



**GESCHÄFTSBERICHT
ANNUAL REPORT
2022**

AUSTRO CONTROL LEITBILD

UNSER SELBSTVERSTÄNDNIS

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

Austro Control. Die Flugsicherung und Luftfahrtbehörde
für Österreich und Europa. Ein Team der besten Köpfe.
Ein verlässlicher und effizienter Partner sowie innovativer
Gestalter der Luftfahrt für unsere Kundinnen und Kunden.

UNSERE VISION 2030

Als eine der Top-Flugsicherungen und Luftfahrtbehörden in
Europa und Vorreiter in der Digitalisierung bieten wir unseren
Kundinnen und Kunden modernste Services und Lösungen.
Sicherheit und Verlässlichkeit sind unsere Visitenkarte.

Als verlässlicher Arbeitgeber bieten wir
spannende Entwicklungsmöglichkeiten in
einem innovativen und diversen Umfeld.

Als Luftfahrt-Umwelt-Pionier leisten wir durch
kontinuierliche Optimierung des Luftraums und
Nutzung innovativer Technologien
einen entscheidenden Beitrag zu
den europäischen Klimazielen.

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	Die Zukunft beginnt heute! <i>The future starts today!</i>
19	Tower 2.0 – Wir fördern Innovationen <i>Tower 2.0 – We foster innovation</i>
24	Sicherheit – Priorität in der Luftfahrt und verbindender Unternehmenswert <i>Safety – aviation priority and unifying corporate value</i>
30	Bilanz <i>Balance sheet</i>
34	Gewinn- und Verlustrechnung <i>Income statement</i>
36	Anhang <i>Notes</i>
51	Lagebericht <i>Management Report</i>



LEONORE GEWESSLER, BA
BUNDESMINISTERIN FÜR KLIMASCHUTZ,
UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE
FEDERAL MINISTER FOR CLIMATE ACTION,
ENVIRONMENT, ENERGY, MOBILITY,
INNOVATION AND TECHNOLOGY

GRUSSWORT

FOREWORD

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

Im Jahr 2022 ist es mit der Luftfahrt nach den Jahren der Pandemie wieder aufwärts gegangen. Das ist für die Luftfahrtbranche und somit auch für Austro Control eine erfreuliche Entwicklung. Damit verbunden ist allerdings auch eine hohe Verantwortung, weil mehr Flugverkehr auch eine Zunahme bei den Emissionen bedeutet. Es freut mich umso mehr, dass bei der strategischen Ausrichtung von Austro Control das Thema Umwelt und Klimaschutz einen zentralen Zukunftsschwerpunkt bildet. Die Reduktion von Emissionen im Flugverkehr durch eine Optimierung bei den Verfahren sowohl im oberen Luftraum als auch im An- und Abflugbereich von Flughäfen ist dabei einer der wichtigsten Fokuspunkte. Darüber hinaus begrüße ich das Ziel von Austro Control, als Unternehmen bis 2025 klimaneutral zu werden. Der Ausbau von Photovoltaik für technische Anlagen oder die Umstellung der Fahrzeugflotte auf überwiegend E-Antrieb sind bereits erste konkrete Schritte dazu.

Flugverkehr vor allem im Nahbereich von Flughäfen ist für Anrainer:innen auch immer mit möglicher Lärmentwicklung verbunden. Mir ist daher wichtig, dass wir gemeinsam mit Austro Control an einer Erhöhung der Transparenz bei der Festlegung von Flugrouten arbeiten. Dabei soll auch eine neue Form der Bürger:innen-Beteiligung verankert werden. Ich bin zuversichtlich, dass wir hier heuer zu einem guten Ergebnis kommen werden.

Die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz nehmen nicht ab. Mit vereinten Kräften wollen wir die Zukunft der Luftfahrt klimafreundlicher gestalten.

Dazu bedarf es einer gemeinsamen Perspektive sowie klarer Ziele. Die Luftfahrtbranche muss ihren Beitrag leisten – Klimaneutralität bis 2040 ist das Ziel und daran müssen wir gemeinsam arbeiten. So haben wir es auch in unserer Luftfahrtstrategie 2040+ festgelegt. Unsere Vision für das Jahr 2040 lautet:

- ▶ die Luftfahrt in Österreich ist klimaneutral unter Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit,
- ▶ Österreich ist internationaler Vorreiter für klimafreundliche Luftfahrtinnovationen,
- ▶ Österreich ist weiterhin gut an die Welt angebunden im Sinne des Gesamtwohls der österreichischen Volkswirtschaft und der Reisefreiheit der Bevölkerung.

Austro Control wird als Flugsicherung und Luftfahrtbehörde bei der Realisierung dieser Vision eine entscheidende Rolle tragen. Ich setze dabei auf die Innovationskraft und den Gestaltungswillen im Unternehmen. Von der Optimierung der Abläufe im Luftraum über die Entwicklung von innovativen An- und Abflugverfahren bis hin zur Zulassung klimafreundlicher Technologien als Luftfahrtbehörde hat Austro Control umfassende Möglichkeiten, einen entscheidenden Beitrag auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Luftfahrt zu leisten.

Ich freue mich auf die weiterhin gute Zusammenarbeit und wünsche allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern viel Erfolg bei der Erreichung unserer gemeinsamen Ziele!

In 2022, aviation started to pick up once again after the peak of the pandemic. – a pleasing development both for the wider industry and for Austro Control. However, this turnaround also brings with it great responsibility, since higher air traffic volumes also mean an increase in emissions. Which is why I am all the more pleased to see that climate protection and the environment constitute a central element of Austro Control's strategic focus. The reduction of emissions from air traffic by optimising procedures both in the upper airspace and in airports' terminal areas is one of the most important focuses. I also welcome Austro Control's goal of becoming a climate-neutral company by 2025. Increased photovoltaic capacity for technical facilities and the changeover of the company fleet to predominantly e-vehicles mark the first definitive steps in this direction.

Air traffic, especially in the vicinity of airports, is always associated with potential noise pollution for local residents. So it is important to me that we continue to work together with Austro Control to increase transparency when setting flight routes. The goal is to establish a new form of citizen participation. I am confident that we will achieve strong results in this regard this year.

The challenges related to climate protection are not growing any easier. But we need to work together to make the future of aviation more climate-friendly, and this calls for a common standpoint and clear goals.

The aviation industry must do its part – achieving the goal of going carbon-neutral by 2040 calls for close cooperation. In response, we have incorporated this into our Aviation Strategy 2040+. Our vision for 2040 is as follows:

- ▶ Aviation in Austria is climate-neutral, while still retaining its competitive edge,
- ▶ Austria is an international pioneer in climate-friendly aviation innovation, and
- ▶ Austria continues to be well connected to the world, with a view to enhancing the overall performance of the Austrian economy and freedom of travel for the population.

As the air navigation service provider and aviation authority, Austro Control will have a decisive role to play in realising this vision. I have every faith in the company's ability to innovate and its will to structure itself accordingly. From the optimisation of processes in the airspace and the development of innovative approach and departure procedures to the approval of climate-friendly technologies in its role as the nation's aviation authority, Austro Control has extensive options open to it to make a decisive contribution on its path towards climate-friendly aviation.

I look forward to continuing our excellent cooperation and wish the company's employees every success in achieving our common goals!



BERICHT DES AUFSICHTSRATES

REPORT OF THE SUPERVISORY BOARD

Der Aufsichtsrat von Austro Control hat während des Berichtsjahres 2022 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Geschäftsführung aufgrund regelmäßiger Berichte der Geschäftsführung überwacht und sich in vier Sitzungen des Aufsichtsrats und zwei Sitzungen des Prüfungsausschusses über die Geschäftslage unterrichtet. In der zweiten Sitzung des Prüfungsausschusses informierte sich der Aufsichtsrat explizit über das Halbjahresergebnis 2022 und Forecast 2, den aktuellen Stand der Fortbestehensprognose 03/2022, den Stand RP3 Planung neu und deren Auswirkungen und bekam ein Update zum Risikomanagement von Austro Control.

In der ersten Sitzung des Prüfungsausschusses 2022 und der nachfolgenden Aufsichtsratssitzung wurden die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Unternehmen näher erläutert. Die im Abschluss beschriebenen Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie und der dadurch verursachte Umsatzeinbruch haben dazu geführt, dass das Unternehmen einen Bilanzverlust iHv. 86,4 Mio. € ausweist. 2022 wurde ein Jahresüberschuss iHv. € 8,7 Mio. erzielt, mit dem das negative Eigenkapital des Vorjahres mit -3,4 Mio. € ausgeglichen werden konnte. Zum Stichtag weist es einen Wert von 5,3 Mio. € aus.

Es wurde ausgeführt, dass die durch Gebühren nicht gedeckten Kosten für die Jahre 2020 und 2021 durch eine spezielle COVID-19-Regulierung der EU-Kommission ab dem Jahr 2023 nachverrechnet werden können. Durch ein entsprechendes Kostenoptimierungsprogramm wurden die vorgegebenen Ziele der VO erreicht. In Verbindung mit der Erholung des Flugverkehrs konnten 2022 ein positives Ergebnis nach Steuern sowie ein positives Eigenkapital erzielt werden. Die in den Vorjahren erstellte Fortbestehensprognose wurde aktualisiert weitergeführt und zeigt den Eigenkapitalaufbau des Unternehmens in den nächsten Jahren. Sie bildet auch die Basis für den Ansatz von aktiven latenten Steuern iHv. 98,6 Mio. €.

Aufgrund des Bilanzverlustes 2022, bedingt durch die COVID-19-Pandemie, informierte der Abschlussprüfer, dass gemäß § 22 Abs 1 Z1 Unternehmensreorganisationsgesetz (URG)

die Vermutung des Reorganisationsbedarfs nicht mehr gegeben sei, da die Eigenmittelquote zwar weniger als 8%, jedoch die fiktive Schuldentilgungsdauer weniger als 15 Jahre beträgt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 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 2023 zu bestellen.

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

Wien, am 23. März 2023

Mag.^a Karin Tausz, Vorsitzende des Aufsichtsrates

In 2022 the Austro Control Supervisory Board 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 four meetings of the Supervisory Board and two meetings of the Audit Committee. At the second Audit Committee meeting, the Supervisory Board obtained specific information about the Company's results for the first half of 2022 and Forecast 2, the current status of the going concern forecast of March 2022 and of the updated plan for the third reference period (RP 3) and its effects, as well as an update on the Company's risk management system.

The impact of the Covid-19 pandemic on the Company were discussed in greater detail at the first meeting of the Audit Committee in 2022 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 for the period of €86.4m. Profit after tax in 2022 stood at €8.7m, which offset the negative equity of €3.4m reported a year earlier. Equity amounted to €5.3m as at the reporting date.

Under a special regulation introduced by the EU Commission in response to the Covid-19 pandemic, costs not covered by charges in 2020 and 2021 can be recovered from 2023 onwards. The Company achieved the goals specified in the regulation thanks to a corresponding cost reduction programme. In conjunction with the recovery in flight traffic volumes, this enabled Austro Control to record a profit after tax in 2022, and equity turned positive once again. The going concern forecast drawn up in previous years was updated and shows 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 €98.6m.

In view of the loss for the period reported in 2022 as a result of the Covid-19

pandemic, the auditor stated that there were no longer grounds for presumption of the need for reorganisation in the meaning of section 22(1)(1) Austrian Unternehmensreorganisationsgesetz (Company Reorganisation Act), as although the equity ratio was below 8%, the implied debt repayment period was less than 15 years.

Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft audited the 2022 financial statements and the management report, and 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 loss for the period 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 2023.

