,00	4.420
10. AUFWENDUNGEN AUS FINANZANLAGEN, DAVON ABSCHREIBUNGEN € 4.643.639,30 (I.V.J.: T€ 120) EXPENSES ARISING FROM FINANCIAL ASSETS, OF WHICH IMPAIRMENTS €4,643,639.30 (2019: €120 THOUSAND)		-4.643.639,30	-120
11. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN INTEREST AND SIMILAR EXPENSES		-10.167.272,58	-13.782
12. ZWISCHENSUMME AUS Z 7 BIS 11 (FINANZERGEBNIS) SUBTOTAL ITEMS 7-11 (NET FINANCE COSTS)		-9.442.701,14	-2.781
13. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 6 UND Z 12) EARNINGS BEFORE TAX (SUBTOTAL ITEMS 6 AND 12)		-75.076.741,22	-1.620
14. STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG TAXES ON INCOME			
a) laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag Current taxes	1.300.957,94		-8.789
b) latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag Deferred taxes	17.581.000,00		9.329
		18.881.957,94	540
15. JAHRESFEHLBETRAG LOSS		-56.194.783,28	-1.080
16. GEWINNVORTRAG AUS DEM VORJAHR PROFIT BROUGHT FORWARD FROM PREVIOUS YEAR		2.306.467,47	3.386
17. BILANZGEWINN / BILANZVERLUST PROFIT / LOSS FOR THE PERIOD		-53.888.315,81	2.306

ANHANG

NOTES

ANHANG 2020 DER AUSTRO CONTROL
ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR
ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER
HAFTUNG, WIEN

AUSTRO CONTROL ÖSTERREICHISCHE
GESELLSCHAFT FÜR ZIVILLUFTFAHRT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG,
VIENNA NOTES TO THE 2020
FINANCIAL STATEMENTS

- 35 Anwendung der unternehmensrechtlichen Vorschriften (I)
Application of the Austrian Business Code (I)
- 35 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden (II)
Accounting policies (II)
- 37 Erläuterungen zur Bilanz (III)
Notes to the balance sheet (III)
- 41 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung (IV)
Notes to the income statement (IV)
- 43 Nahestehende Unternehmen und Personen (V)
Related party disclosures (V)
- 44 Ergänzende Angaben (VI)
Supplementary disclosures (VI)

I. ANWENDUNG DER UNTERNEHMENSRECHTLICHEN VORSCHRIFTEN

Der vorliegende Abschluss 2020 ist nach den Vorschriften des UGB in der geltenden Fassung aufgestellt worden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist in Staffelform nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt worden.

Soweit es zur Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erforderlich ist, wurden im Anhang zusätzliche Angaben gemacht.

II. BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung sowie der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, aufgestellt. Auf die besonderen Erfordernisse aus der Zielsetzung der Gesellschaft und auf die Einbindung in das europäische Flugsicherungsgebührensysteem war Bedacht zu nehmen.

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 1191/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010, welche die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste geändert hat, wurde vom reinen Kostendeckungsprinzip im Bereich der Streckengebühren und ab 2015 auch im Bereich der An- und Abfluggebühren abgegangen. Betreffend das Verkehrsrisiko kommt es zur Risikoteilung zwischen den „Air Navigation Service Providern“ und den „Airspace Usern“.

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

Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen. Bedingt durch die aktuelle COVID-19 Krise wurde die 2019 verabschiedete Unternehmensstrategie angepasst und um ein entsprechend dimensioniertes Kostensenkungsprogramm erweitert. Dieses soll das stark in den Fokus gerückte Ziel der nachhaltigen Kostensenkung, das durch den starken Einbruch im Flugverkehr notwendig wurde, unterstützen. 2020 wurde bereits eine Einsparung ich Höhe von rundd EUR 58 Mio. € gegenüber dem geplanten Budget erzielt. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Restriktionen im Flugverkehr und der schwer abschätzbaren Verkehrsentwicklung wird dieser Weg konsequent weiterverfolgt. Die durch Gebühren nicht gedeckten Kosten für die Jahre 2020 und 2021 können durch eine spezielle COVID-19 - Regulierung der EU-Kommission ab dem Jahr 2023 nachverrechnet werden. Durch die Verordnung und die beschriebenen Maßnahmen wird der Eigenkapitalaufbau des Unternehmens in den nächsten Jahren sichergestellt. Bei der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur wurde eine unverzinst Geldmarkteinlage in Höhe von 30,0 Mio € aufgenommen.

Bei den Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewandt.

Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2020 oder in einem früheren Geschäftsjahr entstanden sind, wurden berücksichtigt.

I. APPLICATION OF THE AUSTRIAN BUSINESS CODE

The financial statements for 2020 have been prepared in accordance with the Austrian Business Code as amended.

The income statement is presented in narrative format, according to the nature of expense method.

Where necessary, additional disclosures have been made in the notes to provide a true and fair view of the Company's assets, liabilities, financial position and profitability.

II. ACCOUNTING POLICIES

The annual financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and the general requirement to present, to the maximum extent possible, a true and fair view of the company's assets, liabilities, financial position and profitability. The specific requirements arising from the Company's objects of business – especially the integration in the European route charges system – have been taken into account.

Commission Regulation (EU) No 1191/2010 of 16 December 2010 amending Regulation (EC) No 1794/2006 laying down a common charging scheme for air navigation services introduces a departure from the pure cost coverage principle for route charges, and for terminal charges from 2015 onwards. Traffic risk is to be shared between air navigation service providers and airspace users.

The financial statements have been prepared in accordance with the principle of completeness.

Measurement was based on the assumption that the Company will continue to operate as a going concern. In view of the current Covid-19 crisis, the strategy introduced in 2019 was adapted and now includes a corresponding cost-reduction programme. This is designed to support moves towards achieving long-term cost reductions, which have become the focus of attention due to the collapse in flight traffic. In 2020, savings of around EUR 58m on budgeted costs were recorded. The Company remains committed to this course of action due to the continuing restrictions on air travel and the uncertainty currently associated with forecasting future traffic levels. Under a special regulation introduced by the EU Commission in response to the pandemic, costs not covered by charges in 2020 and 2021 can be recovered from 2023 onwards. In tandem with the measures described above, this regulation will safeguard the consolidation of the Company's equity base over the coming years. A non-interest-bearing money-market deposit of EUR 30.0m was taken out with the Austrian Treasury.

The principle of individual recognition was applied to the measurement of assets and liabilities.

All identifiable risks and impending losses arising in 2020 or previous years were recognised.

Die Personalrückstellungen wurden gemäß IAS 19 bewertet. Die Gebührenabrechnung hat grundsätzlich nach den international anerkannten Rechnungslegungsstandards zu erfolgen (siehe Verordnung (EG) Nr. 317/2019 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum).

Immaterielle Vermögensgegenstände werden, soweit gegen Entgelt erworben, zu Anschaffungskosten aktiviert und abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden durchgeführt, wenn diese von Dauer sind.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr der Anschaffung voll abgeschrieben.

Die Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert bewertet. Fällt der Grund einer außerplanmäßigen Abschreibung in späteren Jahren weg, erfolgt eine Wertaufholung bis zu den historischen Anschaffungskosten.

Die Vorräte werden zu Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Wert am Bilanzstichtag bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Für erkennbare Risiken werden Einzelwertberichtigungen gebildet.

Bei der Bemessung der Rückstellungen wurden entsprechend den gesetzlichen Erfordernissen alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste berücksichtigt.

Die Bewertungsmethoden betreffend Personalrückstellungen wurden 2008 auf IAS 19 umgestellt. Gemäß AFRAC-Stellungnahme 27 stehen Rückstellungen für Abfertigungs- und Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen, die nach den Regeln des IAS 19 berechnet werden, im Einklang mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Es liegen gemäß IAS 19 versicherungsmathematische Gutachten vor, welche nach der Methode der laufenden Einmalprämie („Projected Unit Credit Method“) berechnet wurden. Es wurde mit Gehaltssteigerungen in Höhe von 1,4% (Vj: 1,4%) zuzüglich den kollektivvertraglich vorgesehenen Biennalsprüngen und mit Pensionssteigerungen in Höhe von 1,5% (Vj: 1,5%) gerechnet.

Je nach Laufzeit der jeweiligen Rückstellungsart kamen unterschiedliche Stichtagszinssätze zur Anwendung. Bei der Berechnung der Abfertigungsrückstellung wurde ein Zinssatz in Höhe von 0,7% (Vj: 1,0%), bei der Berechnung der Jubiläumsgeldrückstellung ein Zinssatz in Höhe von 0,5% (Vj: 0,8%) und bei der Berechnung der Rückstellung für die kollektivvertraglich zugesicherte Flugverkehrsleiter-Übergangsversorgung in Höhe von 1,0% (Vj: 1,3%) zur Anwendung gebracht. Für die Jahre 2020 und 2021 wurde kollektivvertraglich vereinbart die Gehälter krisenbedingt nicht anzupassen.

Für die Rückstellungsberechnung der kollektivvertraglich zugesagten Pensionen, die an eine Pensionskasse ausgelagert wurden,

The employee benefit obligations are measured in accordance with IAS 19. Calculation of charges for services must be based on the established international methods (see Regulation [EC] No 317/2019 laying down a common charging scheme for air navigation services, and Regulation (EC) No 550/2004 on the provision of air navigation services in the single European sky).

Intangible assets, if acquired for consideration, are capitalised at cost less depreciation.

Property, plant and equipment is recognised at cost less depreciation. Impairment writedowns are recognised where the losses in value are expected to be permanent.

Low value assets are written off in full during the year of their acquisition.

Financial assets are measured at the lower of cost or fair value. If the reason for an impairment ceases to apply in subsequent periods, the assets concerned are written up to historic cost.

Inventories are measured at the lower of cost or value at balance sheet date.

Receivables and other assets are reported at face value. Specific provisions are recognised for identifiable risks.

Provisions were recognised according to the legal requirements, taking account of all identifiable risks and contingent losses.

Measurement of employee benefit obligations was changed in 2008 to conform with IAS 19. According to AFRAC position paper 27, calculation of provisions for termination and pension obligations and similar obligations in accordance with IAS 19 is in compliance with Austrian commercial law.

Actuaries’ reports have been prepared using the projected unit credit method, as required by IAS 19. Annual increases in salaries of 1.4% (2019: 1.4%) and additional biennial increments provided for by the operative collective agreements were assumed, together with annual pension increases of 1.5% (2019: 1.5%).

A variety of discount rates were applied as at the reporting date, depending on the lifetime of the type of provision concerned. The provision for termination benefits was calculated on the basis of a discount rate of 0.7% (2019: 1.0%), the provision for jubilee benefits on that of a rate of 0.5% (2019: 0.8%), and the provision for transitional entitlements of air traffic controllers, which are guaranteed under the collective agreement, on that of a rate of 1.0% (2019: 1.3%). The collective agreement also includes a freeze on salary adjustments in 2020 and 2021, in view of the coronavirus crisis.

A discount rate of 1.2% (2019: 1.5%) was applied to the calcu-

wurde ein Zinssatz von 1,2% (Vj: 1,5%) angewandt, da die durchschnittliche kalkulierte Restlaufzeit länger als bei den anderen Verpflichtungen ist. Es werden für die Berechnung 2,4% (Vj: 2,4%) Gehaltssteigerungen herangezogen. Pensionssteigerungen werden in Höhe von 1,5% (Vj: 1,5%) berücksichtigt. Diese Erhöhung wurde durch eine kollektivvertragliche Anpassung ab 2020 für den Zeitraum von 5 Jahren ausgesetzt, um eine entsprechende Kosteneinsparung im Hinblick auf die durch die Pandemie bedingte Luftfahrtkrise zu erzielen. Als Pensionsantrittsalter wurde bei Flugverkehrsleitern ein Alter von 57 Jahren, bei allen anderen Mitarbeitern ein Alter von 64 Jahren herangezogen.

Für die Berechnung der Personalrückstellungen wurden als Rechnungsgrundlagen die AVÖ 2018-P „Angestellte“ verwendet.

Bei der Berechnung der Personalrückstellungen wurde keine Fluktuation angesetzt. Für die Ermittlung der Rechenzinssätze wurden Zinstabellen von anerkannten Aktuaren verwendet.

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit ihrem Entstehungskurs oder mit dem höheren Devisenbriefkurs zum Bilanzstichtag bewertet.

III. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Anlagevermögen

Die Aufgliederung des Anlagevermögens und seine Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagenspiegel angeführt (vergleiche Anlage 1 zum Anhang).

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern zu Grunde gelegt:

NUTZUNGSDAUER DER ABSCHREIBUNGEN
PERIOD OF DEPRECIATION

	von (Jahre) <i>from (years)</i>		bis (Jahre) <i>to (years)</i>
Lizenzrechte <i>Licensing rights</i>		4	
Software <i>Software</i>	4		15
Gebäude <i>Buildings</i>	20		50
Luftfahrzeuge <i>Aircraft</i>		30	
Technische Anlagen und Maschinen <i>Plant and machinery</i>	4		10
Betriebs- und Geschäftsausstattung <i>Fixtures, fittings, tools and equipment</i>	4		10

Die Tower-Neubauten an den Flughäfen Graz, Wien und Salzburg werden als Nutzungsrechte unter den immateriellen Vermögensgegenständen ausgewiesen und wurden durch die Austro Control bereits vollständig finanziert. Die Anschaffungskosten betragen für Graz rund 5,5 Mio €, für Wien rund 31,5 Mio € und für

lation of provisions for pension commitments under the collective agreement that were transferred to a pension fund. This was due to the fact that the average residual maturity is longer than that of the other obligations. Annual salary increases of 2.4% (2019: 2.4%) and annual pension increases of 1.5% (2019: 1.5%) were assumed. The latter increase was suspended for five years from 2020 by means of an amendment to the collective agreement. This was aimed at achieving the necessary cost savings in response to the crisis in the aviation sector triggered by the pandemic. The retirement age was taken as 57 for air traffic controllers and 64 for all other employees.

The AVÖ 2018-P Angestellte mortality tables for salaried employees were applied to the calculation of the employee benefit provisions.

No employee turnover was assumed. Interest tables compiled by reputable actuaries are used to calculate the discount rates.

Liabilities are reported at the settlement amount. Foreign currency liabilities are recognised at the higher of the respective exchange rate on the date of the transaction or the selling rate on the reporting date.