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

Vienna, 23 March 2023
Karin Tausz, Chairwoman of the Supervisory Board

AUFSICHTSRAT SUPERVISORY BOARD

Mag.^a Karin Tausz

Vorsitzende,
ÖBB-Infrastruktur AG
Chairwoman
ÖBB-Infrastruktur AG

Dr. Günther Ofner

Stellvertretender Vorsitzender,
Flughafen Wien AG
Deputy Chairman
Vienna International Airport

DIⁱⁿ Vera Hofbauer

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

Mag.^a 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.ⁱⁿ Karin Vorauer-Mischer

Bundesministerium für Finanzen
Austrian Federal Ministry of Finance

Alexander Rovina

Arbeitnehmervertreter
Works Council representative

Ing. Gerald Halbwirt

Arbeitnehmervertreter
Works Council representative

Peter Senekowitsch

Arbeitnehmervertreter
Works Council representative



BERICHT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

STATEMENT BY THE MANAGEMENT BOARD

2022 hat die Luftfahrt ein eindrucksvolles Comeback erlebt und sich nach Jahren der Krise mit einem deutlichen Lebenszeichen zurückgemeldet. Aus wirtschaftlicher Sicht war das für unser Unternehmen sehr erfreulich, aus betrieblicher Sicht allerdings insbesondere während der Sommermonate eine besondere Herausforderung. Waren zu Jahresbeginn noch die Auswirkungen der Pandemie zu spüren, hat sich der Flugverkehr bis zum Sommer deutlich erholt und in Teilen bereits ab Juni das Verkehrsniveau von 2019 erreicht bzw. sogar übertroffen. Der Juli 2022 war im Überflug überhaupt der verkehrsreichste Monat, der jemals im österreichischen Luftraum verzeichnet wurde.

Insgesamt wurden 2022 über Österreich 1,27 Mio. Flugbewegungen registriert, das entspricht einem Plus von 71% im Vergleich zu 2021 und liegt noch knapp 7% unter den Werten von 2019. An den österreichischen Flughäfen hat die Zahl der Landungen gegenüber 2021 zwar deutlich zugenommen, lag allerdings immer noch knapp 20% unter dem Niveau von 2019.

Wirtschaftliche Entwicklung positiv

Die Zunahme des Flugverkehrs insbesondere im Überflug hat sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung ausgewirkt. Mit einem Plus von 80% konnten wir die Umsatzerlöse gegenüber 2021 mit etwas über 300 Mio. € nahezu verdoppeln und trotz belastender Inflations- und Kapitalmarktentwicklungen wieder ein positives Ergebnis vor Steuern von 23,5 Mio. € erzielen.

Erfreulich ist auch, dass unsere Eigenkapitalquote mit +1% wieder knapp positiv ist. Bis 2024 wollen wir mit 8% jenes Niveau erreichen, das gesetzlich für die positive Fortbestehensprognose erforderlich ist. Zur nachhaltigen Stabilisierung des Unternehmens streben wir eine Quote von 30% an.

Unsere Zukunft – Fokus 2030 und darüber hinaus

Mit der Krise hinter uns richtet sich unser Blick verstärkt in Richtung Zukunft. Wir haben 2022 unsere Strategie Heading030+ nach einem intensiven Review-Prozess weiterentwickelt und fokussieren uns auf die zentralen Zukunftsthemen für unser Unternehmen. Wir wollen unsere Luftraumstruktur neu konzipieren, neue Technologien rascher zum Einsatz bringen und in den betrieblichen Alltag integrieren. Wir werden ein modernes Drohnen-Verkehrsmanagement-System betreiben und als Behörde zukunftsweisende Anwendungen im Bereich der unbemannten Luftfahrt ermöglichen. Als Organisation möchten wir uns weiterentwickeln und als Arbeitgeber attraktiv bleiben. Mit unserer Luftfahrtagentur setzen wir den Weg zu einer der modernsten Luftfahrtbehörden in Europa weiter fort.

Wie sehr die Zeit drängt, hat uns der vergangene Sommer mit einer Rekordzahl an Flugbewegungen im österreichischen Luftraum deutlich vor Augen geführt. In einer gemeinsamen Kraftanstrengung ist es dem Team im Area Control Centre, das für den Überflug verantwortlich ist, gelungen, diesen Verkehr in bewährter Weise sicher und mit einer im europäischen Vergleich hervorragenden Pünktlichkeit abzuwickeln. Dafür möchten wir allen Fluglotsinnen und Fluglotsen sowie den Teams, die unterstützend oder im Hintergrund tätig sind, unseren besonderen Dank aussprechen.

Neue Technologien – neue Luftraum-Konzepte

Um einen weiteren Verkehrsanstieg auch in Zukunft sicher, pünktlich und klimaschonend bewältigen zu können, müssen wir handeln. Dazu haben wir im Rahmen unserer Strategie konkrete Vorhaben definiert. Mit dem Projekt „Airspace Austria 2030“ werden wir in den kommenden Jahren unsere Flugsicherung nachhaltig modernisieren. Kernelemente sind eine neue Luftraumgliederung, ein neues Gebäude-Konzept für unser Air Traffic Control Centre und die konsequente technologische Weiterentwicklung. Bis 2029 soll beispielsweise der erste Remote-Tower in Österreich betrieblich nutzbar sein. Grundvoraussetzung für die Nutzung vieler dieser neuen technischen Möglichkeiten insbesondere im Bereich der Virtualisierung ist die Erneuerung unseres Flugsicherungssystems, die wir uns bis 2029 vorgenommen haben.

In Deutschland sind wir bei der Nutzung innovativer Technologien mit der Implementierung unseres ESTC-Systems (Enhanced Surveillance Tower Control) an unseren Regioports bereits einen Schritt weiter. In Oberpfaffenhofen werden wir 2023 nach einem erfolgreich durchgeführten Schattenbetrieb mit einem innovativen Remote-Tower-System in Betrieb gehen und dieses System nach und nach auf weitere deutsche Regioports ausrollen.



DR.^{IN} VALERIE HACKL
GESCHÄFTSFÜHRERIN
MANAGING DIRECTOR

MAG. PHILIPP PIBER
GESCHÄFTSFÜHRER
MANAGING DIRECTOR

Luftfahrtbehörde auf gutem Weg

Unser Zukunftsthema Drohnen stand auch 2022 weiter stark im Fokus. Der Boom bei Drohnen ist ungebrochen. Die Entwicklung unseres Drohnen-Verkehrsmanagement-Systems wurde vorangetrieben. Über die Austro Control-Drohnenplattform dronespace.at wurden 2022 rund 17.000 Drohnenführerscheine ausgestellt und 11.000 Registrierungen durchgeführt. Auch wirtschaftlich waren wir 2022 im behördlichen Bereich sehr gut unterwegs. Aufgrund der Einnahmen aus Luftfahrzeug-Transitions und aus dem EASA Partnership Agreement blieben wir um nahezu 50% unter der mit dem BMK für den Rahmenvertrag vereinbarten Referenzgröße. Die Zahl der in Österreich registrierten Luftfahrzeuge blieb praktisch unverändert. In der Lizenzierung gab es bei den Pilotenscheinen sowohl im Bereich Fläche als auch bei Helikoptern Zuwächse zwischen 5 und 6%.

Die Kundenzufriedenheitswerte für die Luftfahrtbehörde konnten 2022 deutlich gesteigert werden. Damit sich dieser positive Trend fortsetzt, setzen wir auf einen konsequenten Ausbau unsere Online-Angebote und arbeiten weiter an einer vollständigen Digitalisierung unserer Behördenwege.

Ausblick

Nach den Krisenjahren blicken wir wieder mit Optimismus in die Zukunft. Wir sind auf kurzfristige Herausforderungen gut vorbereitet und haben unsere langfristigen Ziele klar vor Augen.

Für 2023 erwarten wir im Überflug ein Verkehrsvolumen von knapp über dem Niveau von 2019, mit Spitzenwerten in den Sommermonaten. Es bleibt abzuwarten, wie sich die fortgesetzten Luftraumsperrungen aufgrund des Ukraine-Krieges auswirken werden. Wir müssen davon ausgehen, dass es weiterhin zu einer teilweisen Verlagerung von Flugverkehrsströmen in den österreichischen Luftraum kommen wird. Herausfordernd bleibt das wirtschaftliche Umfeld und es wird sich zeigen, ob und wie sich Inflation und hohe Ticketpreise auf das Buchungsverhalten auswirken werden.

Wir haben gesehen, dass unvorhergesehene Entwicklungen schlagartig Rahmenbedingungen verändern können. Darauf müssen wir auch künftig gut vorbereitet bleiben. Wir werden weiter in moderne Produkte und Services investieren und unser Unternehmen resilient und damit krisenfest aufstellen. Gemeinsam in einem starken #teamaustrocontrol wird uns das gelingen.

Wien, Mai 2023

Dr.^{IN} Valerie Hackl
Geschäftsführerin

Mag. Philipp Piber
Geschäftsführer

STATEMENT BY THE MANAGEMENT BOARD

The aviation industry made an impressive comeback in 2022, sending a clear sign of life after several years in crisis. This turnaround was very gratifying for our company from a financial point of view, but also highly challenging from an operational standpoint, especially during the summer. Although the effects of the pandemic were still being felt at the start of the year, air traffic had rebounded sharply by the summer, in some cases reaching – or even exceeding – 2019 levels by June. Measured in terms of en route flights, July 2022 was the busiest month ever in Austrian airspace.



A total of 1.27 million flight movements were recorded over Austria during the year – an increase of 71% compared to 2021 and only 7% below the figure for 2019. The number of landings at Austrian airports rose significantly compared with 2021; however, this was still almost 20% down on 2019.

Solid financial performance

The increase in air traffic, and especially in en route flights, had a positive impact on financial performance. Up by 80% year on year, revenue almost doubled to just over €300m, and earnings before tax turned positive, reaching €23.5m in spite of rising inflation and adverse capital market developments.

Pleasingly, the equity ratio also returned to positive territory, coming in at 1%. A ratio of 8% is required in order to obtain a positive going concern opinion, and our aim is to reach this figure by 2024. We are targeting a ratio of 30% in order to stabilise the company over the longer term.

Our future – focus on 2030 and beyond

With the Covid-19 crisis now behind us, we are increasingly focusing our attention on the future. In 2022 we honed our

Heading030+ strategy further following a detailed review process and the emphasis is now on the key issues that lie ahead for the company in future. Our goals include redesigning our airspace structure, as well as deploying new technologies and integrating them into day-to-day operations more quickly. We will operate a modern drone traffic management system, and pave the way for groundbreaking applications for unmanned aviation in our role as a aviation authority. Enhancing our organisational set-up and ensuring that we remain an attractive employer are also among our objectives. With the Aviation Agency we are making further progress towards becoming one of Europe's most advanced aviation authorities.

The record number of flight movements in Austrian airspace last summer clearly underlined the fact that we have no time to lose. As part of a joint effort, the team at the Area Control Centre, which is responsible for en route operations, ensured safe management of this traffic in its accustomed manner, achieving outstanding punctuality compared with other European ANSPs. We would like to thank all of our air traffic controllers, as well as the teams who support them or carry out important work behind the scenes.

New technologies – new airspace concepts

It is also paramount that we take action to put ourselves in a position to handle future increases in flight traffic safely, while also ensuring punctuality and protecting the climate. To do this, we have defined specific strategic objectives. The "Airspace Austria 2030" project is designed to sustainably modernise our air navigation services over the coming years. The project's core elements include a new airspace structure, a new building concept for the Air Traffic Control Centre and concerted technological development. A case in point: Austria's first remote tower is due to enter operation by 2029. A key requirement for capitalising on many of these new technological advances, especially when it comes to virtualisation, is the renewal of our air traffic control system, which is scheduled for completion by 2029.