III. NOTES TO THE BALANCE SHEET

Non-current assets

The breakdown of the non-current assets and their movements during the financial year is disclosed in the fixed asset movement schedule.

Depreciation is based on the useful lives shown in the table below.

The new tower buildings at Graz, Vienna and Salzburg airports are disclosed as property rights under intangible assets. The new buildings were entirely financed by Austro Control. The approximate costs of construction were €5.5m for Graz, €31.5m for Vienna and €14.6m for Salzburg. In all cases, the standard useful

Salzburg rund 14,6 Mio €. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der Tower wurde einheitlich mit 33,3 Jahren festgelegt.

Der Grundwert der ausgewiesenen Grundstücke beträgt rund 13,7 Mio € (Vj: 13,7 Mio €).

Aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen besteht auf Grund von langfristigen Miet-, Pacht- und Leasingverträgen für das Geschäftsjahr 2020 eine Verpflichtung von rund 7,3 Mio € (Vj: 6,9 Mio €). Der Gesamtbetrag der Verpflichtung für die nächsten 5 Jahre beträgt rund 35,2 Mio € (Vj: 33,4 Mio €).

Es bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen aufgrund begonnener Investitionsvorhaben in Höhe von rund 14,3 Mio € (Vj: 11,5 Mio €) insbesondere aus den Projekten „TopSky“, „Surveillance Infrastruktur“, „Erneuerung der VCS Anlage“, „Erneuerung von Instrumentenlandesystemen“ und „Übersiedlung der Zentrale“.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens wurden auch zur gesetzlich vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Pensionen angeschafft. Im Geschäftsjahr wurde eine Abschreibung in Höhe von rund 4,6 Mio € (Vj: 0,1 Mio €) sowie eine Zuschreibung von rund 0,1 Mio € (Vj: 4,4 Mio €) vorgenommen.

Die Aufgliederung der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Beteiligungen sind auf Seite 48 zu entnehmen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist ein Betrag in Höhe von rund 0,3 Mio € mit einer Fristigkeit über einem Jahr enthalten.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 33,2 Mio € (Vj: 52,8 Mio €) beinhalten Forderungen aus Flugsicherungsstreckengebühren (Eurocontrol) in Höhe von rund 22,3 Mio € (Vj: 33,8 Mio €).

Bei den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich zur Gänze um Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

In den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von rund 2,9 Mio € (Vj: 3,4 Mio €) werden Rechnungen für in zukünftigen Perioden erhaltene Leistungen abgegrenzt, insbesondere Miet- und Wartungsrechnungen, die für einen längeren Zeitraum im Vorhinein bezahlt wurden.

Aktive latente Steuern

Es wurden insgesamt aktive latente Steuern in Höhe von rund 98,3 Mio € (Vj: 80,7 Mio €) angesetzt. Diese resultieren im Wesentlichen aus Bewertungsunterschieden zwischen Unternehmensrecht und Steuerrecht im Bereich der Personalarückstellungen. Die Erhöhung um rund 17,6 Mio € resultiert im Wesentlichen aus dem nach Abzug des bereits bei der Veranlagung 2019 geltend gemachten Verlustrücktrag in Höhe von rund 5,0 Mio € verbleibenden Verlustvortrag in Höhe von rund 72,5 Mio €.

life for the towers has been taken as 33.3 years.

The land value of the properties disclosed amounts to €13.7m (2019: €13.7m).

The use of off-balance-sheet property, plant and equipment gives rise to obligations under long-term rental and leasing agreements. In 2020 these amounted to approx. €7.3m (2019: €6.9m). The obligations for the next five years are a total of approx. €35.2m (2019: €33.4m).

As at balance sheet date, there were €14.3m in other financial commitments arising from investment projects in progress (2019: €11.5m); most of these related to the TopSky, Surveillance Infrastructure, Renewal of the VCS System, Renewal of Instrument Landing Systems, and Headquarters Relocation projects.

The securities held as non-current assets were in part acquired as statutory funding for the pension provisions. Impairments amounting to €4.6m (2019: €0.1m) and a write-up of €0.1m (2019: €4.4m) were recognised during the reporting period.

Analyses of the interests in Group companies and associates are shown on page 48.

Receivables and other assets

The trade receivables include an amount of approx. €0.3m that falls due in more than one year.

The trade receivables of €33.2m (2019: €52.8m) include around €22.3m (2019: €33.8m) in receivables from route charges (Euro-control).

All of the “Liabilities to Group companies” and “Liabilities to associates” concern trade payables.

Accrued and deferred assets

Prepayments and accrued assets of around €2.9m (2019: €3.4m) are amounts invoiced for services to be received in future periods; these are largely rentals and maintenance services that are paid in advance for extended periods.

Deferred tax assets

Deferred tax assets amounting to €98.3m (2019: €80.7m) have been recognised. In the main, these reflect measurement differences between employee benefit provisions under commercial and tax law. The increase of €17.6m was chiefly attributable to the remaining losses brought forward of approx. €72.5m following deduction of the loss carryback of around €5.0 which was realised in the assessment for 2019.

Zum Bilanzstichtag betragen die Bewertungsunterschiede aus temporären Bewertungsdifferenzen rd 320,8 Mio €, für die bei der Bewertung der aktuelle Steuersatz von 25% herangezogen wurde. Die Verlustvorträge, die in den nächsten Jahren verrechnet werden können, betragen rd 72,5 Mio €.

Aufgrund der Regulierung der Flugsicherungsgebühren durch Vorschriften der Europäischen Kommission ist sichergestellt, dass die durch den Einbruch des Flugverkehrs während der Pandemie nicht gedeckten Kosten für das Jahr 2020 und auch noch für 2021, in den Jahren ab 2023 über erhöhte Gebühren nachverrechnet werden können. Die Planungsrechnungen lassen, aufgrund dieser vorzunehmenden Nachverrechnungen, ein ausreichend zu versteuern-des Ergebnis in der Zukunft erwarten, welches den Ansatz aktiver latenter Steuern ermöglicht.

Stammkapital

Das Stammkapital beträgt unverändert 25,0 Mio € und wird zur Gänze von der Republik Österreich gehalten.

Kapitalrücklagen

Kapitalrücklagen in Höhe von insgesamt rund 41,8 Mio € aus der Einbringung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt gemäß § 4 Abs 1 Austro Control-Gesetz und der Umgliederung einer Rückstellung für Benutzungsbewilligung im Jahr 2003 bestehen unverändert.

Gewinnrücklagen

Die gesetzliche Rücklage steht bereits zur Gänze in Höhe von 2,5 Mio € zu Buche. Die anderen Gewinnrücklagen betragen zum Bilanzstichtag rund 22,4 Mio € (Vj: 22,4 Mio €).

Bilanzgewinn

Unter Berücksichtigung eines Gewinnvortrages in Höhe von rund 2,3 Mio € (Vj: 3,4 Mio €) wird ein Bilanzverlust in Höhe von rund 53,9 Mio € (Vj: ein Bilanzgewinn in Höhe von rund € 2,3 Mio €) ausgewiesen.

Rückstellungen

Die Rückstellungen für Abfertigungen, für Pensionen und für die in den sonstigen Rückstellungen ausgewiesenen Jubiläumsgelder werden auf Basis der seit 2018 angewandten Sterbetafeln (AVÖ 2018-P „Angestellte“) berechnet. Der daraus resultierende negative Effekt in Höhe von gesamt rund 20,9 Mio € wurde zur Gänze bereits im Berichtsjahr 2018 ergebniswirksam erfasst.

Die an die Pensionskasse ausgelagerten Pensionsverpflichtungen werden in der Bilanz saldiert dargestellt. Dem Barwert der Verpflichtung in Höhe von rund 484,1 Mio € (Vj: 484,6 Mio €) steht ein Marktwert des Pensionsplanvermögens in Höhe von rund 279,0 Mio € (Vj: 280,3 Mio €) gegenüber.

Die Rückstellung für die Übergangsregelung Flugverkehrsleiter in Höhe von 157,2 Mio € (Vj: 149,7 Mio €) ist ein wesentlicher Bestandteil der Rückstellungen für Pensionen.

Die Steuerrückstellungen betreffen Körperschaftsteuern aus Vorjahren.

Measurement differences arising from temporary differences amounted to €320.8m at the reporting date. A tax rate of 25% was applied for the measurement of this item. The losses brought forward which are available for use in the coming years stood at around €72.5m.

Under the European Commission regulations on air navigation charges, there is a guarantee that costs for 2020 and 2021 not covered by charges owing to the sharp decline in air traffic during the pandemic can be recovered by means of increased charges from 2023 onwards. The budget indicates that sufficient taxable earnings can be expected in future due to the recovery of these costs, and the Company is therefore in a position to recognise deferred tax assets.

Share capital

The share capital is unchanged at €25.0m, and is held in its entirety by the Austrian government.

Capital reserves

There was no change in the capital reserves, totalling approx. €41.8m, comprising the contribution of the Federal Office of Civil Aviation under section 4(1) Austro Control-Gesetz (Austro Control Act) and the reclassification in 2003 of a provision for an operating permit.

Retained earnings

The entire statutory reserve of €2.5m was already in place at the start of the period. Other retained earnings at balance sheet date were approx. €22.4m (2019: €22.4m).

Profit for the period

Profit of €2.3m (2019: €3.4m) was brought forward from the previous year, meaning that the loss for the year under review stood at €53.9m (2019: profit of €2.3m).

Provisions

The provisions for termination benefits and pensions, and the provisions for jubilee benefits recognised under other provisions were calculated using the AVÖ 2018-P Angestellte mortality tables, which have been applied since 2018. The resulting negative effects of €20.9m were recognised in full in profit or loss in 2018.

The pension obligations transferred to the pension fund are netted on the balance sheet. The fair value of the pension plan assets totalled €484.1m (2019: €484.6m), while the present value of the obligations amounted to approx. €279.0m (2019: €280.3m).

The provisions of €157.2m (2019: €149.7m) for the transitional arrangements for air traffic controllers represents a significant proportion of the pension provisions.

The tax provisions relate to corporation tax liability from previous periods.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN
OTHER PROVISIONS

	31. Dez. 2020 31 st Dec. 2020 €	31. Dez. 2019 31 st Dec. 2019 €
Jubiläumsgelder <i>Jubilee benefits</i>	17.415.147,00	20.022.490,00
nicht konsumierte Urlaube <i>Unused leave</i>	6.923.249,00	11.386.015,00
Personalkosten <i>Personnel expenses</i>	1.242.231,00	5.310.129,00
Vertragsauflösungskosten <i>Costs of terminating contracts</i>	2.345.988,49	2.421.977,00
ausstehende Rechnungen <i>Incoming bills outstanding</i>	1.021.822,86	992.149,97
Regressforderungen <i>Recourse claims</i>	124.971,91	124.971,91
	29.073.410,26	40.257.732,88

Verbindlichkeiten

Sämtliche Verbindlichkeiten haben Laufzeiten, welche geringer als ein Jahr sind.

Im Posten „Sonstige Verbindlichkeiten“ sind Aufwendungen in Höhe von rund 5,6 Mio € (Vj: 4,8 Mio €) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden; davon betreffen im Wesentlichen rund 3,8 Mio € (Vj: 3,3 Mio €) Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern und rund 1,2 Mio € (Vj: 1,2 Mio €) Sozialversicherungsbeiträge.

Im Bilanzposten „Sonstige Verbindlichkeiten“ ist außerdem eine Verbindlichkeit gegenüber dem BMK in Höhe von rund 8,0 Mio € (Vj: 4,7 Mio €) ausgewiesen, welche durch die Saldierung der Abrechnung des Rahmenvertrages mit dem BMK in Höhe von rund 10,0 Mio € (Vj: 12,5 Mio €) und den unterjährigen Akontozahlungen entstanden ist. Die kurzfristige Mittelaufnahme bei der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur in Höhe von 30,0 Mio € ist ebenfalls im Bilanzposten „Sonstige Verbindlichkeiten“ auszuweisen.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich zur Gänze um Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

In den passiven Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von rund 7,4 Mio € (Vj: 8,6 Mio €) sind vorweg vereinnahmte Beträge abgegrenzt. Dieser Posten beinhaltet insbesondere Kostenzuschüsse seitens EU-Förderagenturen und den durch den portugiesischen Air Navigation Service Provider zu leistenden COOPANS Beitrittsbeitrag.

Liabilities

All the liabilities have maturities of less than one year.

The “Other liabilities” item includes expenses of approx. €5.6m (2019: €4.8m) that are not due until after the balance sheet date; these mainly consist of liabilities to employees of approx. €3.8m (2019: €3.3m), and of social security contributions of approx. €1.2m (2019: €1.2m).

A liability to the Austrian Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology of approx. €8.0m (2019: €4.7m), arising from netting of the approx. €10.0m (2019: €12.5m) due under the framework agreement with the Ministry and the intrayear payments on account, is recognised under this item. Short-term financing of EUR 30.0m taken out with the Austrian Treasury is also carried under other liabilities.

All of the liabilities to Group companies and to associates are trade payables.

Accrued and deferred liabilities

The accrued and deferred liabilities of approx. €7.4m (2019: €8.6m) include amounts received in advance. In particular, this item includes funding from EU agencies, and the charge payable by the Portuguese ANSP in relation to its accession to COOPANS.

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND
VERLUSTRECHNUNG

IV. NOTES TO THE INCOME STATEMENT

UMSATZERLÖSE
REVENUE

	2020 2020 €	2019 2019 €
Erlöse aus Flugsicherungsstreckengebühren <i>Route charges</i>	89.697.407,66	226.184.695,03
Erlöse aus An- und Abfluggebühren <i>Terminal navigation charges</i>	17.380.488,91	46.877.631,50
Erlöse aus erbrachten Leistungen an das BMLV <i>Charges for services rendered to Ministry of Defense</i>	10.840.431,00	12.038.548,00
Erlöse aus erbrachten Leistungen an das BMK <i>Charges for services rendered to Ministry of Transport, Innovation and Technology</i>	9.776.440,00	12.203.215,00
Erlöse aus tarifmäßig abzurechnenden Leistungen und Prüfungstaxen <i>Fees invoiced due to pay scales and testing fees</i>	7.607.285,58	12.267.507,69
Erlöse aus sonstigen Leistungen <i>Additional services</i>	5.714.385,28	9.597.771,05
	141.016.438,43	317.944.844,82

Ab 2012 können unter Anwendung des neuen Regulierungssystems betreffend Flugsicherungsstreckengebühren Unterdeckungen aus der Verkehrsrisikoteilung und der Inflationsanpassung sowie aus der regulierten Verrechnungsposition „cost exempt from cost sharing“ in künftigen Unit Rates berücksichtigt werden. Die daraus resultierenden Nachverrechnungen der zweiten Referenzperiode („RP 2 - 2015 bis 2019“) betragen zum Bilanzstichtag gesamt rund 29,3 Mio € (Vj: 30,1 Mio € gebührenreduzierend) und werden in den künftigen Perioden der RP 3 (2021 bis 2024) gebührenerhöhend angesetzt.