In Germany, we have already taken a step forward in the use of innovative technologies by implementing the Enhanced Surveillance Tower Control (ESTC) system at our regional airports. After operating successfully in parallel, an innovative remote tower system will go live in Oberpfaffenhofen in 2023, before being gradually rolled out to other regional airports in Germany.

Aviation authority on the right path

We maintained a strong focus on drones – a key topic for the future – in 2022. With the boom in drones continuing, we pushed ahead with the development of our drone traffic management system. About 17,000 drone pilot licences were issued and 11,000 registrations were completed on Austro Control's [dronespace.at](https://www.austrocontrol.at/dronespace.at) platform in 2022.

We also posted very strong financial results for our aviation authority operations during the year. Thanks to revenue from aircraft transitions and the EASA partnership agreement, we came in almost 50% below the target level in the framework agreement with the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology. The number of aircraft registered in Austria remained virtually unchanged. There were increases of between 5% and 6% in the number of pilots' licences issued for both fixed-wing aircraft and helicopters.

Satisfaction levels among aviation authority clients jumped significantly in 2022. In order to ensure that this positive trend continues, we are focused on systematically expanding our online services and making further progress towards the full digitalisation of our administrative procedures.

Outlook

After the recent crises, Austro Control is heading into the future with optimism once again. We are well placed to deal with short-term challenges and have a clear view of our long-term goals. In 2023 we expect en route traffic to slightly exceed 2019 levels, and to peak in the summer months. The effects of ongoing airspace closures due to the war in Ukraine remain to be seen, but we must assume that air traffic flows will partly continue to be rerouted into Austrian airspace. The economic environment remains difficult and we will wait to see what impact inflation and high ticket prices have on flight bookings.

We know full well that unforeseen developments can lead to sudden changes in the operating environment, so we need to ensure we are well placed to handle them in future. We will continue to invest in state-of-the-art products and services, with a view to making our company resilient and consequently crisis-proof. And working together as a strong #teamaustrocontrol will enable us to come through.

Vienna, May 2023


Valerie Hagkl
Managing Director


Philipp Piber
Managing Director

2022 FACTS & FIGURES

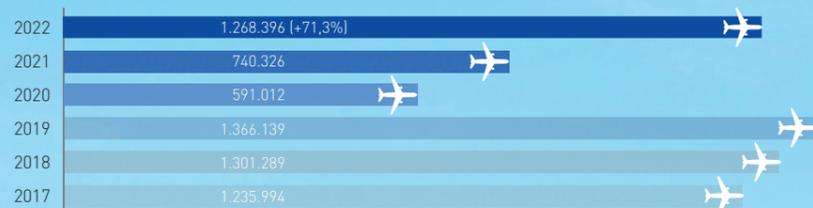
ZAHLEN, DATEN & FAKTEN

FLUGBEWEGUNGEN 2017-2022

FLIGHT MOVEMENTS

Die Flugbewegungen haben sich 2022 deutlich erholt.

Overall traffic improved significantly in 2022.

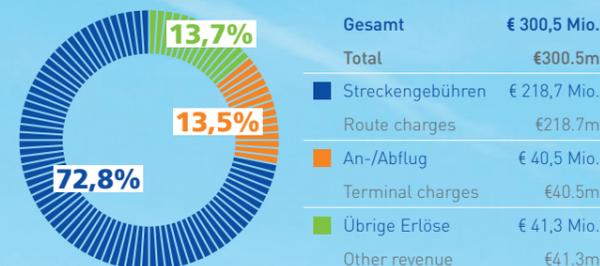


UMSATZERLÖSE 2022

REVENUE

Der Umsatz belief sich 2022 auf € 300,5 Mio. (Umsatz 2021 € 166,4 Mio.)

Revenue for 2022 amounted to € 300.5m. (Revenue 2021 €166.4m)



SICHERHEITSRELEVANTE EREIGNISSE

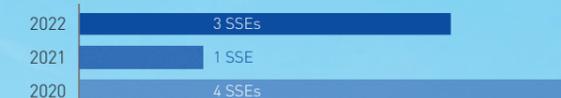
SAFETY SIGNIFICANT EVENTS (SSEs)

Die Zahl der Safety Significant Events (SSEs) blieb auf einem konstant niedrigen Niveau.

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

The number of safety significant events (SSEs) remained at a low level.

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_M).



PÜNKTLICHKEIT 2022

PUNCTUALITY

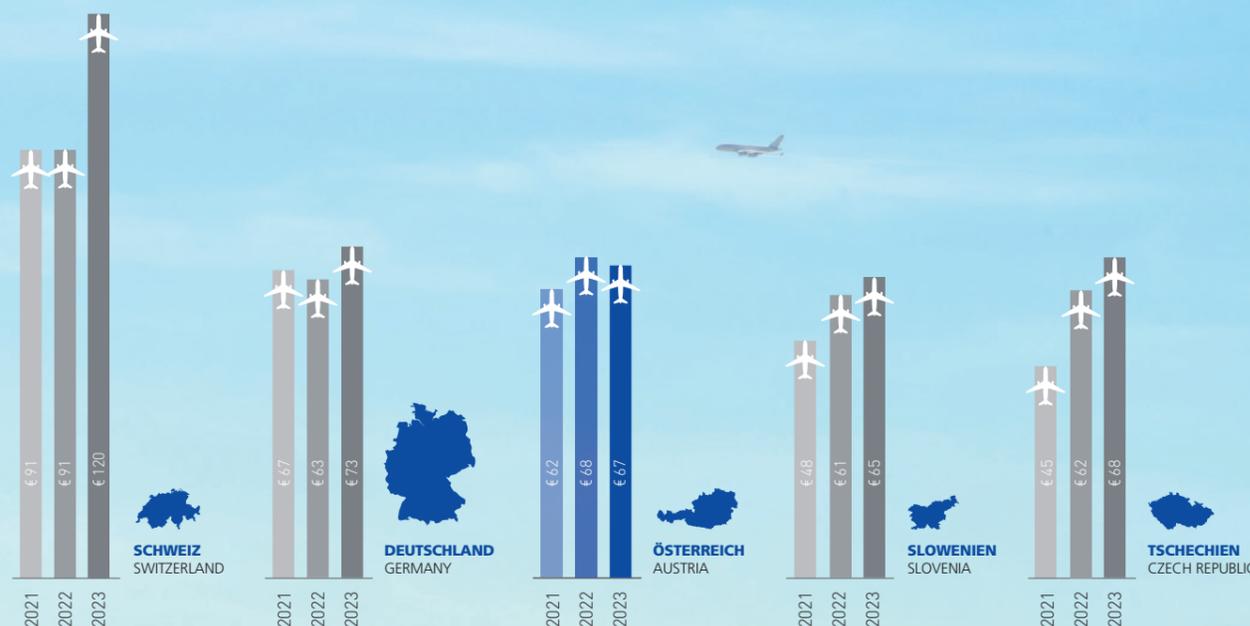
2022 wurden im österreichischen Luftraum nahezu keine Verspätungen verzeichnet (0,08 Min./Flug)

Almost no delays were recorded in Austrian airspace 2022 (0.08 min/flight).



STRECKENGEBÜHREN – INTERNATIONALER VERGLEICH

INTERNATIONAL COMPARISON UNIT RATE



LANDUNGEN 2022

LANDINGS

Bei den Landungen an den österreichischen Verkehrsflughäfen gab es 2022 ein Plus von 41%.

The overall number of landings at Austrian commercial airports increased by 41%.



Gesamt / Total		169.826 (+41%)
Wien	102.277	(+59,7%)
Klagenfurt	4.906	(-0,5%)
Linz	10.853	(+3,1%)
Innsbruck	15.317	(+46,3%)
Graz	13.920	(+5,4%)
Salzburg	22.553	(+30,7%)

Area Control Centre



DIE ZUKUNFT BEGINNT HEUTE!

THE FUTURE STARTS TODAY!

Trotz einer Rekordzahl an Flugbewegungen im heimischen Luftraum haben unsere Fluglotsinnen und Fluglotsen hervorragende Arbeit geleistet und Austro Control 2022 zu einem Spitzenplatz in den europäischen Pünktlichkeitsstatistiken verholfen.

Despite having to contend with a record number of flight movements in the domestic airspace, our air traffic controllers did an outstanding job, helping Austro Control on its way to a top position in the European punctuality statistics in 2022.

Im österreichischen Luftraum wurden während der Sommermonate so viele Flüge wie noch nie im Überflug (ACC - Area Control Centre) gezählt. Der Juli war mit knapp 103.000 Flügen überhaupt der verkehrsreichste jemals in Österreich gemessene Monat. Ein derartiger Anstieg ist unter normalen Rahmenbedingungen schon eine Herausforderung, umso mehr, wenn das nach über zwei Jahren eines deutlich verringerten Flugverkehrsaufkommens passiert. Dabei hat sich gezeigt, wie wichtig es war, während dieser verkehrsarmen Zeit die Skills der Fluglotsinnen und Fluglotsen durch intensives Training im Simulator aufrechtzuerhalten und kontinuierlich nachzuschärfen. Austro Control gehörte 2022

trotz eines massiven Verkehrsanstiegs zu den pünktlichsten Flugsicherungen in Europa. Lediglich 0,08 Minuten Verspätung pro Flug – also weniger als 5 Sekunden – scheinen in den europäischen Statistiken für 2022 auf.

Zeichen stehen weiter auf Wachstum – Luftraum wird laufend optimiert

Der Luftraum bietet unendlich Platz, würde man meinen, aber auch hier kann es mitunter eng werden – vor allem dann, wenn der Flugverkehr weiter steigt. Der österreichische Luftraum liegt im Herzen Europas und gehört damit zu den sogenannten „High-Density-Areas“, also einer Region, die besonders dicht



beflogen wird. Damit nicht genug, kommen beispielsweise während der Sommer-Monate noch gefährliche Wetter-Phänomene wie ausgeprägte Gewitterlagen dazu und machen einen bereits sehr komplexen Luftraum noch anspruchsvoller.

Um hier in naher Zukunft für Verbesserung zu sorgen und den vorhergesagten Flugverkehr weiterhin in bewährter Weise abwickeln zu können, setzt Austro Control laufend Maßnahmen zur Optimierung. So war der Luftraum im Überflug bislang in jeweils bis zu fünf übereinander liegende Sektoren aufteilbar. Im März 2023 konnte nach intensiver Vorbereitung ein sogenannter „6th Layer“ („6. Schicht“) implementiert werden – es wurde also ein weiteres Stockwerk im Luftraum eingezogen, um den Flugverkehr und damit die Arbeitsbelastung der Fluglotsinnen und Fluglotsen in diesen dicht beflogenen Höhen besser und flexibler gestalten zu können.

Technologische Weichen für den europäischen Luftraum der Zukunft werden heute gestellt

Wenn wir allerdings davon ausgehen, dass der Flugverkehr weiter steigen wird, dann wird man im bestehenden europäischen Flugsicherungssystem früher oder später an Grenzen stoßen. Und das nicht nur im Hinblick auf eine pünktliche und effiziente Bewältigung des Flugverkehrsaufkommens, sondern auch im Hinblick auf die Erreichung der europäischen Klimaziele. Auf EU-Ebene macht man sich dazu bereits seit längerem Gedanken, so sollen in nicht allzu ferner Zukunft virtuelle Center den Luftraum über Europa flexibel und skalierbar kontrollieren. Eine Lotsin oder ein Lotse in Wien könnte dann, wenn es erforderlich ist, auch einen Luftraum eines anderen Landes übernehmen und umgekehrt.