Ab 2015 unterliegen die An- und Abfluggebühren ebenfalls dem neuen Regulierungssystem. Aus der Verkehrsrisikoteilung und der Inflationsanpassung sowie aus der regulierten Verrechnungsposition „cost exempt from cost sharing“ der RP 2 (2015 bis 2019) sind kumuliert rund 11,2 Mio € in künftigen Perioden der RP 3 (2021 – 2024) gebührenerhöhend (Vj: 1,4 Mio € gebührenreduzierend) zu berücksichtigen.

Bedingt durch die aktuelle COVID-19 Krise wurde für das erste und zweite Jahr der RP 3 (2020 und 2021) der Verrechnungsmodus des Regulierungssystems derart abgeändert, dass die tatsächlichen Unterdeckungen dieser beiden Jahre ab dem Jahr 2023, über einen Zeitraum von 5 bis 7 Jahre verteilt, in den Unit Rates gebührenerhöhend berücksichtigt werden. Für das Geschäftsjahr 2020 beträgt die saldierte Unterdeckung rund 68,6 Mio € für die Flugsicherungsstreckengebühren und 18,6 Mio € für die An- und Abfluggebühren.

Personalaufwand

Im Posten Gehälter sind positive Effekte aus der Rückstellungsveränderung für Jubiläumsgelder in Höhe von rund € 1,2 Mio € enthalten (im Vorjahr resultierte daraus ein Aufwand in Höhe von € 2,6 Mio €).

Since 2012, under the new regulation system for route charges, it has been possible to reflect under-recoveries for traffic risk sharing, inflation adjustments and amounts included under the costs exempt from cost sharing offsetting item in adjustments to future unit rates. As at balance sheet date, the resultant adjustments for the second reference period (RP 2, 2015-2019) totalled approx. €29.3m (2019: €30.1m downward adjustment); these will be reflected in increases in the charges in future periods of RP 3 (2021-2024).

Terminal charges have also been subject to a new regulation system since 2015. A cumulative adjustment of approx. €11.2m (2019: €1.4m downward adjustment) for traffic risk sharing and inflation, as well as for amounts recognised as offsets under costs exempt from cost sharing for RP 2 (2015-2019) will raise charges for future periods of RP 3 (2021-2024).

In view of the current Covid-19 crisis, the offsetting method for the first and second year of RP 3 (2020 and 2021) was amended to allow for the under-recoveries from these two years to be reflected in increased unit rates from 2023, spread across a period of between five and seven years. In 2020, net under-recoveries for route charges amounted to €68.6m and those for terminal charges to €18.6m.

Personnel expenses

The “Salaries” item includes positive effects from changes to allocations to provisions for jubilee benefits of around €1.2m (2019: €-2.6m).

MITARBEITER
EMPLOYEES

Im Jahresdurchschnitt auf Vollzeitbasis Yearly average full time equivalent	2020 2020	2019 2019
Angestellte Employees	1.070	1.053,5
Die Aufwendungen für Abfertigungen und Pensionen setzen sich wie folgt zusammen: Expenses for termination benefits and pensions were as follows:	Abfertigungen Termination benefits €	Pensionen Pensions €
Geschäftsführer Management Board	0,00	44.581,00
Sonstige Arbeitnehmer Other employees	-6.332.991,78	15.076.050,84
	-6.332.991,78	15.120.631,84

In den Aufwendungen für Abfertigungen sind Aufwendungen in Höhe von T€ 723 (Vj: T€ 753) enthalten, die an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse zu leisten waren.

“Expenses for termination benefits” include expenses of €723 thousand (2019: €753 thousand) in payments to the employee provident fund.

In den Aufwendungen für Altersversorgung sind Aufwendungen in Höhe von T€ 1.276 (Vj: T€ 1.248) enthalten, die aufgrund des im 2. Kollektivvertrag vorgesehenen beitragsorientierten Pensionsmodells an die überbetriebliche Pensionskasse zu leisten waren.

Payments of €1,276 thousand (2019: €1,248 thousand) to the multi-employer pension fund, due under the defined contribution pension plan provided for by the second collective agreement, are reported under expenses for pensions.

ABSCHREIBUNGEN

DEPRECIATION AND AMORTISATION

	2020 2020 €	2019 2019 €
Planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen Depreciation and amortisation on intangible and tangible fixed asset	31.472.784,34	30.875.446,58
Abschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände gemäß § 13 EStG Depreciation of low value assets pursuant to section 13 Austrian Income Tax Act	266.566,35	388.536,52
	31.739.350,69	31.263.983,10

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

OTHER OPERATING EXPENSES

	2020 2020 €	2019 2019 €
Steuern, soweit sie nicht unter Z 14 fallen Taxes other than item 14	16.124,07	16.899,75
Übrige Sundry other operating expenses	47.561.916,71	54.313.764,02
	47.578.040,78	54.330.663,77

Die ausgewiesenen übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten insbesondere Miet- und Leasingaufwand, Versicherungsaufwand, Mitgliedsbeiträge, Instandhaltungsaufwand, Raumaufwand, Fremdleistungen und Wertberichtigungen.

“Sundry other operating expenses” include rental and leasing expenses, insurance expenses, membership fees, maintenance expenses, facility expenses, third party services and impairment losses.

Finanzergebnis

Im Posten Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge sind entsprechend der Regeln IAS 19 Planerträge aus der Pensionskassenveranlagung in Höhe von € 4.150.253 (Vj: T€ 5.323) enthalten. Die Veranlagung erfolgt im Wesentlichen in Anleihen und Aktien.

Net finance costs

In accordance with IAS 19, other interest and similar income includes income from pension fund investments of €4,150,253 (2019: €5,323 thousand). The investments are mainly bonds and shares.

Im Posten Zinsen und ähnliche Aufwendungen sind Zinskosten betreffend die gemäß IAS 19 bilanzierten Personalrückstellungen in Höhe von € 10.165.101 (Vj: T€ 13.746) enthalten.

Likewise in accordance with IAS 19, interest and similar expense includes expense for employee benefit obligations of €10,165,101 (2019: €13,746 thousand).

Das um die aus der Bilanzierung der Personalrückstellungen gemäß IAS 19 resultierenden Zinseffekte bereinigte Finanzergebnis beträgt somit - T€ 3.428 (Vj: T€ 5.642).

Net finance costs adjusted for interest on employee benefit obligations stated in accordance with IAS 19 amounted to €-3,428 thousand (2019: €5,642 thousand).

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Im Posten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind im Wesentlichen Aufwendungen für die Mindestkörperschaftsteuer 2020 in Höhe von € 1.750, Erträge aus Anspruchsverzinsungen betreffend der Veranlagungen 2018 und 2019 in Höhe von gesamt rund € 49.000 und ein Ertrag aus der Geltendmachung des Verlustrücktrag 2020 bei der Veranlagung 2019 in Höhe von € 1.250.000 (Vj: Körperschaftsteuer 2019 in Höhe von T€ 8.738) enthalten. Demgegenüber wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 17.581 (Vj: T€ 9.329) angesetzt, welche sich zum wesentlichen Teil aus dem verbleibenden steuerlichen Verlustvortrag ergeben.

Taxes on income

Taxes on income are mainly made up of minimum corporation tax expense for 2020 of €1,750, income from late payment and repayment interest related to the 2018 and 2019 tax assessments totalling €49,000, and income of €1,250,000 from utilisation of the loss carryback for 2020 in the 2019 tax assessment (2019: corporation tax expense for 2019 of €8,738 thousand). The deferred tax assets of €17,581 thousand (2019: €9,329 thousand) were mainly recognised in respect of the remaining tax loss carryforward.

V. NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung (BMLV) besteht ein unbefristeter Rahmenvertrag über die teilweise Mitbenutzung der Infrastruktur sowie über die Erbringung von Dienstleistungen. Der Vertrag ist auf unbefristete Dauer abgeschlossen und kann durch das Bundesministerium für Landesverteidigung unter Berücksichtigung einer 18-monatigen Kündigungsfrist jeweils zum Jahresende aufgelöst werden. Die Vergütung für die in Anspruch genommenen Leistungen erfolgt auf Basis des Kostendeckungsprinzips im Rahmen einer jährlichen Kostenabrechnung.

V. RELATED PARTY DISCLOSURES

There is a framework agreement with the Ministry of Defence regarding the joint use of some infrastructure and the provision of services. The agreement is of indefinite duration and can be terminated by the Ministry at the end of each year with 18 months’ notice. Payment is on a cost recovery basis, and settlement is made annually.

Mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) besteht ein Rahmenvertrag über die Erbringung diverser Dienstleistungen im Bereich der behördlichen Aufgaben (Luftfahrtagentur). Dieser wurde für den Zeitraum 2017 bis 2020 abgeschlossen. Ein neuer Rahmenvertrag für den Zeitraum bis 2024 ist mit dem BMK ausverhandelt aber noch nicht unterfertigt. Hinsichtlich der tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen erfolgt unter Berücksichtigung des Kostendeckungsprinzips eine jährliche Abrechnung.

A framework agreement is in place with the Austrian Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology for the provision of various official aviation-agency-related services. The agreement runs from 2017 to 2020. A new framework agreement with the Ministry for the period to 2024 has been negotiated, but not yet signed. Payment for the services used is on a cost recovery basis, and settlement is made annually.

Die übrigen an die Republik Österreich erbrachten Leistungen sind marktüblich und nicht wesentlich.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und an Unternehmen, mit welchen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind auf der Seite 48 zu entnehmen. Geschäftsbeziehungen zu diesen Unternehmen erfolgen ausschließlich zu marktüblichen Bedingungen.

Die Organe der Gesellschaft auf der Seite 45 aufgelistet. Zu diesen Organen der Gesellschaft werden keine wesentlichen Geschäftsbeziehungen unterhalten.

VI. ERGÄNZENDE ANGABEN

Die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates sind in einer gesonderten Aufstellung auf der Seite 45 angegeben.

Die Bezüge der Geschäftsführung und die Aufsichtsratsvergütungen betragen im Berichtszeitraum:

BEZÜGE GESCHÄFTSFÜHRUNG / AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

REMUNERATION OF THE MANAGEMENT BOARD AND SUPERVISORY BOARD	2020 2020 €	2019 2019 €
Mitglieder der Geschäftsführung Management Board	373.549,69	436.066,81
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung Former Management Board members	123.700,78	121.395,68
Aufsichtsrat Supervisory Board	54.457,54	60.874,75
	551.708,01	618.337,24

Als Abschlussprüfer wurde die Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft bestellt. Für die Prüfung der Jahresabschlüsse 2020 gemäß UGB und IFRS wurde ein Honorar in Höhe von € 57.580 vereinbart. Sonstige Bestätigungsleistungen wurden in Höhe von € 37.560 erbracht.

Wien, am 11. März 2021

Die Geschäftsführung:


Dr. Valerie Hackl


DI Mag. Axel Schwarz

The other services rendered to the government are at normal market prices beneath the materiality threshold.

The investments in Group companies and associates are set out on page 48. The business relationships with these entities are exclusively at normal market terms.

The Company's governing bodies are shown on page 45. There are no material business dealings with members of the governing bodies.

VI. SUPPLEMENTARY DISCLOSURES

The membership of the Management and Supervisory Board is separately disclosed shown on page 45.

The boards' remuneration in the period under review was as follows:

Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft was appointed as the external auditor. A fee of €57,580 was agreed for the audit of the 2020 financial statements in accordance with the Austrian Business Code and IFRS. Other audit services amounting to €37,560 were provided.

Vienna, 11 March 2021

The Management Board


Valerie Hackl


Axel Schwarz



ORGANE DER GESELLSCHAFT



Geschäftsführung

Dr. Valerie H A C K L, Wien
DI Mag. Axel S C H W A R Z, Wien

Aufsichtsrat

Mag. Karin T A U S Z, Wien (Vorsitzende ab 20.05.2020)
Dr. Günther O F N E R, Wien (stellv. Vorsitzender)
DI Judith E N G E L, Wien (ab 13.01.2021)
Mag. Elisabeth L A N D R I C H T E R, Wien
Dr. Rudolf P E N D L, Wien (ab 20.05.2020)
Dr. Karin V O R A U E R - M I S C H E R, Wien
Dr. Werner W A L C H, Wien (Vorsitzender bis 24.01.2020)
Kathrin G L O C K, Treffen am Ossiachersee (bis 13.01.2021)
Mag. Katharina L E V I N A - R A B L, Wien (bis 20. 05. 2020)

vom Betriebsrat entsandt:

Ing. Gerald H A L B W I R T, Sierndorf
Alexander R O V I N A, Himberg
Peter S E N E K O W I T S C H, Gratwein-Straßengel

GOVERING BODIES



Management Board

Dr. Valerie H A C K L, Wien
DI Mag. Axel S C H W A R Z, Wien

Supervisory Board

Mag. Karin T A U S Z, Wien (Chairwomen from 20th May 2020)
Dr. Günther O F N E R, Wien (Deputy Chairman)
DI Judith E N G E L, Wien (from 13th Jan 2021)
Mag. Elisabeth L A N D R I C H T E R, Wien
Dr. Rudolf P E N D L, Wien (from 20th May 2021)
Dr. Karin V O R A U E R - M I S C H E R, Wien
Dr. Werner W A L C H, Wien (Chairman until 24th Jan 2020)
Kathrin G L O C K, Treffen am Ossiachersee (until 13th Jan 2021)
Mag. Katharina L E V I N A - R A B L, Wien (until 20th May 2020)

Delegated by the Works Council:

Ing. Gerald H A L B W I R T, Sierndorf
Alexander R O V I N A, Himberg
Peter S E N E K O W I T S C H, Gratwein-Straßengel