Um den wachsenden Flugverkehr auch in Zukunft effizient abwickeln zu können, muss Austro Control in neue Technologien investieren und die Weichen für das ATM-System der Zukunft stellen: Mit dem Projekt „Airspace Austria 2030“ hat Austro Control ganz konkrete Ziele definiert, um den österreichischen Luftraum zukunftsfit zu machen. Das beinhaltet beispielsweise die Modernisierung unseres Air Traffic Control Centres, eine völlige Neu-Gliederung des Luftraums in einen Upper und Lower Airspace und die verstärkte Nutzung von Digitalisierung und Automatisierung.

Bis 2029 soll ein neues Flugsicherungssystem implementiert sein, das wir gemeinsam mit unseren COOPANS-Partnern aus Irland, Schweden, Dänemark, Kroatien und Portugal entwickeln und in den kommenden Jahren in Betrieb nehmen werden. Mit diesem System werden die technologischen Voraussetzungen geschaffen, um neue Methoden der Flugverkehrskontrolle zu etablieren, die von der Virtualisierung bis zur Ortsunabhängigkeit reichen können. Gerade die gemeinsame COOPANS-Allianz erweist sich jetzt als zukunftsweisend, weil so neue Betriebsmodelle wie die virtuelle Vernetzung mehrerer Centre aufgrund des gemeinsamen Systems leichter erprobt werden können und Austro Control damit auch in Europa einen wesentlichen Technologie-Vorsprung haben wird.

Austro Control hat die Zukunft fest im Blick, ohne dabei die kurzfristigen Herausforderungen der Gegenwart aus den Augen zu verlieren. Das Ziel ist in beiden Fällen das gleiche: die Gewährleistung eines sicheren, pünktlichen und klimaschonenden Flugverkehrs im österreichischen Luftraum.

JASMIN SCHUSTER

Fluglotsin ACC



Für mich als Fluglotsin war der Sommer 2022 ein Rekordsommer in Bezug auf Verkehrszahlen und nach den verkehrsarmen Zeiten während der Corona-Pandemie eine wirkliche Umstellung und Herausforderung. Wir haben im Team perfekt zusammengearbeitet, uns gegenseitig unterstützt und gemeinsam diesen Verkehrsanstieg hervorragend gemeistert. Mich freut es auch besonders, dass wir in der ACC derzeit viele neue Trainees schulen. Damit sind wir für die Zukunft und die weitere Zunahme des Flugverkehrs in unserem Luftraum gut vorbereitet.

Jasmin Schuster,
air traffic controller ACC

“
For me as an air traffic controller, the summer of 2022 was a record time in terms of traffic figures, and a real change – and a challenge – after the low-traffic periods during the coronavirus pandemic. We worked perfectly as a team, supported each other and together mastered this increase in traffic brilliantly. I am also particularly pleased that we currently have many new trainees at ACC. This means that we are well prepared for the future and the further increase in air traffic in our airspace.
”

THE FUTURE STARTS TODAY!

More flights than ever before were recorded en-route (ACC - Area Control Centre) in Austrian airspace during the summer months: and with almost 103,000 flights, July was the busiest single month ever in Austria. An increase like this poses a challenge under normal circumstances, but it reaches a new dimension when it comes on the back of more than two years of significantly lower flight traffic volumes. This underlined the importance of maintaining and continuously honing the skills of the air traffic controllers through intensive simulator training during this low-traffic period. Austro Control was among the most punctual air navigation service providers in Europe in 2022, despite a huge increase in traffic. The European statistics for 2022 show an average delay of only 0.08 minutes – or under 5 seconds – per flight.

Signs still point to growth – airspace constantly being optimised

While some might think that airspace is infinite, it can actually get tight sometimes – especially when air traffic continues to rise. Located in the heart of Europe, Austrian airspace is categorised as a high-density area, i.e. an airspace region where there is a significant concentration of air traffic. As if that were not enough, during the summer months dangerous weather phenomena such as violent thunderstorms are added to the mix, making management of an already highly complex airspace even more challenging.

In order to improve this situation in the immediate future while continuing to handle forecast flight traffic volumes with its accustomed efficiency, Austro Control is continuously implementing optimisation measures. Until now, en route airspace was divided into up to five sectors, one above the other. But following intensive preparations, March 2023 saw the implementation of a sixth layer – to put it another way, another “storey” was added to the airspace to help organise air traffic more effectively and flexibly, while also reducing the burden on air traffic controllers as they manage growing demand in this high-density space.

Technological decisions that will shape the European airspace of the future are being made today

If we assume that air traffic will continue to increase, the European air traffic control system that is currently in place will come up against its limits sooner or later. And not just in terms of the ability to enable the punctual and efficient management of flight traffic volumes, but also when it comes to achieving the European climate targets. The EU has been considering this for some time, and in the not-too-distant future, the airspace over Europe could be controlled by virtual centres using a flexible and scalable approach. This means that, if necessary, an air traffic controller in Vienna could manage the airspace of another country and vice versa.

Austro Control will have to invest in new technologies and set the course for the ATM system of the future to ensure that it is able to handle the growing air traffic volumes going forward: under its Airspace Austria 2030 project, the company has defined a set of very specific goals designed to make Austrian airspace fit for the future. These include the modernisation of our Air Traffic Control Centre, a complete reorganisation of the airspace into an upper and lower airspace, and increased use of digitalisation and automation.

Another goal is the implementation of the new air traffic control system by 2030. Currently under development in collaboration with our COOPANS partners from Ireland, Sweden, Denmark, Croatia and Portugal, it will be put into operation in the coming years. This system creates the technological foundations for establishing new methods of air traffic control, which range from virtualisation to independence of geographical location. The COOPANS alliance is already proving its credentials as a pioneer, since new operating models such as the virtual networking of several centres can be tested more easily under the joint system, which will also give Austro Control a significant technological lead in Europe.

The company has its sights firmly set on the future without losing sight of the immediate challenges of the present. The goal is the same in both cases: to ensure safe, punctual and climate-friendly flight traffic in Austrian airspace.

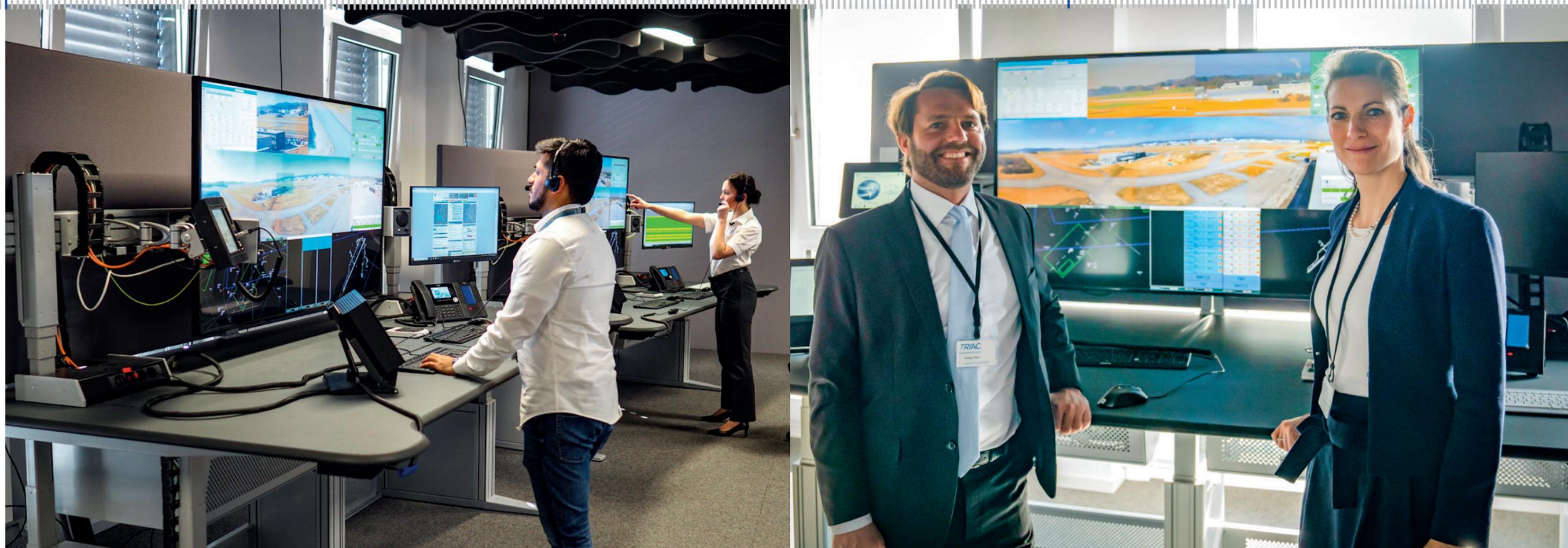


TOWER 2.0 – WIR FÖRDERN INNOVATIONEN

TOWER 2.0 – WE FOSTER INNOVATION

Eine wichtige Routine für Tower-Lotsinnen und Lotsen ist der Blick aus der Kanzel über die Bewegungsfläche und die Umgebung des Flugplatzes. Neue Technologien werden diesen Blick in Zukunft Schritt für Schritt digital ermöglichen. Austro Control hat dafür mit dem Enhanced-Surveillance-Tower-Control-System eine innovative Lösung entwickelt.

Looking out over the airport is an important part of a tower controller’s routine. And the gradual introduction of new technologies will make it possible for them to take in this view digitally. Austro Control has developed an innovative solution in the shape of its Enhanced Surveillance Tower Control System.



Geschäftsführer Philipp Piber und Geschäftsführerin Valerie Hackl beim ESTC Info-Day in Oberpfaffenhofen.

Managing Directors Philipp Piber and Valerie Hackl at ESTC Info-Day in Oberpfaffenhofen.

Der Remote Tower ist die Weiterentwicklung des konventionellen Towers und macht Flugsicherung an Flughäfen von jedem beliebigen Ort aus möglich. Hochauflösende Kameras ersetzen den Blick aus dem Towerfenster, Bildschirme übernehmen die Funktion der Außendarstellung mit einer Rundumsicht von bis zu 360°. Bestehende Systeme werden integriert und können weiterverwendet werden.

Enhanced-Surveillance-Tower-Control-System (ESTC)

Die ersten Remote-Tower-Lösungen werden in Europa bereits seit einigen Jahren betrieben. Diese sind allerdings kostenintensiv und wurden vor allem für große Airports entworfen. Mit dem Enhanced-Surveillance-Tower-Control-System-Konzept hat Austro Control eine innovative Lösung für kleine und mittlere Flugplätze in Deutschland und darüber hinaus entwickelt.

Gemeinsam mit der deutschen TRIWO AG, die in Deutschland fünf Regionalflughäfen, darunter den Flughafen Oberpfaffenhofen, und seit kurzem mit dem Flughafen Hahn auch Europas fünftgrößten Cargo Airport betreibt, wurde 2021 das Joint-Venture-Unternehmen „TRIAC“ gegründet. Seit Jänner 2023 ist TRIAC SES-zertifiziert und kann damit in der gesamten EU Flugsicherungsdienste erbringen.

Im Rahmen dieses Joint-Venture wurde das ESTC-System konzipiert, ein Remote-Tower-System, das auch eine schrittweise Umstellung und die freie Standortwahl des Lotsen-Arbeitsplatzes ermöglicht. Austro Control ist seit vielen Jahren erfolgreich auf deutschen Regioports – unter anderem auch in Oberpfaffenhofen – als Flugsicherungs-Provider tätig. Diese Erfahrungen waren bei der Entwicklung von ESTC ein wichtiger Faktor.

Moderne Lösungen mit operativen Vorteilen anzubieten, die an die Bedürfnisse des jeweiligen Airports angepasst werden können, ist das Geschäftsmodell von TRIAC. Das innovative ESTC-Konzept stößt auch in anderen Ländern bereits auf hohes Interesse und wurde 2022 mit dem renommierten ATM-Award für Innovation ausgezeichnet.

Erste erfolgreiche Remote-Landung

Im März 2023 wurde mit dem ESTC-Remote-Tower-System am Regioport Oberpfaffenhofen bei München nach mehreren Wochen Schattenbetrieb erstmals ein Flug sicher zur Landung gebracht. Nach dem Start soll das Remote-Tower-Centre in Oberpfaffenhofen noch in diesem Jahr in den Regelbetrieb gehen und den in die Jahre gekommenen konventionellen Tower nach und nach ersetzen.

Die Features des ESTC-Systems sprechen für sich – von der Einbindung sämtlicher bestehender Schnittstellen bis hin zur 360°-Rundumsicht. Die Tatsache, dass mit ESTC die Möglichkeit eines ortsunabhängigen Betriebs von Tower-Services möglich ist, dabei aber auf bestehende Infrastruktur zurückgegriffen wird und sich auch die Arbeitsweise von Fluglotsinnen und Fluglotsen nicht ändert, ist der wesentlichste Vorteil.

Features ESTC-System im Vergleich zu herkömmlichen Remote-Lösungen:

- ▶ Der Betrieb ist kostengünstiger im Vergleich zu anderen Systemen.
- ▶ Subsysteme wie Pisten-Befeuerung, Radar- oder Flugplandaten bleiben in der Funktion und den Schnittstellen erhalten und werden integriert.
- ▶ „Free Seating“-Konzept: Die Bedienung des/der Flughafens/-häfen kann jederzeit von jedem Standort erfolgen – Lotsinnen und Lotsen müssen nicht zwingend den Standort wechseln. Der Arbeitsplatz muss nur mit dem ESTC-Centre verbunden sein.

- ▶ 360° Rundumsicht für Lotsinnen und Lotsen – ein Monitor vorne für die Pistensicht und zwei Monitore im Rückraum für die Rundumsicht. Die Arbeitsweise für Fluglotsinnen und Fluglotsen ist unverändert und es ist keine Umgewöhnung erforderlich.
- ▶ Höchste technische Ausfallsicherheit durch redundante Infrastruktur und Leitungsführung.

In weiterer Folge werden auch die deutschen Regioports Zweibrücken und Egelsbach mit Remote-Arbeitsplätzen ausgestattet und der Tower-Betrieb kann dann für die jeweils anderen Flughäfen von diesen Arbeitsplätzen aus durchgeführt werden. Ein weiteres Remote-Tower-Centre ist bereits in Norddeutschland in Planung.

Die Remotisierung von Tower-Services ist eines der zentralen Zukunftsthemen von Austro Control und wird in den kommenden Jahren intensiv weiterverfolgt. Für den heimischen Luftraum soll der erste Remote-Tower bis 2029 implementiert und betrieblich nutzbar sein.

ERWIN RISCHAN

New Ventures & Business Development

“ Mit unserem ESTC-Projekt haben wir eine innovative und zukunftsweisende Lösung für die Erbringung von ortsunabhängigen Tower-Services an den deutschen Regioports entwickelt, die direkt auf die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden abgestimmt ist. Gemeinsam mit unseren Partnern ist uns hier ein richtungweisendes Konzept gelungen, das nur durch das Engagement, den Teamgeist und die hohe Expertise aller Beteiligten ermöglicht wurde! ”

“

With our ESTC project, we have developed an innovative and pioneering solution for the provision of location-independent tower services at regional airports in Germany that is precisely tailored to the needs of our customers. With the support of our partners, we have succeeded in creating a trailblazing concept that was only made possible by the commitment, team spirit and high level of expertise of all concerned!

”

Erwin Rischan,
New Ventures & Business Development

TOWER 2.0 – WE FOSTER INNOVATION

The next step in the evolution of conventional towers, the remote tower is now making air traffic control at airports possible from any location. The view from the tower window now comes courtesy of high-resolution cameras, while screens show what is happening outside with all-round displays covering up to 360°. Existing systems are integrated and can continue to be used.

Enhanced Surveillance Tower Control

The first generation of remote tower solutions has been in operation in Europe for several years now. However, they are costly and were designed primarily with large airports in mind. But now Austro Control's ESTC concept introduces an innovative solution for small and medium-sized airfields in Germany and beyond.

Joint venture company TRIAC was founded in 2021 in partnership with Germany's TRIWO AG, which operates five regional airports in the country, including Oberpfaffenhofen and recently assumed responsibility for Europe's fifth largest cargo airport, Hahn. Having obtained SES certification in January 2023, TRIAC is now licenced to provide air navigation services throughout the EU.

The ESTC system was designed under the joint venture – the remote tower system also enables a gradual changeover and a free choice of location for the controller's workstation. Austro Control has been successfully operating as an ANSP at German regional airports – including Oberpfaffenhofen – for many years. And this experience proved an important factor in the development of ESTC. TRIAC's business model is to offer cutting-edge solutions featuring operational advantages that can be tailored to the needs of the individual airport. Awarded the prestigious ATM Award for Innovation in 2022, the innovative concept behind ESTC is already attracting a lot of interest in other countries.

First successful remote landing

In March 2023, the ESTC remote tower system at the Oberpfaffenhofen regional airport just outside Munich brought a flight safely in to land for the first time, following several weeks of parallel operations. After the successful launch, the remote tower centre in Oberpfaffenhofen will enter into regular operation this year, from which point it will gradually start to replace the ageing conventional tower.

The ESTC system's features speak for themselves – from integration of all existing interfaces to its 360° view. Its most significant advantages include location-independent operation of tower services and continued use of existing infrastructure. What's more, it does not require any changes to the way air traffic controllers work.

Features of the ESTC system compared to conventional remote solutions:

- ▶ More cost-effective operation compared to other systems.
- ▶ Subsystems such as runway lighting, radar or flight plan data are safeguarded, remain in the interface and are integrated.
- ▶ "Free seating" concept: services can be provided to the airport or airports at any time from any location – ATCs do not necessarily have to change location. The workstation only needs to be connected to the ESTC centre.
- ▶ 360° view for air traffic controllers – one monitor in front for the runway view and two monitors behind for the all-round view. As this does not change the way air traffic controllers work, there is no need to adjust to new procedures.
- ▶ Outstanding technical reliability through redundant infrastructure and line routing.

Next, the regional German airports of Zweibrücken and Egelsbach will be equipped with remote workstations, meaning that tower operations can be carried out for the other airports from these sites. Another remote tower centre is already being planned in northern Germany.

Remote provision of tower services is one of the key topics for Austro Control in future and will be a major focus over the coming years. The first remote tower in the domestic airspace is due to be implemented and ready for operation by 2029.

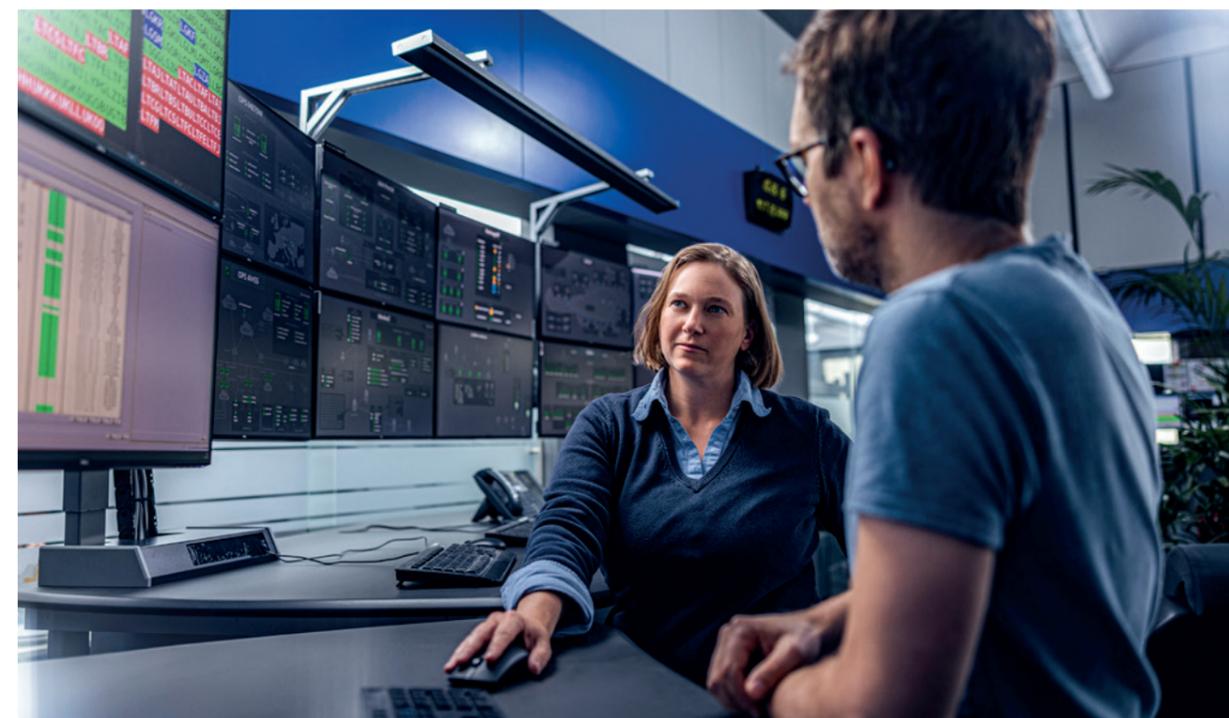
SICHERHEIT – PRIORITÄT IN DER LUFTFAHRT UND VERBINDENDER UNTERNEHMENSWERT

*SAFETY – AVIATION PRIORITY AND
UNIFYING CORPORATE VALUE*



Das Sicherheitsbewusstsein aller Mitarbeiter:innen ist die Grundlage unserer täglichen Arbeit als Flugsicherungsorganisation, beeinflusst unsere Handlungen und bildet die resiliente Barriere zum Schutz vor sicherheitskritischen Ereignissen.

Safety awareness among all employees is the foundation of our day-to-day work as an air navigation services provider – it influences our actions and represents a barrier that guards against safety-critical events.



Die Einordnung von Austro Control als High Reliability Organisation gibt generell keinen Spielraum für Stillstand, dies auch deshalb, weil sich die Luftfahrt laufend verändert. Neue Technologien kommen schneller zum Einsatz, der Verkehr steigt, neue Luftfahrtteilnehmer kommen dazu und die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter:innen wird immer mehr gefordert. Um weiterhin ein gleich hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten, muss das Safety-Management-System auf eine neue Ebene gehoben werden. Es muss innovativer werden, damit es Raum für Wachstum und Fortschritt ermöglicht.

Proaktives Safety-Management als Ziel

In Zukunft braucht es vorausschauende, risikobasierte Safety-Ansätze. Das umfassende Datenmaterial aus der Luftfahrt, zum Beispiel Meldungen über operative Vorfälle und technische Störungen, muss besser genutzt und analysiert werden, mit dem Ziel, ein proaktives Safety-Management zu betreiben. Das ermöglicht eine bessere

Steuerung der Safety-Performance und eine frühzeitige Risikoerkennung. Die Mitarbeiter:innen im Unternehmen – als wichtigste Resilienz-Barriere gegen Vorfälle und Unfälle – müssen als Gemeinschaft im Sinne der Sicherheit agieren. Gezielte Entlastung der operativen Mitarbeiter:innen muss durch ein modernes Fatigue-Risk-Management-System erreicht werden, damit neue Belastungen besser und vor allem früher ausgeglichen werden können.