ANLAGENSPIEGEL ZUM 31. DEZEMBER 2020

SCHEDULE OF NON-CURRENT ASSETS, 31ST DEC 2020

	Anschaffungs- und Herstellungskosten <i>Cost of acquisition or production</i>						Abschreibungen <i>Depreciation and amortisation</i>						Buchwert <i>Book value</i>	
	Stand am 01.01.2020 <i>1st Jan. 2020</i>	Zugänge <i>Additions</i>	Umbuchung <i>Transfers</i>	Abgänge <i>Disposals</i>	Stand am 31.12.2020 <i>31st Dec. 2020</i>		Stand am 01.01.2020 <i>1st Jan. 2020</i>	Zugänge <i>Additions</i>	Zuschreibungen <i>Write-ups</i>	Abgänge <i>Disposals</i>	Stand am 31.12.2020 <i>31st Dec. 2020</i>		Stand am 31.12.2020 <i>31st Dec. 2020</i>	Stand am 31.12.2019 <i>31st Dec. 2019</i>
	€	€	€	€	€		€	€	€	€	€		€	€
I. IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE <i>INTANGIBLE ASSETS</i>														
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen <i>Concessions, industrial property rights and advantages and similar rights as well as licences derived therefrom</i>	173.244.821,23	5.021.356,82	1.359.632,01	3.990.580,96	175.635.229,10		98.968.915,15	12.404.873,48	0,00	3.990.580,96	107.383.207,67		68.252.021,43	74.275.906,08
2. Geleistete Anzahlungen <i>Prepayments</i>	3.638.845,50	1.750.490,08	-1.267.200,00	0,00	4.122.135,58		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4.122.135,58	3.638.845,50
	176.883.666,73	6.771.846,90	92.432,01	3.990.580,96	179.757.364,68		98.968.915,15	12.404.873,48	0,00	3.990.580,96	107.383.207,67		72.374.157,01	77.914.751,58
II. SACHANLAGEN <i>PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT</i>														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund (hievon Grundwert: € 13.676.038,04 Vorjahr: T€ 13.676) <i>Land and buildings, including buildings on third party land (of which land value: €13,676,038.04; 2019: €13,676 thousand)</i>	108.027.896,78	769.979,86	1.614.363,38	0,00	110.412.240,02		58.516.779,38	2.752.891,73	0,00	0,00	61.269.671,11		49.142.568,91	49.511.117,40
2. Technische Anlagen und Maschinen <i>Technical equipment, plant and machinery</i>	275.235.000,44	6.003.406,88	3.840.766,94	5.637.762,19	279.441.412,07		209.222.724,92	15.165.015,98	0,00	5.601.763,35	218.785.977,55		60.655.434,52	66.012.275,52
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung <i>Other equipment, fixtures and fittings</i>	23.120.667,17	549.076,07	0,00	240.497,09	23.429.246,15		16.610.542,77	1.416.569,50	0,00	239.527,89	17.787.584,38		5.641.661,77	6.510.124,40
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau <i>Prepayments and assets under construction</i>	15.392.495,58	6.421.853,11	-5.547.562,33	0,00	16.266.786,36		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		16.266.786,36	15.392.495,58
	421.776.059,97	13.744.315,92	-92.432,01	5.878.259,28	429.549.684,60		284.350.047,07	19.334.477,21	0,00	5.841.291,24	297.843.233,04		131.706.451,56	137.426.012,90
III. FINANZANLAGEN <i>FINANCIAL ASSETS</i>														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen <i>Investments in Group companies</i>	67.728,29	0,00	0,00	0,00	67.728,29		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		67.728,29	67.728,29
2. Beteiligungen <i>Investments in associates</i>	58.098,76	0,00	0,00	0,00	58.098,76		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		58.098,76	58.098,76
3. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens <i>Investment securities</i>	209.550.879,30	5.050.000,00	0,00	0,00	214.600.879,30		234.340,00	4.643.639,30	128.840,00	0,00	4.749.139,30		209.851.740,00	209.316.539,30
	209.676.706,35	5.050.000,00	0,00	0,00	214.726.706,35		234.340,00	4.643.639,30	128.840,00	0,00	4.749.139,30		209.977.567,05	209.442.366,35
	808.336.433,05	25.566.162,82	0,00	9.868.840,24	824.033.755,63		383.553.302,22	36.382.989,99	128.840,00	9.831.872,20	409.975.580,01		414.058.175,62	424.783.130,83

ANTEILE AN VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

GROUP COMPANIES

Die Gesellschaft hält bei folgenden Unternehmen 100 % Anteils-

besitz:

The following companies are wholly owned subsidiaries:

Beteiligungsunternehmen <i>Company</i>	Sitz <i>Headquarters</i>	Kapitalanteil <i>Holding</i>	Eigenkapital 31.12.2019 <i>Equity</i> 31 st Dec 2019 €	Ergebnis 2019 <i>Profit / loss</i> 2019 €
MeteoServe Wetterdienst GmbH <i>MeteoServe Wetterdienst GmbH</i>	A - 1220 Wien <i>A - 1220 Vienna</i>	100	522.482	91.306
	im Vorjahr / <i>previous year</i>	100	431.177	214.452
Austro Control GmbH International <i>Austro Control GmbH international</i>	A - 1220 Wien <i>A - 1220 Vienna</i>	100	372.309	30.800
	im Vorjahr / <i>previous year</i>	100	341.509	20.266

BETEILIGUNGSLISTE

LIST OF ASSOCIATES

Die Gesellschaft hält bei folgenden Unternehmen mindestens

20 % Anteilsbesitz:

The Company holds interests of at least 20% in the following entities:

Beteiligungsunternehmen <i>Company</i>	Sitz <i>Headquarters</i>	Kapitalanteil <i>Holding</i>	Eigenkapital 31.12.2019 <i>Equity</i> 31 st Dec 2019 €	Ergebnis 2019 <i>Profit / loss</i> 2019 €
FCS Flight Calibration Services GmbH <i>FCS Flight Calibration Services GmbH</i>	D - 38108 Braunschweig <i>D - 38108 Braunschweig</i>	20	4.665.535	361.834
	im Vorjahr / <i>previous year</i>	20	4.303.702	181.614

Es wird kein Konzernabschluss aufgestellt, da die verbundenen Unternehmen und Beteiligungen gemäß § 249 (2) UGB von untergeordneter Bedeutung sind.

The Company does not prepare consolidated financial statements, as the Group companies and investments pursuant to section 249(2) Austrian Business Code are immaterial.

Im Jahr 2014 wurde gemeinsam mit FAB-CE (Functional Airspace Block Central Europe) Partnern die FABCE AVIATION SERVICES LTD. nach slowenischem Recht mit Sitz in Brnik gegründet. Austro Control hält an dieser Gesellschaft 16,67 % mit einem Nominale in Höhe von € 6.000,--. Dieser Anteil ist unter den Wertrechten ausgewiesen.

In 2014 Austro Control in conjunction with its FAB CE (Functional Airspace Block Central Europe) partners founded FABCE Aviation Services Ltd., a company under Slovenian law with its registered office in Brnik. Austro Control owns a 16.67% interest in this company with a nominal value of € 6,000. This interest is disclosed under securities.

Es liegen zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung noch keine Jahresabschlüsse für 2020 vor.

As at balance sheet date no financial results for 2020 were available.

030+

060

E

120

150

S

210

240

W

3



LAGEBERICHT

MANAGEMENT REPORT

LAGEBERICHT 2020 DER AUSTRO CONTROL
ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR
ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER
HAFTUNG, WIEN

50

Geschäftsentwicklung und Lage des Unternehmens (I)
Business performance and financial position (I)

LAGEBERICHT 2020 DER AUSTRO CONTROL
ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR
ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG,
VIENNA

60

Ausblick (II)
Outlook (II)

48

Geschäftsbericht 2020

Annual Report 2020

49

I. GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND LAGE DES UNTERNEHMENS

Die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft ist wesentlich bestimmt von der Entwicklung des Flugverkehrsaufkommens und der Regulierung entsprechend dem SES Performance Scheme.

Aufgrund des Ausbruchs der Covid-19-Pandemie in Europa Mitte März ist der Flugverkehr 2020 drastisch eingebrochen. Im März ist das Verkehrsaufkommen im österreichischen Luftraum um 40,9% zurückgegangen, im April (-91,2%), Mai (-89,9%) und Juni (-82,7%) kam der Verkehr de facto zum Stillstand. Dies führte bei AUA, Lufthansa und anderen Airlines zu einem Grounding, das bis Juni anhielt. Ab Juli (-60,2%) stieg das Verkehrsaufkommen leicht, betrug in den Sommermonaten rund -50% und sank von September bis Dezember wieder im Schnitt rund -61%.

Insgesamt beträgt der Rückgang der Flugbewegungen im österreichischen Luftraum gegenüber 2019 -56,7%. Bei den Dienstleistungseinheiten (Service Units), die zur Verrechnung herangezogen werden und sich nach dem Gewicht und der durch den Luftraum zurückgelegten Strecke berechnen, fällt der Einbruch minimal geringer aus (-54,8%), da unter anderem der Anteil an Cargo-Verkehren (im Schnitt höheres Gewicht der Luftfahrzeuge und damit mehr Dienstleistungseinheiten pro Flug) über jenem von 2019 liegt. Hinzu kommt eine Verschiebung bei der Verteilung der Verkehrssegmente. Insbesondere der Anteil des Segments Naher-Osten ist - aufgrund der Cargoflüge zur Aufrechterhaltung der Lieferketten - höher als 2019. In diesem Verkehrssegment ist der Service Unit Koeffizient, also die Dienstleistungseinheiten pro Flug, mit rund 5,4 deutlich höher als im Gesamtschnitt (2,6).

Im Bereich An-/Abflug zeigt sich bei Service Units mit -61,5% ein noch stärkerer Rückgang. Zu bemerken ist dabei der vergleichsweise geringere Rückgang der fakturierten Landungen von -51,1%. Dies ist darauf zurückzuführen, dass an den Bundesländerflughäfen kaum kommerzielle Luftfahrt stattgefunden hat, sondern vor allem VFR-Verkehr (Privatpiloten), der entweder gebührenbefreit ist oder geringere Gebühren entrichtet.

Am Flughafen Wien, der 80,9% des Umsatzes der Landegebühren erwirtschaftet, sind die Landungen um -61,6% (Service Units -63,2%) eingebrochen. An den Bundeslandflughäfen zeigen sich die größten Rückgänge in Graz (-39,5%) und Klagenfurt (-39,0%), es folgen Salzburg (-30,0%), Innsbruck (-29,0%) und Linz (-22,5%). Die Entwicklung der Service Units fällt deutlich schlechter aus: Graz -66,5%, Klagenfurt -57,2%, Salzburg -49,2%, Innsbruck -48,0%, Linz -42,4%.

Die Gebührensätze (Unit Rates) wurden gegenüber dem Vorjahr für den Bereich Strecke um 8,29 € gesenkt, ebenso für den An-/Abflug um 8,12 €. Im Bereich Strecke sind die Umsatzerlöse um -60,3% auf 89,7 Mio. € gesunken, die An-/Abflugerlöse sind um -62,9% gesunken und betragen 17,4 Mio. €. Mit 141,0 Mio. € lagen die gesamten Umsatzerlöse um -55,6% unter dem Geschäftsjahr 2019.

Das Betriebsergebnis verringerte sich gegenüber dem Vorjahr auf -65,6 Mio € (Vorjahr 1,2 Mio €). Dies ist auf die außergewöhnlich hohen Umsatzrückgänge (rd 177 Mio € gegenüber dem Vorjahr)

I. BUSINESS PERFORMANCE AND FINANCIAL POSITION

The Company's business performance is largely determined by air traffic volumes as well as regulation in accordance with the SES Performance Scheme.

Due to the outbreak of the Covid-19 pandemic in Europe, flight traffic in Europe collapsed in mid-March. Traffic volumes in Austrian airspace declined by 40.9% that month, before coming to an almost complete standstill in April (down 91.2%), May (down 89.9%) and June (down 82.7%). This led Austrian Airlines, Lufthansa and other airlines to ground their fleets until June. Traffic started to recover in July (down 60.2%), reaching around half the previous year's level in the summer months before dropping again between September and December, when the average decline was 61%.

In total, the year-on-year contraction in flight movements in Austrian airspace amounted to 56.7% in 2020. The number of chargeable service units, which are based on aircraft weight and distance travelled through the airspace, fared only marginally better (down 54.8%), as the proportion of cargo movements was higher than in 2019 (resulting in a higher average aircraft weight and in turn more service units per flight). There was also a shift in the distribution by traffic segments. The proportion of movements accounted for the Middle East segment was higher than in 2019 owing to the increase in cargo flights as a result of measures to safeguard supply chains. At around 5.4, the service unit coefficient – i.e. the service units per flight – is significantly higher in this segment than the overall average of 2.6.

There was an even more pronounced drop in the number of service units for terminal services (down 61.5%). However, the decline in the number of landings charged for was comparatively lower, at 51.1%. This is due to the fact that there were virtually no commercial flights at Austria's provincial airports, which instead handled VFR flights (private pilots) which were either exempt from or subject to lower charges.

At Vienna International Airport, which accounts for 80.9% of revenue generated from landing fees, the number of landings was down by 61.6% (service units: down 63.2%). At the provincial airports, the largest declines were reported by Graz (down 39.5%) and Klagenfurt (down 39.0%), followed by Salzburg (down 30.0%), Innsbruck (down 29.0%) and Linz (down 22.5%). In terms of service units, the picture was significantly bleaker: they fell by 66.5% in Graz, 57.2% in Klagenfurt, 49.2% in Salzburg, 48.0% in Innsbruck and 42.4% in Linz.

The en route unit rate was reduced by €8.29, and that for terminal services by €8.12. En route revenue declined by 60.3% to 89.7m, and terminal service revenue by 62.9%, to €17.4m. Total revenue amounted to €141.0m, which represents a 55.6% decline year on year.

Earnings before interest and tax (EBIT) contracted and were negative by €65.6m (2019: earnings of €1.2m). This was attributable to the exceptionally sharp decline in revenue of around

aufgrund des durch die Covid 19 - Pandemie verursachten Rückgang des Flugverkehrs zurückzuführen. Ebenso verringerte sich das Finanzergebnis auf -9,4 Mio € (Vorjahr -2,8 Mio €) und das Ergebnis vor Steuern auf -75,1 Mio € (Vorjahr -1,6 Mio €). Durch einen Steuerertrag in Höhe von 18,9 Mio € (Vorjahr Steuerertrag 0,5 Mio €) ergibt sich ein Jahresfehlbetrag von -56,2 Mio € (Vorjahr -1,1 Mio €). Der Bilanzverlust in Höhe von 53,9 Mio € resultiert aus dem Jahresfehlbetrag 2020 und dem Gewinnvortrag 2019 in Höhe von 2,3 Mio €.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Investitionen in Höhe von 25,6 Mio € getätigt. Davon entfielen 6,8 Mio € auf immaterielle Vermögensgegenstände, 13,7 Mio € auf Sachanlagen und 5,1 Mio € auf Finanzanlagen.

Der mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) abgeschlossene Rahmenvertrag gilt für die Jahre 2017 bis 2020. Ein neuer Rahmenvertrag für den Zeitraum bis 2024 ist ausverhandelt aber noch nicht unterfertigt. Der Rahmenvertrag mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Es wurde vereinbart, beginnend mit dem Jahr 2017 entsprechend aktualisierter Leistungsbeschreibungen und Kostenverteilungsschlüssel abzurechnen.

€177m year on year, which was attributable to the drop in flight traffic triggered by the Covid-19 pandemic. Net finance costs increased to €9.4m (2019: costs of €2.8m), while earnings before tax were negative by €75.1m (2019: loss of €1.6m). The Company reported tax income of €18.9m (2019: tax income of €0.5m), resulting in a loss after tax of €56.2m (2019: loss of €1.1m). The loss for the period of €53.9m comprises the loss after tax for 2020 plus the profit of €2.3m brought forward from 2019.

Investment in 2020 amounted to €25.6m, of which €6.8m related to intangible assets, €13.7m to property, plant and equipment, and €5.1m to financial assets.

The framework agreement with the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology covers the period from 2017 to 2020, A new framework agreement for the period to 2024 has been negotiated, but not yet signed. The framework agreement with the Ministry of Defence is for an indefinite term. An agreement was reached to invoice in accordance with an updated cost allocation key and service descriptions from 2017 onwards.

ERTRAGSLAGE
EARNINGS

	2020 2020 €	2019 2019 €
Umsatzerlöse Revenue	141.016.834,43	317.944.844,82

Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern entspricht dem um den Zinsaufwand korrigierten Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before interest and tax (EBIT)

Earnings before interest and tax are equal to the earnings before interest and tax adjusted for interest expense.

	2020 2020 €	2019 2019 €
Ergebnis vor Steuern Earnings before tax	-75.076.741,22	-1.619.667,41
+ Zinsen und ähnliche Aufwendungen + Interest and similar expense	10.167.272,58	13.781.598,00
= Ergebnis vor Zinsen und Steuern = Earnings before interest and tax	-64.909.468,64	12.161.930,59

Umsatzrentabilität

Die Umsatzrentabilität entspricht dem Verhältnis aus Ergebnis vor Zinsen und Steuern und den Umsatzerlösen.

Return on sales

Return on sales is the ratio of earnings before interest and tax to revenue.

	2020 2020 %	2019 2019 %
Ergebnis vor Zinsen und Steuern x 100 Earnings before interest and tax x 100		
Umsatzerlöse Revenue	-46,03	3,83

Eigenkapitalrentabilität

Die Eigenkapitalrentabilität ergibt sich aus dem Verhältnis des Ergebnisses vor Steuern zum Eigenkapital.

Return on equity

The return on equity is the ratio of EBIT to equity.

	2020 2020 %	2019 2019 %
Ergebnis vor Steuern x 100 Earnings before tax x 100		
Ø Eigenkapital Average equity	-114,00	-1,71

Gesamtkapitalrentabilität

Die Gesamtkapitalrentabilität ergibt sich aus dem Verhältnis des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern zum Gesamtkapital.

Return on assets

Return on assets is the ratio of EBIT to total assets.

	2020 2020 %	2019 2019 %
Ergebnis vor Zinsen und Steuern x 100 Earnings before interest and tax x 100		
Ø Gesamtkapital Average total assets	-10,86	2,01

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

ASSETS AND FINANCES

Die Nettoverschuldung ergibt sich als Saldo des verzinslichen Fremdkapitals und der flüssigen Mittel.

Net debt is interest-bearing liabilities less cash and cash equivalents.

NETTOVERSCHULDUNG

NET DEBT

Das verzinsliche Fremdkapital setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Interest-bearing liabilities are broken down as follows:

	2020 2020 €	2019 2019 €
Verzinsliches Fremdkapital Earnings before tax	460.126.697,00	467.973.314,00
- Flüssige Mittel (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und unter 3 Monate kündbare Wertpapiere) - Cash and cash equivalents and securities with maturities of three months or less	-23.105.496,08	-52.860.775,30
= Nettoverschuldung = Net debt	437.021.200,92	415.112.538,70

	2020 2020 €	2019 2019 €
Rückstellungen für Abfertigungen Provisions for termination benefits	79.256.179,00	92.754.274,00
Rückstellungen für Pensionen Provisions for pensions	363.455.371,00	355.196.550,00
Rückstellungen für Jubiläumsgelder Provisions for jubilee benefits	17.415.147,00	20.022.490,00
Summe verzinsliches Fremdkapital Total interest-bearing debt	460.126.697,00	467.973.314,00



Nettoumlaufvermögen (Working Capital)

Das Nettoumlaufvermögen ergibt sich als Differenz des kurzfristigen Umlaufvermögens und des kurzfristigen Fremdkapitals.

Das Umlaufvermögen ist um die langfristig gebundenen Bestandteile zu kürzen. Zu diesen zählen etwa Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Sowohl in das kurzfristige Umlaufvermögen als auch in das kurzfristige Fremdkapital sind die kurzfristigen Rechnungsabgrenzungsposten einzubeziehen.

Net current assets (working capital)

Net current assets are the difference between current assets and current liabilities.

Current assets are shown net of any long-term portions; these include receivables with maturities of more than one year. Current assets and current liabilities include accruals and pre-payments.

Kurzfristiges Umlaufvermögen <i>Current assets</i>	31.12.2020 <i>31st Dec 2020</i> €	%*	31.12.2019 <i>31st Dec 2019</i> €	%*	Veränderung <i>Change EUR</i> +/- €	%
Vorräte <i>Inventories</i>	67.171,25	0,0	88.504,17	0,0	-21.332,92	-24,1
Lieferforderungen <i>Trade receivables</i>	33.226.580,80	5,8	52.771.057,02	8,5	-19.544.476,22	-37,0
Forderungen gegenüber verb. Unternehmen <i>Receivables from Group companies</i>	370.340,00	0,1	99.199,73	0,0	271.140,27	273,3
Sonstige Forderungen <i>Other receivables</i>	757.513,10	0,1	7.305.714,46	1,2	-6.548.201,36	-89,6
Flüssige Mittel u. sonstige Wertpapiere u. Anteile <i>Cash and cash equivalents and other securities and investments</i>	23.105.496,08	4,0	52.860.775,30	8,5	-29.755.279,22	-56,3
Rechnungsabgrenzungsposten <i>Accrued and deferred assets</i>	2.920.869,08	0,5	3.439.278,43	0,6	-518.409,35	-15,1
	60.447.970,31	10,6	116.564.529,11	18,7	-56.116.558,80	-48,1

Kurzfristiges Fremdkapital <i>Current liabilities</i>	31.12.2020 <i>31st Dec 2020</i> €	%*	31.12.2019 <i>31st Dec 2019</i> €	%*	Veränderung <i>Change EUR</i> +/- €	%
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>Bank borrowings</i>	0,00	0,0	247,5	0,0	-247,50	na
Kurzfristige Rückstellungen <i>Short-term provisions</i>	12.280.263,26	2,1	20.903.642,88	3,4	-8.623.379,62	-41,3
Lieferverbindlichkeiten <i>Trade payables</i>	3.827.064,65	0,7	12.093.391,84	1,9	-8.266.327,19	-68,4
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>Liabilities to Group companies</i>	607.506,89	0,1	844.623,58	0,1	-237.116,69	-28,1
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <i>Liabilities to associates</i>	8.938,93	0,0	29.210,90	0,0	-20.271,97	-69,4
Sonstige Verbindlichkeiten <i>Other liabilities</i>	50.852.063,95	8,9	17.708.472,82	2,8	33.143.591,13	187,2
Rechnungsabgrenzungsposten <i>Accrued and deferred liabilities</i>	7.374.162,12	1,3	1.917.238,45	0,3	5.456.923,67	284,6
	74.949.999,80	13,1	53.496.827,97	8,6	21.453.171,83	40,1
Working Capital (Nettoumlaufvermögen) <i>Working capital (net current assets)</i>	-14.502.029,49	-2,5	63.067.701,14	10,1	-77.569.730,63	-123,0

*) in % der Bilanzsumme
*) as a percentage of total assets

Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote stellt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital dar.

Equity ratio

The equity ratio is the ratio of equity to total assets.

	2020 <i>2020</i> %	2019 <i>2019</i> %
Eigenkapital x 100 <i>Equity x 100</i>		
Gesamtkapital <i>Total assets</i>	6,59	15,10

Nettoverschuldungsgrad

Der Nettoverschuldungsgrad entspricht dem Verhältnis der Nettoverschuldung zum Eigenkapital.

Net gearing

Net gearing is the ratio of net debt to equity.

	2020 <i>2020</i> %	2019 <i>2019</i> %
Nettoverschuldung x 100 <i>Net debt x 100</i>		
Eigenkapital <i>Equity</i>	1.157,44	441,83

CASH FLOW

CASH FLOW

	2020 <i>2020</i> T€	2019 <i>2019</i> T€
Zahlungsmittel Jahresanfang <i>Cash and cash equivalents at beginning of period</i>	52.861	62.356
Cash Flow aus laufender Tätigkeit <i>Cash flows from operating activities</i>	-34.191	47.238
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit <i>Cash flows from investing activities</i>	-25.565	-56.733
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit <i>Cash flows from financing activities</i>	30.000	0
Zahlungsmittel Jahresende <i>Cash and cash equivalents at end of period</i>	23.105	52.861

Flugverkehrsentwicklung

2020 wurden im österreichischen Luftraum 591.012 Instrumentenflüge (FIR) durchgeführt. Dies entspricht einem Einbruch gegenüber dem Vorjahr um -56,7%. Im europäischen Luftraum beträgt der Rückgang -55,1%.

Air traffic

The number of Instrument Flight Rules (IFR) flights in Austrian airspace totalled 591,012 in 2020, which represents a year-on-year decline of 56.7%. In European airspace as a whole, the drop was 55.1%.

Die fakturierten Landungen auf den internationalen österreichischen Flughäfen sind gegenüber 2019 um -51,1% auf 105.941 zurückgegangen.

The number of chargeable landings at Austrian international airports fell by 51.1% to 105,941.

Gebührenentwicklung

Streckengebühren

Der Gebührensatz (Unit Rate) ist die Basis zur Berechnung der Gebühren pro Flug im Zusammenhang mit dem maximalen Abfluggewicht (MTOW) und der zurückgelegten Distanz. Die Unit Rate ist durch die nationalen Performance Pläne entsprechend der Charging Regulation reguliert. Die österreichische Unit Rate betrug im Jahr 2020 59,58 € (59,45 € entspricht dem nationalen Anteil). Für 2021 wurde die Unit Rate gemäß der Charging Regulation auf 61,98 € (61,69 € nationaler Anteil) erhöht (inkl. der Nachverrechnungen aus Vorperioden). Die Differenz zwischen nationaler und globaler Unit Rate entspricht der Administration Fee der Eurocontrol.

VERGLEICH MIT DEN NACHBARSTAATEN
COMPARISON WITH NEIGHBOURING COUNTRIES

Stand jeweils zum 1. Jänner <i>1st of January</i>	globaler Gebührensatz 2021 <i>Global unit rates 2021</i> €	globaler Gebührensatz 2020 <i>Global unit rates 2020</i> €	Veränderung zum Vorjahr <i>Change</i> %
Schweiz <i>Switzerland</i>	91,31	91,07	0,3%
Italien <i>Italy</i>	62,97	66,15	-4,8%
Deutschland <i>Germany</i>	67,09	63,74	5,3%
Österreich <i>Austria</i>	61,98	59,58	4,0%
Slowenien <i>Slovenia</i>	48,18	51,92	-7,2%
Slowakische Republik <i>Slovakia</i>	47,95	45,85	4,6%
Tschechische Republik <i>Czech Republic</i>	45,78	45,10	1,5%
Ungarn <i>Hungary</i>	30,08	27,60	9,0%

An- und Abfluggebühren

Die Unit Rate im Bereich An-/Abflug wurde für 2021 auf 220,36 € (+13,13 €) erhöht.

Risikobericht

Das Marktrisiko von Austro Control ist geprägt von der globalen Entwicklung in der Luftfahrtbranche und Ereignissen politischer oder wirtschaftlicher Natur, die teilweise auch außerhalb des europäischen Raums liegen. So können Kriege, Krisen und Epidemien Änderungen bei der Passagiernachfrage und die folglich notwendigen Anpassungen der Kapazitäten verursachen, aber auch Entscheidungen der Luftraumnutzer und anderer Service Provider können zu wesentlichen Änderungen bei den Verkehrsströmen führen. Um den Auswirkungen dieser Risiken möglichst frühzeitig zu begegnen, hat Austro Control Einrichtungen zur Identifikation und Analyse dieser Risiken geschaffen (Risiko-management-System), um möglichst rechtzeitig entsprechende Steuerungen vornehmen zu können.

Charges

Route charges

The unit rate is the basis for calculating the charges per flight, which vary depending on the maximum take-off weight (MTOW) and distance travelled. The unit rate is established by the national performance plans, in accordance with the Charging Regulation. The global Austrian unit rate was €59.58 in 2020 (national rate: €59.45). As prescribed by the Charging Regulation, the rate for 2021 was raised to €61.98 (national rate: €61.69), which includes charges to make up for shortfalls from previous periods. The difference between the national and the global unit rate is the Eurocontrol administrative unit rate.

Terminal charges

The terminal services unit rate for 2021 was increased by €13.13 to €220.36.

Risk report

The market risk to which Austro Control is exposed is determined by global aviation trends, and political and economic developments, some of which occur outside Europe. For instance, wars, crises or epidemics, movements in passenger demand and resultant capacity adjustments, as well as decisions by air-space users and other service providers can lead to significant changes in traffic flows. Austro Control has implemented a risk management system that enables it to identify, assess and manage these risks, and in turn to counter them as soon as possible.