Mit „Safe Forward“ den nächsten Schritt machen

Im Rahmen der Unternehmensstrategie Heading030+ wurde daher die Initiative „Safe Forward“ ins Leben gerufen, mit dem Schwerpunkt, bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein klares Verständnis über die Aus- und Wechselwirkungen ihrer Arbeit zu schaffen, und dafür, dass die Einhaltung der regulativen Vorgaben, also die reine Compliance, nicht gleichbedeutend mit Sicherheit im Luftraum ist.



Controller Working Position
Area Control Centre (ACC)

Controller Working Position
Area Control Centre (ACC)

Damit wir die europäischen Zielvorgaben bis 2024 erreichen, muss das Safety-Management-System in verschiedenen Bereichen durch spezifische Maßnahmen weiterentwickelt werden. Es sind das unter anderem folgende Bereiche: Management von Sicherheitsrisiken, Gewährleistung der Sicherheit, Förderung der Sicherheit und Sicherheitskultur. Dieser Safety-Leistungsindikator, der einheitlich für den europäischen Luftraum definiert ist, fokussiert sich auf den Reifegrad von Safety-Management-Systemen, um sicherzustellen, dass Unfälle und Vorfälle bestmöglich verhindert werden.

Ziel ist die Entwicklung und Verankerung eines intelligenteren, antizipativen und risikobasierten Safety-Management-Systems im Unternehmen bis 2024. Dazu soll die Safety-Awareness im Unternehmen weiter gestärkt und verbessert werden. Durch regelmäßige Safety-Culture-Surveys erfolgt ein kontinuierliches Monitoring dieses Prozesses.

KATHARINA-MARIA KALINA

Safety-, Security- & Qualitymanagement



“Sicherheit hat für uns nicht nur privat und beruflich den höchsten Stellenwert, sondern macht Weiterentwicklung und Fortschritt überhaupt erst möglich. Als Projektleiterin für die strategische Initiative „Safe Forward“ bin ich davon überzeugt, dass wir damit den Grundstein für die Safety-Performance der Zukunft legen werden. Jede und jeder von uns leistet einen Beitrag zum großen Ganzen und nur durch unsere gemeinsamen Bemühungen sind täglich tausende Flugzeuge sicher im österreichischen Luftraum unterwegs. Denn Sicherheit, das sind wir alle.“



Katharina-Maria Kalina,
Safety, Security & Quality Management

“
Safety is not only of the highest importance for us privately and professionally; it makes further development and progress possible in the first place. As project manager for the Safe Forward strategic initiative, I firmly believe we are laying the groundwork for enhanced safety performance. Every single one of us makes a contribution to the big picture and it is only through our combined efforts that thousands of aircraft are able to fly safely in Austrian airspace every day. Because safety is part of everything we do.
”

SAFETY – AVIATION PRIORITY AND UNIFYING CORPORATE VALUE

Although classified as a high-reliability organization, Austro Control cannot rest on its laurels – not least because aviation is constantly changing. New technologies are coming onstream more quickly, traffic volumes are increasing, new aviation industry participants are emerging all the time and ever greater demands are being placed on employees. Against this backdrop, the existing safety management system must be raised to the next level in order to ensure the same high degree of safety. It needs to become more innovative so that it allows room for growth and progress.

Proactive safety management the goal

In the future, forward-looking, risk-based safety approaches will be needed. The comprehensive data generated in aviation, including reports on operational incidents and technical faults, must be used and analysed more effectively in the interests of proactive safety management. This is the key to more effective control of safety performance and early risk detection. As the most important safeguard against incidents and accidents, the company’s employees must work together as a community when it comes to safety. A state-of-the-art fatigue risk management system must be implemented

to alleviate the burden on operational staff and help address additional sources of stress more effectively and, above all, earlier.

Taking the next step with Safe Forward

Launched as part of the Heading030+ strategy, the Safe Forward initiative focuses on creating a clear understanding among all employees about the impacts and interdependencies of their work, and aims to underline the point that basic compliance with regulatory requirements is not synonymous with safety in the airspace.

The safety management system must be fine-tuned in five areas through specific measures in order for us to

achieve the European targets by 2024. These include managing safety risks, ensuring safety, and promoting safety and a safety culture. Uniformly defined for European airspace, this safety performance indicator focuses on the maturity of safety management systems with a view to preventing accidents and incidents as effectively as possible.

The aim is to develop and establish a more intelligent, anticipatory and risk-based safety management system in the company by 2024. To help achieve this, safety awareness needs to be deepened and enhanced at the company. Progress on this front is continuously monitored through regular safety culture surveys.

BILANZ

BALANCE SHEET

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2022 VON AUSTRO CONTROL
ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR ZIVILLUFTFAHRT MIT
BESCHRÄNKTER HAFTUNG, WIEN

*AUSTRO CONTROL ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR
ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG, VIENNA:
BALANCE SHEET AS AT 31 DECEMBER 2022*

- 32 Aktiva
Assets

- 33 Passiva
Equity and liabilities

- 34 Gewinn & Verlustrechnung
Income statement



AKTIVA

ASSETS

	31. Dez. 2022 31 st Dec. 2022 €	31. Dez. 2022 31 st Dec. 2022 Σ€	31. Dez. 2022 31 st Dec. 2022 ΣΣ€	31. Dez. 2021 31 st Dec. 2021 T€
A. ANLAGEVERMÖGEN NON-CURRENT ASSETS				
I. Imaterielle Vermögensgegenstände Intangible assets				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen <i>Concessions, industrial property rights and similar rights and advantages, as well as licences derived therefrom</i>	59.630.513,06			65.615
2. Geleistete Anzahlungen <i>Prepayments</i>	1.728.702,00			1.887
		61.359.215,06		67.502
II. Sachanlagen Property, plant and equipment				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund <i>Land and buildings, including buildings on third party land</i>	52.097.853,00			47.117
2. Technische Anlagen und Maschinen <i>Technical equipment, plant and machinery</i>	52.894.845,12			56.651
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung <i>Other equipment, fixtures and fittings</i>	5.066.743,99			3.319
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau <i>Prepayments and assets under construction</i>	15.520.272,20			19.114
		125.579.714,31		126.201
III. Finanzanlagen Financial assets				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen <i>Investments in Group companies</i>	67.728,29			68
2. Beteiligungen <i>Investments in associates</i>	107.098,76			107
3. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens <i>Investment securities</i>	183.475.100,00			200.241
		183.649.927,05		200.416
			370.588.856,42	394.119
B. UMLAUFVERMÖGEN CURRENT ASSETS				
I. Vorräte Inventories				
Hilfs- und Betriebsstoffe <i>Raw materials and consumables</i>		54.954,47		60
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände Receivables and other assets				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr € 0.- (i.Vj.: T€ 0) <i>Trade receivables, of which receivables with maturities of more than one year: €0.- (2021: nil)</i>	49.873.417,72			35.143
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen <i>Receivables from Group companies</i>	583.954,68			337
3. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände <i>Other receivables and assets</i>	171.353,88			362
		50.628.726,28		35.842
III. Guthaben bei Kreditinstituten Deposits		8.794.219,85		22.385
			59.477.900,60	58.287
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN ACCRUED AND DEFERRED ASSETS			3.261.200,79	3.180
D. AKTIVE LATENTE STEUERN DEFERRED TAX ASSETS			98.634.000,00	112.377
			531.961.957,81	567.963

PASSIVA

EQUITY AND LIABILITIES

	31. Dez. 2022 31 st Dec. 2022 €	31. Dez. 2022 31 st Dec. 2022 Σ€	31. Dez. 2021 31 st Dec. 2021 T€
A. EIGENKAPITAL EQUITY			
I. Eingefordertes und eingezahltes Stammkapital Share capital	25.000.000,00		25.000
II. Kapitalrücklagen Capital reserves			
Nicht gebundene <i>Unappropriated</i>	41.747.293,71		41.747
III. Gewinnrücklagen Retained earnings			
1. Gesetzliche Rücklage <i>Statutory reserves</i>	2.500.000,00		2.500
2. Andere Rücklagen (freie Rücklagen) <i>Other reserves (unappropriated)</i>	22.398.471,23		22.398
IV. Bilanzverlust, davon Verlustvortrag € 95.057.207,78 (i.Vj. Gewinnvortrag: T€ 53.888) Loss for the period, of which loss carried forward €95,057,207.78 (2021: €53,888 thousand)	-86.354.065,38		-95.057
		5.291.699,56	-3.412
B. RÜCKSTELLUNGEN PROVISIONS			
1. Rückstellungen für Abfertigungen <i>Provisions for termination benefits</i>	84.941.495,00		77.064
2. Rückstellungen für Pensionen <i>Provisions for pensions</i>	352.735.325,00		355.451
3. Steuerrückstellungen <i>Tax provisions</i>	1.066.300,00		0
4. Sonstige Rückstellungen <i>Other provisions</i>	32.591.750,95		31.020
		471.334.870,95	463.535
C. VERBINDLICHKEITEN LIABILITIES			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 8.921.744,35 (i.Vj.: T€ 10.937) <i>Trade payables, of which payables with maturities of up to one year: €8,921,744.35 (2021: €10,937 thousand)</i>	8.921.744,35		10.937
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 973.736,59 (i.Vj.: T€ 472) <i>Liabilities to Group companies, of which liabilities with maturities of up to one year: €973,736.59 (2021: €472 thousand)</i>	973.736,59		472
3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 114.160,19 (i.Vj.: T€ 0) <i>Liabilities to associates, of which liabilities with maturities of up to one year: €114,160.19 (2021: nil)</i>	114.160,19		0
4. Sonstige Verbindlichkeiten davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr: € 33.213.638,69 (i.Vj.: T€ 81.788); davon aus Steuern: € 1.711.691,99 (i.Vj.: T€ 1.245); davon i.R. der sozialen Sicherheit: € 2.355.148,78 (i.Vj.: T€ 2.284) <i>Other liabilities of which liabilities with maturities of up to one year: €33,213,638.69 (2021: €81,788 thousand); tax: €1,711,691.99 (2021: €1,245 thousand); social security: €2,355,148.78 (2021: €2,284 thousand)</i>	33.213.638,69		81.788
		43.223.279,82	93.197
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN ACCRUED AND DEFERRED LIABILITIES		12.112.107,48	14.643
		531.961.957,81	567.963

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

INCOME STATEMENT

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR
VOM 1. JÄNNER 2022 BIS 31. DEZEMBER 2022 VON 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 2022

	2022	2022	2021
	€	Σ€	T€
1. UMSATZERLÖSE <i>REVENUE</i>		300.489.691,29	166.367
2. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE <i>OTHER OPERATING INCOME</i>			
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen <i>Gains on reversal of provisions</i>	416.181,12		85
b) Übrige <i>Other</i>	2.019.428,64		447
		2.435.609,76	532
3. PERSONALAUFWAND <i>PERSONNEL EXPENSES</i>			
a) Gehälter <i>Salaries</i>	-132.722.143,66		-117.599
b) Soziale Aufwendungen <i>Employee benefit expenses</i>			
aa) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervereine <i>Expenses for termination benefits and contributions to employee provident funds</i>	-14.633.524,79		-4.680
bb) Aufwendungen für Altersversorgung <i>Expenses for retirement benefits</i>	-4.894.293,11		192
cc) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben u. Pflichtbeiträge <i>Expenses for social security, pay-related levies and contributions</i>	-25.486.609,15		-24.244
dd) Sonstige Sozialaufwendungen <i>Other employee benefit expenses</i>	-1.474.280,63		-909
		-179.210.851,34	-147.240
4. ABSCHREIBUNGEN <i>DEPRECIATION AND AMORTISATION</i>			
Auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen <i>Non-current intangible assets and property, plant and equipment</i>		-30.464.882,03	-30.525
5. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN <i>OTHER OPERATING EXPENSES</i>			
a) Steuern, soweit sie nicht unter Z 14 fallen <i>Taxes other than item 14</i>	-20.769,19		-15
b) Übrige <i>Other</i>	-48.558.582,79		-45.780
		-48.579.351,98	-45.795