Die direkten finanzwirtschaftlichen Risiken beschränken sich im Wesentlichen auf die Entwicklung der zur Rückdeckung der Altersversorgung eingesetzten Finanzinstrumente (Investmentfonds nach PKG und §14 EStG). Die Werthaltigkeit der eingesetzten Wertpapiere wird durch eine nach Risikokennzahlen gesteuerte Veranlagung verbunden mit einer regelmäßigen Beobachtung und Überwachung durch das Finanzmanagement gewährleistet. Derivative Finanzinstrumente werden nur zur Absicherung von Zins- und/oder Währungsrisiken zum Einsatz gebracht. Aufgrund der Forderungs- und Verbindlichkeitenstruktur hat die Austro Control im Geschäftsjahr bzw. zum Bilanzstichtag keine derivativen Finanzinstrumente eingesetzt. Austro Control ist im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit gegenwärtig keinem direkten Währungsrisiko ausgesetzt, da sämtliche Flugsicherungsgebühren, aber auch die Beschaffungsaktivitäten im Wesentlichen in Euro abgewickelt werden. Zinsänderungen haben bei Betrachtung des Volumens der verzinslichen Nettoposition (Saldo aus Finanzaktiva und -passiva) geringe Auswirkungen. Das Ausfallsrisiko der auf der Aktivseite dargestellten originären Finanzinstrumente ist als gering anzusehen. Die Finanzmittel werden vorwiegend in kurz- und mittelfristigen Geldmarktprodukten veranlagt. Die Anlagen erfolgen ausschließlich bei Gesellschaften mit einwandfreier Bonität. Zudem wird das Risiko bzw. das Ausmaß von Forderungsausfällen im Bereich der Haupteinnahmequelle der Flugsicherungsstreckengebühren durch ein effektives, europaweites Verrechnungs- und Inkassosystem (Eurocontrol CRCO) minimiert bzw. beschränkt. Zu den indirekten finanzwirtschaftlichen Risiken der Austro Control zählen die leistungsorientierten Altersversorgungsansprüche aus dem 1. Kollektivvertrag (für Mitarbeiter mit Eintritt vor 01.01.1997), die im Jahre 1998 in eine überbetriebliche Pensionskasse ausgelagert wurden. Bei diesem Modell trägt die Austro Control weiterhin das Risiko der Veranlagungsperformance. Der Rechnungszins beträgt dem Pensionskassenplan zufolge 5%. Eine Unterschreitung dieser Planannahmen um 1% zieht eine zahlungswirksame jedoch nicht ergebniswirksame Nachschussverpflichtung von rund 2,8 Mio € nach sich. Demgegenüber schlägt sich eine Änderung des anzuwendenden Zinssatzes für die Berechnung der Rückstellungen (Anwendung der Berechnung nach IAS 19 auch für den Abschluss nach UGB) auch ergebniswirksam aus. Eine Änderung des anzuwendenden Zinssatzes von 0,1% wirkt sich mit rd. 13 Mio € aus.

Der Versicherungsschutz von Austro Control erstreckt sich auf gängige versicherbare Risiken. Er umfasst insbesondere eine Versicherung für den Verlust und die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechungen. Die Angemessenheit der Versicherungswerte wird laufend überprüft. Zusätzlich wurde eine Luftfahrt-Haftpflichtversicherung mit einem Limit von 750 Mio € pro Schadensfall in einem gemeinsamen Pool mit österreichischen Flughäfen abgeschlossen, um im Falle von schuldhaft verursachten Schadensereignissen Schadenersatzansprüche Dritter aus Luftfahrtrisiken oder Betriebshaftpflichttrisiken abzudecken.

Zur Gewährleistung der Sicherheit des Flugverkehrs, die oberste Priorität hat, wurden in den letzten Jahren Einrichtungen geschaffen, die sich ausschließlich mit der Prävention und Minimierung operativer Risiken befassen. Die Abteilung Safety, Security und Quality Management ist in enger Zusammenarbeit mit den operativen Abteilungen mit der Umsetzung und Einhaltung der internationalen Vorgaben bzw. der teilweise darüber hinaus gehenden

Exposure to direct financial risks is effectively confined to the performance of the financial instruments used to fund pension obligations (investment funds under the Pensionskassengesetz [Pension Fund Act] and section 14 Einkommensteuergesetz [Income Tax Act]). The risk of impairment of the securities concerned is mitigated by basing investment policies on risk indicators, and through regular monitoring by the Company's financial management function. Derivative financial instruments are only used to hedge interest rate and/or currency risk. Due to the nature of its receivables and payables, Austro Control used no derivative instruments during the reporting period, and had no open derivative positions as at the end of the reporting period. At present, Austro Control's business activities do not expose it to any direct currency risk, as all of the air navigation charges and the bulk of its procurement transactions are denominated in euro. The Company's net interest-bearing debt position (net balance of financial assets and liabilities) is such that interest rate movements have little effect on its finances. The default risk in respect of the underlying financial instruments recognised as assets is low. Cash and cash equivalents are largely invested in short-term and medium-term money market products. Investments are only made with companies with impeccable credit ratings. Moreover, the risk and amount of defaults affecting Austro Control's main source of income – route charges – is minimised by membership of an efficient, Europe-wide billing and collection system, the Eurocontrol CRCO. The indirect financial risks to which Austro Control is exposed include defined benefit pension entitlements arising from the first collective agreement (for employees entering the Company's service before 1 January 1997), which were transferred to a pension fund in 1998. Austro Control continues to bear the investment performance risk associated with this scheme. The discount rate applied to the pension plan is 5%. Undershooting this plan assumption by 1% would result in an obligation to make a top-up payment of about €2.8m, although this would not affect profit or loss. A change in the discount rate used to calculate provisions (calculation in line with IAS 19 for the financial statements prepared in accordance with the Austrian Business Code) also affects profit or loss. A 0.1% shift in the discount rate would equate to a change of around €13m in profit or loss.

Austro Control is insured against normal insurable risks. This includes coverage against the loss of or damage to property, plant and equipment, and resultant interruptions to operations. The adequacy of the insured amounts is regularly reviewed. In addition, aviation liability insurance with a limit of €750m per claim has been taken out via a pool arrangement with the Austrian airports. This provides cover against third party damages claims arising from aviation or operating liability risks in the event of damages caused by culpable conduct.

In line with Austro Control's overriding commitment to ensuring aviation safety, in recent years organisational units exclusively devoted to excluding or minimising operational risk have been created. The Safety and Quality Management Department collaborates closely with the operational departments in ensuring that international standards are implemented and complied with, and in enforcing internal rules that are in some

internen Regeln im Bereich Sicherheit betraut. Zusätzlich werden im Bereich Betrieb und Infrastruktur vielfältige Maßnahmen ergriffen, um die Wahrscheinlichkeit eines die Sicherheit des Flugverkehrs gefährdenden Vorfalls zu minimieren.

Die COVID-19-Pandemie hat infolge der sinkenden Nachfrage und der von den Mitgliedstaaten und Drittländern zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen direkten Maßnahmen zu einem deutlichen Rückgang des Luftverkehrs geführt. Diese außergewöhnlichen Umstände haben erhebliche Auswirkungen auf die Umsetzung des Leistungssystems und die Gebührenregelung für den Zeitraum 2020-2024 („RP3“) und damit auch auf die Festlegung der Leistungsziele und Gebührensätze sowie die Anwendung von Anreizsystemen und Risikoteilungsmechanismen.

So entstand eine Ausnahmesituation, die spezifische und zeitlich befristete Maßnahmen erfordert. Mit Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1627 der Kommission vom 3. November 2020 wurde die Regulierung der Referenzperiode 3 dahingehend abgeändert, dass die massiven Umsatzverluste der Jahre 2020 und 2021 in voller Höhe ab dem Jahr 2023 nachverrechnet werden können. Voraussetzung dafür sind Nachweise adäquater Kosteneinsparungen und die Einhaltung von Leistungszielen, die von der Kommission noch zu erlassen sind. Seitens des Unternehmens wird davon ausgegangen, dass aufgrund der bereits 2020 erzielten Kosteneinsparungen, die auch eine dauerhafte Wirkung auf die Folgejahre haben, diese Ziele erreicht werden und die Umsatzverluste in voller Höhe nachverrechnet werden können.

Umweltbelange

Vor dem Hintergrund eines deutlich reduzierten Flugverkehrs aufgrund der Corona-Pandemie hat Austro Control weiter die im Rahmen des 1. Teilvertrages zum Mediationsverfahren zum Flughafen Wien vereinbarten Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm konsequent umgesetzt. Dabei geht es in erster Linie um die Einhaltung der Nachtflugregelung und das Verlassen der Abflugkorridore erst ab einer bestimmten Flughöhe. In den verschiedenen Arbeitsgruppen des Dialogforums Flughafen Wien hat Austro Control aktiv an der Entwicklung von innovativen Lösungsansätzen zur Verringerung von Fluglärm insbesondere in Zusammenhang mit satellitengestützten An- und Abflugverfahren mitgearbeitet.

Umweltmanagement

Austro Control betreibt seit 2015 ein Umweltmanagementsystem nach der internationalen Norm ISO 14001 und hat 2018 die Umstellung auf die Revision 2015 durchgeführt. Im Zuge eines unternehmensweiten Implementierungsprozesses wurden Umweltaspekte identifiziert, ein Umweltmaßnahmenplan erstellt und Umsetzungsverantwortliche bestellt.

2020 fand erneut ein Überwachungsaudit statt, bei dem das ACG-Umweltmanagementsystem wieder sehr gut abgeschnitten hat und das Zertifikat somit weiter verlängert werden konnte. Einige Verbesserungspotentiale wurden identifiziert, die sich auf eine bessere Darstellung des selbst erzeugten Stroms aus Sonnenenergie und auf die Vorsorge bei Umweltvorfällen beziehen. Für 2021 steht ein Rezertifizierungsaudit an, bei dem das Umweltmanagementsystem auf seine Kompatibilität mit der ISO 14001 Norm geprüft wird.

cases even stricter. In addition, the Operations and Infrastructure Department has introduced a raft of measures designed to minimise the probability of incidents that endanger aviation safety.

The Covid-19 pandemic has resulted in a significant drop in air traffic as a result of falling demand and the direct measures taken by EU member states and third countries to contain the pandemic. These exceptional circumstances have had a significant impact on implementation of the performance system and charging scheme for 2020-2024 (RP3) and, consequently, also on the setting of performance targets and unit rates as well as the application of incentive systems and risk-sharing mechanisms.

This resulted in an exceptional situation that calls for specific temporary measures. Under Commission Implementing Decision (EU) 2020/1627 of 3 November 2020, the requirements for the third reference period were changed so that the huge decline in revenue recorded in 2020 and 2021 can be recovered in full from 2023. This is conditional on evidence of adequate cost savings and compliance with performance targets that have yet to be passed by the Commission. Due to the cost savings already achieved in 2020, which will also have a lasting effect extending into subsequent years, the Company expects that these goals will be achieved and the drop in revenue recovered in full.

Environmental issues

Against the backdrop of a significant decrease in flight traffic due to the coronavirus pandemic, Austro Control continued to systematically implement the aircraft noise abatement measures for Vienna International Airport under the first sub-agreement arrived at during the mediation procedure. This primarily relates to compliance with the night flight rules, and ensuring that aircraft only leave departure corridors at a given altitude. In the various working groups of the Vienna Airport Dialogue Forum, Austro Control has played an active role in developing innovative noise-reduction approaches, particularly involving satellite-supported arrival and departure procedures.

Environmental management

In 2015 Austro Control introduced an environmental management system in accordance with ISO 14001. The switch to the 2015 revised version of the standard was completed in 2018. In the course of a Company-wide implementation process, significant environmental aspects were identified, an environmental action plan drawn up and those responsible for implementation appointed.

Another surveillance audit was conducted in 2020, in which the ACG environmental management system performed extremely well once again, and certification was extended as a result. Potential improvements were identified with regard to clearer presentation of self-generated solar power and to preventive measures to guard against environmental incidents. A recertification audit is scheduled for 2021, in which the environmental management system will be assessed for compatibility with the ISO 14001 standard.

Auch wenn der Flugverkehr durch die Corona-Pandemie deutlich rückläufig war, arbeiten wir weiter an Maßnahmen, um die CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr zu reduzieren und eine weitere Steigerung der Energieeffizienz unserer Services zu erreichen. Mit der Implementierung des Free Route Airspace in Österreich und dem Zusammenschluss zu einem einheitlichen Luftraum mit unseren Nachbarflugsicherungen (SAXFRA und SECSI-FRA) sorgt Austro Control dafür, dass ein grenzüberschreitender Flugverkehr mit reduzierten CO₂-Emissionen durch geringere Umwege und direktere Routenführungen ermöglicht wird. Im Bereich der Flughäfen achten wir laufend darauf, so oft wie möglich treibstoffsparende Verfahren - sogenannte kontinuierliche Steig- und Sinkflüge - zu ermöglichen und dadurch den CO₂-Ausstoß weiter zu verringern. Durch die Modernisierung unserer flugsicherungstechnischen Anlagen haben wir es in den letzten Jahren geschafft, den Stromverbrauch drastisch zu senken. Diesen Weg werden wir auch in den kommenden Jahren konsequent weiterverfolgen.

Mit der baldigen Fertigstellung des Austro Towers – unserer neuen Unternehmenszentrale – werden wir demnächst in ein Gebäude einzuziehen, das nach dem höchsten Standard für nachhaltiges Bauen - dem ÖGNI-Platinstandard - errichtet wurde und das mit innovativen Konzepten wie der Steigerung der Energieeffizienz durch die Nutzung des Donaukanals zur Kühlung bzw. zur Beheizung der Büroräume ausgestattet ist.

Arbeitnehmerbelange

Die Auswirkungen der Pandemie waren für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter deutlich wahrnehmbar. Von Mai bis Juli 2020 war der überwiegende Teil der Beschäftigten in Kurzarbeit – eine diesbezügliche Vereinbarung konnte mit der Gewerkschafts- bzw. Belegschaftsvertretung erzielt werden. Der Mitarbeiterstand reduzierte sich im Jahresverlauf leicht sowohl in Köpfen als auch auf Basis von Vollzeit-Äquivalenten. Ausschlaggebend hierfür waren natürliche Abgänge verbunden mit dem Aufschieben bzw. Neuevaluieren von Nachbesetzungen aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie dem Ausscheiden von Trainees aufgrund negativen Lernerfolgs.

Mit Ausnahme des operativen Dienstes verlagerte sich die Arbeit der Bürodienstmitarbeiterinnen und Mitarbeiter zusehends ins Home-Office. Die Transformation verlief aufgrund positiver Vorerfahrungen aufgrund der im Vorjahr gestarteten Pilotphase „Teleworking“ reibungslos. Für den Dienstbetrieb an den Flugsicherungsstellen wurden umfassende Sicherheitsvorkehrungen getroffen.

Auf strategischer Ebene beschäftigte sich HR mit der mittelfristigen Personalplanung und dem kosteneffizienten Personaleinsatz. Ein neues Standby Modell für Flugverkehrsleiterinnen und -leiter wurde eingeführt. Ein KV-Abschluss u.a. mit Nulllohn-runden, einem Einfrieren der Betriebspensionen sowie einem Kündigungsverzicht von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bis 1.1.2022 konnte erzielt werden.

Auf Organisationsebene fanden Umstrukturierungen in den Bereichen Air Traffic Management, Luftfahrtagentur sowie Corporate Services statt. Bestehende Führungspositionen wurden reduziert, neu ausgeschrieben und besetzt. Die Gesamtanzahl der Führungskräfte im Unternehmen sank damit im Vergleich zum Vorjahr. Ins-

Even though the volume of flight traffic fell significantly due to the coronavirus pandemic, we are continuing to work on measures to reduce CO₂ and further enhance the energy efficiency of our services. Through implementation of Free Route Airspace in Austria and the creation of a single airspace with controllers in neighbouring countries (SAXFRA and SECSI-FRA), Austro Control is playing its part in ensuring that free-route flights are possible with reduced CO₂ emissions due to fewer detours and more direct routes. At airports, we continuously ensure that fuel-saving processes such as continuous ascents and descents are available as often as possible, helping to reduce carbon emissions still further. Modernisation of our air traffic control systems has brought about a huge drop in electricity consumption in recent years. We will continue along this path over the coming years.

With completion of our new company headquarters at the Austro Tower now imminent, we will soon be moving into a building that conforms to the highest standard for sustainable construction, ÖGNI platinum. The new premises feature innovative concepts to boost energy efficiency such as using the Danube Canal for cooling and heating.

Employees

The effects of the pandemic were keenly felt by the Company's employees. Between May and July 2020 the majority of the workforce moved to short-time working, once an agreement to this effect had been sanctioned by union and works council representatives. The workforce shrank slightly over the course of the year in terms of both head count and full-time equivalent (FTE). This was primarily driven by voluntary turnover, delays in filling vacancies and reappraisal of the need to appoint successors given the economic climate, as well as the departure of trainees for performance reasons.

With the exception of operational services, office workers increasingly began working from home. The process was seamless thanks to the positive experiences gained during the teleworking pilot a year earlier. Comprehensive safety measures were introduced to protect the wellbeing of staff at the air traffic control centres.

At a strategic level, HR focused on medium-term staff planning and cost-efficient personnel deployment. A new standby model for air traffic managers was introduced. A collective agreement was reached which included pay freezes, company pension freezes and a termination waiver for employees until 1 January 2022.

At an organisational level, restructuring measures were implemented in the Air Traffic Management, Aviation Agency and Corporate Services departments. The number of management posts was reduced, while some were re-advertised and vacancies filled. The total number of managers at the Company declined

gesamt wurden seitens des Recruitings unternehmensweit mit den Fachabteilungen 55 Personalanforderungen (exkl. Trainees) abgearbeitet. Die Ausbildung neuer Flugverkehrsleiterinnen und -leiter schritt im Wesentlichen im geplanten Ausmaß voran.

Im Bereich der Personalentwicklung wurden nicht zwingend erforderlichen Aus- und Weiterbildungen gänzlich zurückgestellt. Nur die notwendigsten Trainings zur Aufrechterhaltung der Fachkompetenz wurden durchgeführt. Dort wo möglich, wurde auf virtuelle Lernformate umgestellt. Auch die online Zusammenarbeit wurde unterstützt durch entsprechende IT-Tools systematisch ausgebaut. Damit einher ging auch die weitere Fortführung der Automatisierung von Prozessen.

Zweigniederlassungen

Austro Control verfügt über keine eingetragenen Zweigniederlassungen.

Forschung und Entwicklung

Neben den nachfolgend angeführten internationalen Kooperationen werden keine weiteren Forschungen und Entwicklungen betrieben.

II. AUSBLICK

Flugverkehr

Die Covid-19-Pandemie wird auch 2021 starke Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben. Zum Zeitpunkt der Budgetierung wurde für 2021 noch mit einem Verkehrsvolumen von rund 70% des Verkehrs von 2019 geplant. Aufgrund des Verkehrs der ersten beiden Monate des Jahres 2021 und der ungewissen Aussichten, wann die bestehenden Reiseeinschränkungen gelockert oder aufgehoben werden, erscheint eine Revision der Verkehrsprognose auf rund 50% in Anlehnung an das Szenario 2 der Eurocontrol (STATFOR Forecast vom 4.11.2020) notwendig.

Die wirtschaftlichen Aussichten für das Jahr 2021 sind gemäß den Vorhersagen der einschlägigen Wirtschaftsforschungsinstitute generell besser als die Entwicklung 2020. Das aktuell angenommene Wirtschaftswachstum für den EU-Raum liegt bei etwa 4,7%.

Aktuell gibt es aufgrund der großen Unsicherheiten wie sich die Pandemie weiterentwickelt keine verlässlichen Verkehrsprognosen. Eine Erholung des Flugverkehrs auf das Niveau vor der Covid-19-Pandemie wird nicht vor 2024 erwartet.

Austro Control Unternehmensstrategie Heading030 wird zu Heading030+

Angesichts der Corona Krise wurde die im Jahr 2019 verabschiedete Strategie Heading030 angepasst und um ein entsprechend dimensioniertes Kostensenkungsprogramm erweitert. Das „+“ im neuen Namen der Strategie (Heading030+) soll dabei das stark in den Fokus gerückte Ziel der nachhaltigen Kostensenkung, die durch den Einbruch der Nachfrage auf absehbare Zeit notwendig wurde, symbolisieren.

Kaum ein Wirtschaftszweig wird von der Corona Krise so hart getroffen wie die Luftfahrt. Für die Akteure der Luftfahrtbranche, so auch für Austro Control, geht es nun darum, trotz aller wirtschaft-

year on year as a result. In total, the Recruitment team processed applications for 55 positions (excl. traineeships) at the Company in consultation with the various specialist departments involved. Training of new air traffic controllers largely proceeded at the target level.

All non-essential staff training activities were suspended. Only the most essential training courses needed to maintain the necessary level of professional expertise were provided. Where possible, training switched to virtual learning formats. On-line collaboration was supported and systematically expanded through the use of IT tools. This was accompanied by continued automation of processes.

Branches

Austro Control has no registered branch offices.

Research and development

Austro Control does not engage in any research and development over and above the international projects discussed below.

II. OUTLOOK

Air traffic

The Covid-19 pandemic will continue to have a severe impact on traffic trends in 2021. When the budget for 2021 was finalised, volumes were forecast at around 70% of the 2019 level. But in light of developments in the first two months of 2021 and continued uncertainty regarding the relaxation or lifting of restrictions, it now appears that the traffic forecasts will need to be revised downwards to around 50% of the 2019 figures to bring them into line with the second Eurocontrol scenario (STATFOR forecast of 4 November 2020).

The predictions published by key research institutes suggest that the economic outlook for 2021 is generally better than performance was in 2020. EU economic growth is currently estimated at about 4.7%.

Due to major uncertainty as to how the pandemic will evolve, it is not possible to give any reliable traffic forecasts at present. Flight traffic is not expected to return to pre-pandemic levels before 2024.

Austro Control Heading030 strategy becomes Heading030+

The 2019 Heading030 strategy was adapted in response to the coronavirus crisis and now includes a corresponding cost-reduction programme. The ‘+’ in the strategy’s new name – Heading030+ – is a reference to the increased focus on long-term cost-reduction measures required for the foreseeable future due to the slump in demand.

Virtually no other part of the economy was as hard hit by the coronavirus pandemic as the aviation sector. For everyone involved in the industry, including Austro Control, it is now a

lichen Einbrüche leistungsfähig zu bleiben, um die Nachfrage nach unseren Dienstleistungen, die ganz sicher - wenn auch vielleicht erst langfristig - zurückkommen wird, in Zukunft auch bedienen zu können. In diesem Sinn wird Austro Control weiter in die Flugsicherungsinfrastruktur investieren und sicherstellen, dass auch in Zukunft ausreichend Lotsen zur Abwicklung des Flugverkehrs zur Verfügung stehen. Auch alle anderen für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens erforderlichen strukturellen Veränderungen werden mit entsprechender Priorität weiterverfolgt. In finanziell angespannten Zeiten ist dies sicher eine besondere Herausforderung, für die wir uns aber mit unserem Strategieprogramm Heading030+ gut gerüstet sehen.

Geplante Investitionen

Um der, durch die Corona-Krise verursachten, herausfordernden Umsatzsituation Rechnung zu tragen, wurde das Investitionsportfolio der nächsten Jahre optimiert. Dabei wurden sowohl der derzeit gegebene niedrige Kapazitätsbedarf als auch der nach der Corona-Krise zu erwartende Verkehrsanstieg und der damit verbundene steigende Kapazitätsbedarf berücksichtigt. In dem neuen, reduzierten Investitionsportfolio sind nur mehr jene Investitionen enthalten, die für die Sicherstellung eines sicheren und wirtschaftlichen Betriebs im Rahmen dieser Kapazitätsbedarfe notwendig sind. Dadurch konnte eine signifikante Reduktion der Investitionen, vor allem für die technische Infrastruktur, erreicht werden.

Im Jahr 2021 wird diese signifikante Reduktion allerdings durch einen einmaligen gegenläufigen Sondereffekt überkompensiert: Die Investitionen für die Gebäude- und Büroinfrastruktur in der neuen Unternehmenszentrale, dem Austro Tower. Für 2021 wurde daher ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt 37,4 Mio. € genehmigt.

Investitionen für die technische Infrastruktur werden im Rahmen der Firmenstrategie Heading030+ vor allem für die Digitalisierung und Modernisierung der Flugsicherungs-Einrichtungen und der Unternehmens-IT-Infrastruktur genutzt.

Wesentliche Ziele sind Sicherheit weiter zu entwickeln, Sicherstellung der langfristig notwendigen Kapazität für den Flugverkehr, bestmögliche Berücksichtigung von Umweltaspekten sowie Kosteneffizienz aus gesamtunternehmerischer Sicht. Dafür werden eine Reihe von Maßnahmen gesetzt sowie neue Konzepte im Bereich der Flugmeteorologie und der Unternehmens-IT-Infrastruktur umgesetzt.

Das an allen österreichischen Flugsicherungs-Standorten eingesetzte Flugsicherungs-System wird auch im Jahr 2021 in seinen Funktionalitäten graduell weiterentwickelt. Die laufenden Verbesserungen werden im An- und Abflug – beispielsweise zur Minimierung der Emissionen im Landeanflug – sowie in der Überflugkontrolle im Rahmen der COOPANS Allianz und darüber hinaus weitergeführt. Im Bereich der Sprachkommunikation für Fluglotsen werden die 2020 begonnene Erneuerung des modernen Sprachkommunikationssystems im Area Control Center, in den Anflugkontrollstellen und in den Tower-Bereichen planmäßig weitergeführt und gegen Jahresende ein erster großer Systemteil in Betrieb genommen.

Im Bereich Navigation werden die laufenden Projekte zur österreichweiten Erneuerung der Instrumentenlandesysteme, ausgewählter Drehfunkfeuer und der Entfernungsmessanlagen planmäßig fortgesetzt.

matter of retaining efficiency levels despite all the economic setbacks, in order to meet the demand for services, which is bound to return in future – even though it may take some time. With this in mind, Austro Control will continue to invest in air traffic control infrastructure and ensure that there are enough controllers available to manage future air traffic handling requirements. All of the other structural changes required to safeguard the Company’s future viability will also be prioritised accordingly. Particularly in times of financial difficulty, this will represent a major challenge, but one which we are well placed to meet thanks to our Heading030+ programme.

Planned investments

The investment portfolio for the next few years was optimised in light of the drop in revenue due to the coronavirus crisis. This process took into account both the current drop in capacity requirements and the anticipated post-crisis increase in demand as traffic volumes recover. The new, pared-down investment portfolio only includes those investments that are necessary to ensure safe and economical operation within the scope of these capacity requirements. As a result, investment activity was scaled back significantly, particularly with regard to technical infrastructure.

In 2021, this will be more than offset by a one-time expense: the investment in building and office infrastructure at the new Company headquarters, the Austro Tower. As a result, an investment budget of €37.4m has been approved for 2021.

Investment in technical infrastructure under the Heading030+ programme will primarily be channelled into digitalisation as well as modernising air traffic management and IT infrastructure.

The overarching goals are to further improve safety and security, ensure the necessary long-term capacity for flight traffic, while also taking environmental aspects into consideration as far as possible and improving cost efficiency in all parts of the Company. To achieve this, a series of measures will be introduced, as well as new aeronautical meteorology approaches and IT infrastructure.

The functionality of the ATM operating system deployed at all Austrian ANS locations will be expanded again in 2021. Further improvements in terminal services – for example, with a view to minimising emissions from approaches – and en route services will be achieved through the COOPANS alliance and other partnerships. Steps initiated in 2020 to upgrade the voice communication system for air traffic controllers, the renewal of the modern voice communication system in the Area Control Center, approach control points and tower areas will continue as planned. The first major part of the system will become fully operational towards the end of 2021.

As far as navigation is concerned, current projects focused on modernising instrument landing systems, as well as selected omnidirectional radio range and distance measuring equipment across Austria will proceed according to schedule.

Im Jahr 2021 sind weitere Fortschritte in der Umsetzung der Surveillance Strategie geplant. In Wien Schwechat erfolgen der Austausch der kombinierten Primär- / Mode-S Radaranlage sowie die erste Phase der Erneuerung der Bodenradaranlagen.