	2022	2022	2021
	€	Σ€	T€
6. ZWISCHENSUMME AUS Z 1 BIS 5 (BETRIEBSERGEBNIS) <i>SUBTOTAL ITEMS 1-5 (EBIT)</i>		44.670.215,70	-56.661
7. ERTRÄGE AUS ANDEREN WERTPAPIEREN DES FINANZANLAGEVERMÖGENS <i>INCOME FROM OTHER FINANCIAL ASSETS</i>		1.458.603,53	1.135
8. SONSTIGE ZINSEN UND ÄHNLICHE ERTRÄGE <i>OTHER INTEREST AND SIMILAR INCOME</i>		4.278.893,12	3.417
9. ERTRÄGE AUS DEM ABGANG VON UND DER ZUSCHREIBUNG ZU FINANZANLAGEN <i>GAINS ON DISPOSAL OF FINANCIAL ASSETS</i>		0,00	4.464
10. AUFWENDUNGEN AUS FINANZANLAGEN, DAVON ABSCHREIBUNGEN (I. VJ.: T€ -203) <i>EXPENSES ARISING FROM FINANCIAL ASSETS, OF WHICH IMPAIRMENTS (2021: € -203 THOUSAND)</i>		-16.766.350,00	-203
11. ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN <i>INTEREST AND SIMILAR EXPENSES</i>		-10.127.169,95	-7.909
12. ZWISCHENSUMME AUS Z 7 BIS 11 (FINANZERGEBNIS) <i>SUBTOTAL ITEMS 7-11 (NET FINANCE COSTS)</i>		-21.156.023,30	904
13. ERGEBNIS VOR STEUERN (ZWISCHENSUMME AUS Z 6 UND Z 12) <i>EARNINGS BEFORE TAX (SUBTOTAL ITEMS 6 AND 12)</i>		23.514.192,40	-55.757
14. STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG <i>TAXES ON INCOME</i>			
a) laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag <i>Current taxes</i>	-1.068.050,00		539
b) latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag <i>Deferred taxes</i>	-13.743.000,00		14.049
		-14.811.050,00	14.588
15. JAHRESÜBERSCHUSS / -FEHLBETRAG <i>PROFIT / LOSS</i>		8.703.142,40	-41.169
16. VERLUSTVORTRAG AUS DEM VORJAHR <i>LOSS BROUGHT FORWARD FROM PREVIOUS YEAR</i>		-95.057.207,78	-53.888
17. BILANZVERLUST <i>LOSS FOR THE PERIOD</i>		-86.354.065,38	-95.057

ANHANG

NOTES

ANHANG 2022 VON AUSTRO CONTROL ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG, WIEN

AUSTRO CONTROL ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG, VIENNA: NOTES TO THE 2022 FINANCIAL STATEMENTS

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



I. ANWENDUNG DER UNTERNEHMENSRECHTLICHEN VORSCHRIFTEN

Der vorliegende Abschluss 2022 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 Flugsicherungsgebührensystem 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. 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 ein entsprechendes Kostenoptimierungsprogramm wurden die vorgegebenen Ziele der VO erreicht. In Verbindung mit der Erholung des Flugverkehrs konnte 2022 ein positives Ergebnis nach Steuern, sowie ein positives Eigenkapital erzielt werden. Die in den Vorjahren erstellte Fortbestehensprognose wurde aktualisiert weitergeführt und zeigt den Eigenkapitalaufbau des Unternehmens in den nächsten Jahren.

Die bei der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur aufgenommene Geldmarkteinlage in Höhe von 50,0 Mio € konnte im Jahr 2022 zur Gänze getilgt werden.

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

Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2022 oder in einem früheren Geschäftsjahr entstanden sind, wurden berücksichtigt.

I. APPLICATION OF THE AUSTRIAN BUSINESS CODE

The financial statements for 2022 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 air-space 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. Under a special regulation introduced by the EU Commission in response to the Covid-19 pandemic, costs not covered by charges in 2020 and 2021 can be recovered from 2023 onwards. Thanks to a corresponding cost reduction programme, the Company achieved the goals specified in the regulation. In conjunction with the recovery in flight traffic volumes, this enabled the Company to record a profit after tax in 2022, and equity turned positive once again. The going concern forecast drawn up in previous years was updated and shows the consolidation of the Company's equity base over the coming years.

The money-market deposit of €50.0m made with the Austrian Treasury was repaid in full in 2022.

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

All identifiable risks and impending losses arising in 2022 or previous years were recognised.

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.

Intangible assets, if acquired for consideration, are capitalised at cost less amortisation. Property, plant and equipment is recognised at cost less depreciation. Impairment writedowns are recognised where the losses in value are expected to be permanent.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr der Anschaffung voll abgeschrieben.

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

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.

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.

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

Inventories are measured at the lower of cost or value at the end of the reporting period.

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

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

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

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

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.

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.

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 4% (Vj: 1,8%) zuzüglich den kollektivvertraglich vorgesehenen Biennalsprüngen und mit Pensionssteigerungen in Höhe von 4% (Vj: 1,8%) gerechnet.

Actuaries' reports have been prepared using the projected unit credit method, as required by IAS 19. Annual salary increases of 4% (2021: 1.8%) and additional biennial increments provided for by the operative collective agreements were assumed, together with annual pension increases of 4% (2021: 1.8%).

Es kam für sämtliche Rückstellungsarten ein einheitlicher Stichtagszinssatz in Höhe von 4,0% zur Anwendung da dieser zum Stichtag bei den maßgeblichen Laufzeiten praktisch ident war. Im Vorjahr wurden je nach voraussichtlicher durchschnittlicher Laufzeit der jeweiligen Rückstellungsart unterschiedliche Zinssätze für die Berechnung herangezogen. Diese bewegten sich zwischen 0,7% und 1,3%.

A uniform interest rate of 4.0% as at the end of the reporting period was applied to all types of provisions, as this was practically identical to that for the relevant maturities on the reporting date. In the previous year, different interest rates were applied for the calculation, in line with the anticipated average maturity of the type of provision concerned. These rates ranged from 0.7% to 1.3%.

Für die Rückstellungsberechnung der kollektivvertraglich zugesagten Pensionen, die an eine Pensionskasse ausgelagert wurden, wurde ebenfalls ein Zinssatz von 4,0% (Vj: 1,5%) angewandt. Es werden für die Berechnung 4,0% (Vj: 2,8%) Gehaltssteigerungen herangezogen. Pensionssteigerungen werden in Höhe von 4,0% (Vj: 1,8%) 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.

A discount rate of 4.0% (2021: 1.5%) was also applied to the calculation of provisions for pension commitments under the collective agreement that were transferred to a pension fund. Annual salary increases of 4.0% (2021: 2.8%) and annual pension increases of 4.0% (2021: 1.8%) were assumed for the calculation. 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 aviation sector crisis triggered by the pandemic. The retirement age was taken as 57 for air traffic controllers and 64 for all other employees.

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

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

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

No employee turnover was assumed for these provisions. The discount rates are calculated using interest tables compiled by reputable actuaries.

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

Liabilities are reported at the settlement amounts. 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. ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

III. NOTES TO THE BALANCE SHEET

Anlagevermögen

Die Aufgliederung des Anlagevermögens und seine Entwicklung im Berichtsjahr sind im Anlagenspiegel angeführt.

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.

Den planmäßigen Abschreibungen werden folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern zu Grunde gelegt:

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

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
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 Austro Control bereits vollständig finanziert. Die Anschaffungskosten betragen für Graz rund 5,5 Mio €, für Wien rund 31,5 Mio € und für Salzburg rund 14,6 Mio €. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der Tower wurde einheitlich mit 33,3 Jahren festgelegt.

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 life for the towers has been taken as 33.3 years.

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

The land value of the properties disclosed amounts to €13.7m (2021: €13.7m).

Aus der Nutzung von in der Bilanz nicht ausgewiesenen Sachanlagen besteht auf Grund von langfristigen Miet-, Pacht- und Leasingverträgen für das Geschäftsjahr 2023 eine Verpflichtung von rund 7,5 Mio € (Vj: 7,1 Mio €). Der Gesamtbetrag der Verpflichtung für die nächsten 5 Jahre beträgt rund 37,6 Mio € (Vj: 35,3 Mio €).

The use of off-balance-sheet property, plant and equipment gives rise to obligations under long-term rental and leasing agreements. In 2023 these will amount to approx. €7.5m (2022: €7.1m). The obligations for the next five years total approx. €37.6m (2022: €35.3m).

Es bestehen zum Bilanzstichtag sonstige finanzielle Verpflichtungen aufgrund begonnener Investitionsvorhaben in Höhe von rund 18,3 Mio € (Vj: 18,0 Mio €) insbesondere aus den Projekten „TopSky“, „Erneuerung der VCS Anlage“, „Erneuerung von Instrumentenlandesystemen“ und „Static Data Management“.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens wurden auch zur gesetzlich vorgeschriebenen Deckung der Rückstellungen für Pensionen angeschafft. Im Geschäftsjahr wurde eine Abschreibung in Höhe von rund 16,8 Mio € (Vj: 0,2 Mio €) vorgenommen.

Die Aufgliederung der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Beteiligungen sind der Anlage zum Anhang zu entnehmen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 49,9 Mio € (Vj: 35,1 Mio €) beinhalten Forderungen aus Flugsicherungsstreckengebühren (Eurocontrol) in Höhe von rund 35,3 Mio € (Vj: 21,8 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 3,3 Mio € (Vj: 3,2 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 98,6 Mio € (Vj: 112,4 Mio €) angesetzt. Diese resultieren aus Bewertungsunterschieden zwischen Unternehmensrecht und Steuerrecht im Bereich der Personalrückstellungen sowie aus den aktivierten Verlustvorträgen.

Zum Bilanzstichtag betragen die Bewertungsunterschiede aus temporären Bewertungs-differenzen rund 295,7 Mio € (Vj: 307,4 Mio €). Die steuerlichen Verlustvorträge, die in zukünftigen Jahren verrechnet werden können, betragen rund 133,1 Mio € (Vj: 142,1 Mio €). Für die Bewertung der latenten Steuern wurde der ab 2024 gültige Steuersatz in Höhe von 23% herangezogen, da die latenten Steuern zu überwiegender Teil langfristiger Natur sind.

Aufgrund der Regulierung der Flugsicherungsgebühren durch Vorschriften der Europäischen Kommission ist sichergestellt, dass die durch die Pandemie verursachten Verluste für die Jahre 2020 und 2021 in den Jahren ab 2023 nachverrechnet werden können. Die Planungsrechnungen lassen, aufgrund dieser vorzunehmenden Nachverrechnungen, ein ausreichend zu versteuerndes Ergebnis in der Zukunft erwarten, welches den Ansatz latenter Steuern aus Verlustvorträgen ermöglicht.

Other financial commitments arising from investment projects in progress amounted to €18.3m as at the end of the reporting period (2021: €18.0m); these mainly related to the TopSky, Renewal of the VCS System, Renewal of Instrument Landing Systems, and Static Data Management projects.

The securities held as non-current assets were in part acquired as statutory funding for the pension provisions. Impairments amounting to €16.8m (2021: €0.2m) were recognised during the reporting period.

Analyses of the interests in Group companies and associates are shown in the Annex to the Notes.

Receivables and other assets

The trade receivables of €49.9m (2021: €35.1m) include around €35.3m (2021: €21.8m) in receivables from route charges (Eurocontrol).