Auf europäischer Ebene hat die U-Space Initiative das Ziel, digitalisierte und automatisierte Services zur sicheren und effizienten Einbindung von Drohnen in den europäischen Luftraum zu realisieren. Die Umsetzung dieser U-Space Initiative im Rahmen der Unternehmensstrategie Heading030+ wird im Jahr 2021 mit entsprechenden Projekten verbunden sein.

COOPANS

Die COOPANS Allianz ist in dieser Größenordnung weltweit einzigartig und beweist, dass die Zusammenarbeit von Flugsicherungs-Organisationen (Austro Control, CCL, IAA, LFV, Naviair und NAV Portugal) auf technisch/operativer Ebene erfolgreich ist. Das eingesetzte Flugsicherungs-Betriebssystem ist sehr zuverlässig und kosteneffizient. Es ist in allen Flugverkehrs-Kontrollstellen in Österreich erfolgreich im Einsatz und trägt so zum sicheren Verkehr von Luftfahrzeugen im Überflug, im An- und Abflug sowie im Bereich des Flughafengeländes bei.

Im Rahmen der COOPANS Allianz wirkt Austro Control bei Forschung und Entwicklung sowie bei der Umsetzung des „European ATM Masterplan“, des Plans zur Modernisierung der europäischen Flugsicherungs-Infrastruktur, intensiv mit. In der COOPANS Allianz wird darüber hinaus sichergestellt, dass – zusätzlich zu den bereits geltenden – auch alle zukünftigen regulativen Anforderungen an das Flugsicherung-System in den Forschungs-, Entwicklungs- und Implementierungsaktivitäten berücksichtigt werden, beispielsweise die Commission Implementing Regulation (EU) 2021 / 116 „Common Project One“. Schwerpunkte der nächsten Jahre sind die Weiterentwicklung der Kooperation innerhalb der COOPANS Allianz, die weitere Modernisierung des Flugsicherungs-Systems und die weitere Optimierung der Flugplandatenverarbeitung. Ziel ist die Sicherstellung eines langfristigen optimalen Betriebs innerhalb des durch die europäischen Regulative vorgegebenen Kostenrahmens. In Übereinstimmung mit der Unternehmensstrategie Heading030+ ist geplant, die COOPANS Allianz in Richtung ATM Data Service Provider (ADSP) weiterzuentwickeln.

SESAR (Förderungen)

Für die synchronisierte und koordinierte Weiterentwicklung der europäischen Flugsicherungs-Infrastruktur basierend auf SESAR Lösungsansätzen werden von der Europäischen Kommission Fördermittel bereitgestellt. Basierend auf Förderentscheidungen der „Innovation and Networks Executive Agency (INEA)“ wurden und werden der COOPANS Allianz von der Europäischen Kommission zweckbestimmte Fördermittel für die Entwicklung und Implementierung von neuen Versionen des Flugsicherungs-Systems gewährt. Single European Sky ATM Research (SESAR) ist die technologische Säule der europäischen „Single European Sky“ Initiative. In dieser internationalen Zusammenarbeit werden die europäischen Flugsicherungsverfahren sowie die zugehörige Infrastruktur mit den Zielen erhöhter Kapazität, gesteigerter Effizienz und reduzierter Umweltbelastung unter Erhaltung des hohen Sicherheitsniveaus weiterentwickelt.

Im aktuellen Forschungs- und Innovationsprogramm „SESAR 2020“ ist Austro Control ein Mitgestalter des europäischen For-

Further progress on implementing the surveillance strategy is also planned in 2021. At Vienna International Airport the primary/Mode S radar system will be replaced and the first phase of renewal of the ground radar system will be initiated.

The European U-space initiative is geared towards implementing digitalised, automated services designed to support secure and efficient access to the continent's airspace for drones. Related projects will be launched in 2021 under the Heading030+ strategy in order to drive forward the U-space initiative.

COOPANS

The COOPANS alliance is the largest of its kind in the world, and is a prime example of successful cooperation between air navigation service providers (in this case Austro Control, CCL, IAA, LFV, Naviair and NAV Portugal) at the technical and operational level. The ATM system deployed at all COOPANS partners is highly reliable and cost effective. It is used by all the Austrian control centres, and contributes to the safety of aircraft en route, during arrival and departure, and at airports around the country.

Within the COOPANS Alliance, Austro Control plays a central role in research and development, and in the implementation of the European ATM Master Plan, which is the road map driving modernisation of European ATM infrastructure. The alliance also ensures that all future regulatory requirements to be met by the ATM system, as well as the current regulations, such as Commission Implementing Regulation (EU) 2021/116 on the establishment of the Common Project One, are taken into account in the course of implementation and research and development activities. Over the next few years, the focus will be on enhancing cooperation within the COOPANS Alliance, on continued modernisation of the ATM system and on further optimisation of flight plan data processing. This will underpin efficient operation in the long term, within the cost limits imposed by European regulation. There are plans to turn COOPANS into an ATM data service provider (ADSP), in line with the Heading030+ strategy.

SESAR funding

The European Commission provides funding for the synchronised and coordinated development of European ATM infrastructure based on approaches adopted by SESAR. On the basis of decisions taken by the Innovation and Networks Executive Agency (INEA), the COOPANS Alliance is continuing to receive earmarked funding from the Commission for the development and roll-out of new versions of the ATM system.

Single European Sky ATM Research (SESAR) is the technological pillar of Europe's Single European Sky initiative. Under this international cooperation, European air traffic control procedures and the associated infrastructure are developed in line with the aim of increasing capacity, boosting efficiency and reducing environmental pollution while maintaining high safety standards.

Austro Control is helping to shape the European research and innovation landscape through its involvement in the SESAR

schungs- und Innovationsumfelds. Austro Control wirkt in „SESAR 2020 Wave 2“ an 5 Projekten und einer Very Large Scale Demonstration sowie in „SESAR 2020 Wave 3“ an 2 Projekten aktiv mit. Zwei der Projekte verfolgen beispielsweise das Ziel, automatische Spracherkennung zur Reduktion der Belastung der Flugverkehrsleiter und damit zur Steigerung der operationellen Effizienz zu nutzen. Im Rahmen der COOPANS Allianz ist Austro Control Mitglied des „SESAR Joint Undertaking“ und damit in „SESAR 2020“ förderberechtigt. Die Förderungen für „SESAR 2020“ werden vom EU-Förderprogramm „Horizon 2020“ vergeben und vom „SESAR Joint Undertaking“ abgewickelt.

FAB CENTRAL EUROPE (FAB CE)

Austro Control ist Teil des Zentraleuropäischen Luftraumblocks (FAB CE - Functional Airspace Block Central Europe). Gemeinsam mit Tschechien, Ungarn, Slowakei, Slowenien, Kroatien und Bosnien-Herzegowina wurde die FAB CE Airspace Alliance Ende 2012 gegründet.

Den Entwicklungen im Single European Sky folgend, die insbesondere auf eine institutionelle und technologische Erneuerung der europäischen Flugsicherung abstellen, wurde auch die FABCE Strategie neu formuliert. Diese neue Strategie wurde im Frühjahr 2020 verabschiedet und formuliert insgesamt 13 strategische Zielsetzungen, die auf eine Verbesserung der Kapazität, Umwelt, Kosteneffizienz und Resilienz abzielen. Der Weg zur Erreichung der Ziele wird im sog. „FAB CE High Level Plan“ beschrieben, der im April 2020 genehmigt wurde.

Zentrales Element der Arbeiten im FABCE ist die kontinuierliche Verbesserung der Luftraumstruktur, um möglichst klima- und kostenoptimale Routenführungen und Flugprofile anbieten zu können. Dazu wurde ein Operational Excellence Program ins Leben gerufen, das die dafür notwendigen FABCE Maßnahmen gemeinsam mit Eurocontrol vorantreibt. Im Fokus steht hier insbesondere die Erweiterung des Cross Border Freeroute Airspaces, also die grenzüberschreitende Gestaltung der Luftraumsektorisierung. Dafür wurden auch ANSPs außerhalb der FAB CE Kooperation in die Arbeiten entsprechend involviert (BULATSA, PANSA, ROMATSA und SMATSA).

Klarerweise wurde auch im FABCE aufgrund der Corona Krise gespart und das Programm auf das notwendige Minimum zusammengestrichen. Dadurch ergaben sich Einsparungen für Austro Control im sechsstelligen Bereich.

Wien, am 11. März 2021
Die Geschäftsführung:


Dr. Valerie Hackl


DI Mag. Axel Schwarz

Vienna, 11 March 2021
The Management Board


Valerie Hackl


Axel Schwarz

2020 programme. Austro Control is actively involved in five SESAR 2020 Wave 2 projects and a Very Large Scale Demonstration, as well as two SESAR 2020 Wave 3 projects. Two of the projects are designed to capitalise on automatic speech recognition to reduce the burden on air traffic managers and increase operating efficiency as a result. Through the COOPANS Alliance, Austro Control is a member of the SESAR Joint Undertaking and has access to SESAR 2020 funding as a result. Funding for SESAR 2020 is allocated under the EU Horizon 2020 funding programme and disbursed by the SESAR Joint Undertaking.

FAB CENTRAL EUROPE (FAB CE)

Austro Control is part of the Functional Airspace Block Central Europe. FAB CE was set up by Austria, Bosnia-Herzegovina, Croatia, the Czech Republic, Hungary, Slovakia and Slovenia at the end of 2012.

Following the developments in the Single European Sky initiative, which focus mainly on institutional and technological renewal of the European air traffic management industry, the FAB CE strategy has also been reformulated. Adopted in spring 2020, the new strategy comprises a total of 13 objectives focusing on improvements in capacity, environmental protection, cost-effectiveness and resilience. The roadmap for achieving the objectives is laid out in the FAB CE High Level Plan, which was approved in April 2020.

A core element of FAB CE activities is the continuous improvement of airspace structures with a view to offering climate-optimised and cost-efficient routes and flight profiles to the greatest possible extent. To achieve this, an operational excellence programme was set up to drive forward the necessary FAB CE measures in partnership with Eurocontrol. The focus is primarily on the expansion of Cross Border Free Route Airspace, i.e. cross-border airspace sectorisation. To this end, ANSPs from outside FAB CE are also involved in its work (BULATSA, PANSA, ROMATSA and SMATSA).

The coronavirus crisis has also forced FAB CE to cut costs, and the scope of the programme has been reduced to a minimum as a result. This translated into six-digit savings for Austro Control.

NOTES

IMPRESSUM

IMPRINT

Herausgeber / Published by
Austro Control
Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH
A-1220 Wien, Wagramer Straße 19

Konzeption, Text, Redaktion und Koordination /
Concept, content, editing and coordination
Austro Control
Abt. Communications & Public Affairs
Mag. Markus Pohanka
Mag. Peter Schmidt

Gestaltung / Graphic design
Lightwork Studio GmbH, Wien / Vienna

Art Direction / Art direction
Ing. Simon Alber, MBA

Fotos / Photographs
Austro Control
Oliver Gast
Lukas Lorenz
Erich Hussmann
BMK
shutterstock

Druck / Printed by
Druckerei Jentzsch

SAFETY IS AT THE HEART OF EVERYTHING WE DO. IN THE AIR AND ON THE GROUND.

WHO WE ARE & WHERE WE WANT TO GO

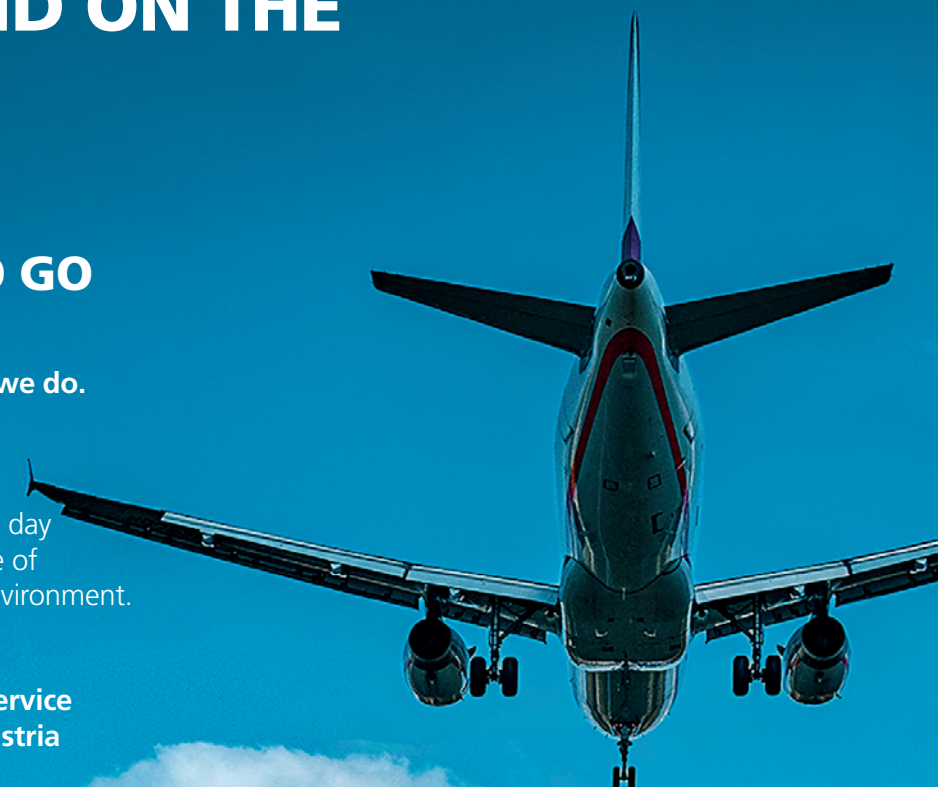
**Safety is at the heart of everything we do.
For people and the environment.
In the air and on the ground.**

We keep millions of people safe. Day in, day out and around the clock. We are aware of our responsibilities to society and the environment. In the air and on the ground.

Austro Control. The air navigation service provider and aviation agency for Austria and Europe. A team made up of the brightest minds.

We are a nationally and internationally recognised partner, a key player and an innovator that is shaping the aviation sector. Our team is made up of a strong network of the best and brightest that our customers can depend on. Our headquarters is a centre of excellence that focuses on safety, efficiency, quality and eco-aware operations.

We are working at a place where we can grow.





**Österreichische Gesellschaft
für Zivilluftfahrt mbH**

A-1220 Wien, Wagramer Straße 19

Tel. +43(0)517 03-0

e-mail: info@austrocontrol.at

www.austrocontrol.at