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

Accrued and deferred assets

Prepayments and accrued assets of around €3.3m (2021: €3.2m) 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 totalling €98.6m (2021: €112.4m) have been recognised. These reflect measurement differences in the values of provisions for employee benefit obligations under commercial law and tax law, as well as capitalised losses brought forward.

Measurement differences arising from temporary differences stood at around €295.7m as at the reporting date (2021: €307.4m). Tax loss carryforwards which are available for use in coming years amounted to around €133.1m (2021: €142.1m). The 23% tax rate applicable from 2024 was applied in the measurement of deferred taxes, as these are predominantly long-term.

Under the European Commission regulations on air navigation charges, there is a guarantee that losses incurred in 2020 and 2021 due to the coronavirus pandemic can be recovered 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 from losses brought forward.

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 €).

Eigenkapital

Es wird ein Bilanzverlust in Höhe von rund 86,4 Mio € (Vj: € 95,1 Mio €) ausgewiesen. Aufgrund des Jahresüberschusses in Höhe von 8,7 Mio € ist ein positives Eigenkapital in Höhe von rund 5,3 Mio € auszuweisen.

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.

Die an die Pensionskasse ausgelagerten Pensionsverpflichtungen werden in der Bilanz saldiert dargestellt. Dem Barwert der Verpflichtung in Höhe von rund 429,2 Mio € (Vj: 478,1 Mio €) steht ein Marktwert des Pensionsplanvermögens in Höhe von rund 253,0 Mio € (Vj: 286,2 Mio €) gegenüber.

Die Rückstellung für die Übergangsregelung Flugverkehrsleiter in Höhe von 174,6 Mio € (Vj: 162,5 Mio €) ist ein wesentlicher Bestandteil der Rückstellungen für Pensionen.

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 (2021: €22.4m).

Equity

The Company recorded a loss for the period of €86.4m (2021: €95.1m). Due to the profit after tax of €8.7m, equity of around €5.3m was recognised.

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 pension obligations transferred to the pension fund are netted on the balance sheet. The present value of the obligations amounted to approx. €429.2m (2021: €478.1m), while the fair value of the pension plan assets totalled €253.0m (2021: €286.2m).

The provision of €174.6m (2021: €162.5m) for the transitional arrangements for air traffic controllers accounts for a significant proportion of the pension provisions.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

OTHER PROVISIONS	31. Dez. 2022 31 st Dec. 2022 €	31. Dez. 2021 31 st Dec. 2021 €
Jubiläumsgelder <i>Jubilee benefits</i>	17.317.304,00	16.059.394,00
nicht konsumierte Urlaube <i>Unused leave</i>	9.834.596,00	7.833.081,00
Personalkosten <i>Personnel expenses</i>	3.918.267,00	6.082.033,00
ausstehende Rechnungen <i>Incoming bills outstanding</i>	1.417.050,00	932.035,00
Regressforderungen <i>Recourse claims</i>	104.533,95	113.698,01
	32.591.750,95	31.020.241,01

Verbindlichkeiten

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

Im Posten „Sonstige Verbindlichkeiten“ sind Aufwendungen in Höhe von rund 6,8 Mio € (Vj: 7,1 Mio €) enthalten, die erst nach dem Bilanzstichtag zahlungswirksam werden; davon betreffen im Wesentlichen rund 5,0 Mio € (Vj: 5,3 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 17,7 Mio € (Vj: 12,5 Mio €) ausgewiesen, welche durch die Saldierung der Abrechnung des Rahmenvertrages mit dem BMK in Höhe von rund 7,8 Mio € (Vj: 8,1 Mio €) und den unterjährigen Akontozahlungen entstanden ist.

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 12,1 Mio € (Vj: 14,6 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. Diese Abgrenzungsbeträge werden zukünftig gemäß Plan in den Kostenabrechnungen ertragswirksam aufgelöst.

Liabilities

All the liabilities have maturities of less than one year.

The "Other liabilities" item includes expenses of approx. €6.8m (2021: €7.1m) that are not due until after the end of the reporting period; these mainly consist of liabilities to employees of approx. €5.0m (2021: €5.3m), and social security contributions of approx. €1.2m (2021: €1.2m).

A liability to the Austrian Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology of around €17.7m (2021: €12.5m), arising from netting of the approx. €7.8m (2021: €8.1m) due under the framework agreement with the Ministry and the intrayear payments on account, is recognised under this item.

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

Accrued and deferred liabilities

The accrued and deferred liabilities of around €12.1m (2021: €14.6m) include amounts received in advance. In particular, this item includes funding from EU agencies, and the COOPANS accession contribution payable by the Portuguese ANSP. In future, these accruals will be recognised in profit or loss in the cost accounting, in accordance with the budget.

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

UMSATZERLÖSE

REVENUE

	2022 2022 €	2021 2021 €
Erlöse aus Flugsicherungsstreckengebühren <i>Route charges</i>	218.678.489,41	111.007.343,29
Erlöse aus An- und Abfluggebühren <i>Terminal navigation charges</i>	40.519.828,57	20.922.605,08
Erlöse aus erbrachten Leistungen an das BMLV <i>Charges for services rendered to Ministry of Defense</i>	11.029.601,00	10.934.221,00
Erlöse aus erbrachten Leistungen an das BMK <i>Charges for services rendered to Ministry of Transport, Innovation and Technology</i>	7.449.173,00	7.852.824,00
Erlöse aus tarifmäßig abzurechnenden Leistungen und Prüfungstaxen <i>Fees invoiced due to pay scales and testing fees</i>	13.579.872,02	11.334.615,70
Erlöse aus sonstigen Leistungen <i>Additional services</i>	9.232.727,29	4.315.248,88
	300.489.691,29	166.366.857,95

IV. NOTES TO THE INCOME STATEMENT

Durch die Anwendung des Regulierungssystems betreffend Flugsicherungsstreckengebühren sind Unterdeckungen aus der Verkehrsrisikoteilung und der Inflationsanpassung sowie aus der regulierten Verrechnungsposition „cost exempt from cost sharing“ in künftigen Unit Rates zu berücksichtigen. Alle daraus resultierenden Nachverrechnungen der zweiten („RP 2 - 2015 bis 2019“) und dritten Regulierungsperiode („RP 3 2020 – 2024“) betragen zum Bilanzstichtag gesamt rund 7,9 Mio € (Vj: 27,4 Mio €) und werden in der RP 3 in den Jahren 2023 und 2024 gebührenerhöhend angesetzt.

Die An- und Abfluggebühren unterliegen 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 11,4 Mio € in den künftigen Perioden der RP 3 (2023 – 2024) gebührenerhöhend (Vj: 10,1 Mio €) zu berücksichtigen.

Bedingt durch die 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 beider Jahre ab dem Jahr 2023 über einen Zeitraum von 7 Jahre verteilt in den künftigen Unit Rates gebührenerhöhend berücksichtigt werden. Für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 beträgt die genehmigte Unterdeckung rund 169,7 Mio € für die Flugsicherungsstreckengebühren und 39,6 Mio € für die An- und Abfluggebühren.

Personalaufwand

Im Posten Gehälter sind Aufwendungen für Jubiläumsgelder in Höhe von rund € 1,1 Mio € enthalten (im Vorjahr: ein Ertrag in Höhe von € 0,6 Mio €).

Following the introduction of the regulation system for route charges, under-recoveries for traffic risk sharing, inflation adjustments and amounts included under the costs exempt from cost sharing offsetting item are reflected in adjustments to future unit rates. As at the end of the reporting period, the resultant adjustments for the second reference period (RP 2, 2015-2019) and the third reference period (RP 3, 2020-2024) totalled approx. €7.9m (2021: €27.4m); these will be reflected in increases in the charges in future periods of RP 3 (2023 and 2024).

Terminal charges are also subject to a new regulation system. A cumulative adjustment of approx. €11.4m (2021: €10.1m) 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 result in higher charges for future periods of RP 3 (2023 and 2024).

Due to the Covid-19 crisis, the offsetting method for the first and second year of RP 3 (2020 and 2021) was amended to allow for the actual under-recoveries from these two years to be reflected in increased unit rates from 2023, spread over a period of seven years. In 2020 and 2021, approved under-recoveries for route charges amounted to around €169.7m and those for terminal charges to €39.6m.

Personnel expenses

The "Salaries" item includes expenses for jubilee benefits of €1.1m (2021: income of €0.6m).

MITARBEITER:INNEN

EMPLOYEES

Im Jahresdurchschnitt auf Vollzeitbasis
Yearly average full time equivalent

	2022 2022	2021 2021
Angestellte <i>Employees</i>	1.064	1.066

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 <i>Management Board</i>	0,00	44.690,00
Sonstige Arbeitnehmer <i>Other employees</i>	14.633.524,79	4.849.603,11
	14.633.524,79	4.894.293,11

In den Aufwendungen für Abfertigungen sind Aufwendungen in Höhe von T€ 871 (Vj: T€ 747) enthalten, die an die betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse zu leisten waren.

“Expenses for termination benefits” include expenses of €871 thousand (2021: €747 thousand) in payments to the employee provident fund.

In den Aufwendungen für Altersversorgung sind Aufwendungen in Höhe von T€ 1.394 (Vj: T€ 1.302) enthalten, die aufgrund des im 2. Kollektivvertrag vorgesehenen beitragsorientierten Pensionsmodells an die überbetriebliche Pensionskasse zu leisten waren.

Payments of €1,394 thousand (2021: €1,302 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

	2022 2022 €	2021 2021 €
Planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen <i>Depreciation and amortisation on non-current intangible assets and property, plant and equipment</i>	30.155.883,26	30.275.687,26
Abschreibung geringwertiger Vermögensgegenstände gemäß § 13 EStG <i>Depreciation of low value assets pursuant to section 13 Austrian Income Tax Act</i>	308.998,77	249.325,39
	30.464.882,03	30.525.012,65

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

OTHER OPERATING EXPENSES

	2022 2022 €	2021 2021 €
Steuern, soweit sie nicht unter Z 14 fallen <i>Taxes other than item 14</i>	20.769,19	14.565,30
Übrige <i>Sundry other operating expenses</i>	48.558.582,79	45.780.507,20
	48.579.351,98	45.795.072,50

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 € 4.226.115 (Vj: T€ 3.298) 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 €4,226,115 (2021: €3,298 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 € 10.032.611 (Vj: T€ 7.909) enthalten.

Likewise in accordance with IAS 19, interest and similar expense includes expense for employee benefit obligations of €10,032,611 (2021: €7,909 thousand).

Das um die aus der Bilanzierung der Personalrückstellungen gemäß IAS 19 resultierenden Zinseffekte bereinigte Finanzergebnis beträgt somit -T€ 15.350 (Vj: T€ 5.515).

Net finance costs adjusted for interest on employee benefit obligations stated in accordance with IAS 19 amounted to -€15,350 thousand (2021: net finance income of €5,515 thousand).

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Im Posten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind Aufwendungen für die österreichische Körperschaftsteuer 2022 in Höhe von € 739.850 und für zu erwartende in Deutschland anfallende Ertragsteuern in Höhe von € 328.200 enthalten. Demgegenüber wurden aktive latente Steuern in Höhe von T€ 13.743 gewinnmindernd aufgelöst (im Vorjahr erfolgte eine Gewinnerhöhung in Höhe von T€ 14.049). Es wurde für die Berechnung der latenten Steuern einheitlich ein Steuersatz von 23% herangezogen.

Taxes on income

Taxes on income are mainly made up of Austrian corporation tax expense for 2022 of €739,850, as well as expected income tax expense in Germany of €328,200. Deferred tax assets of €13,743 thousand were recognised, which had the effect of reducing profit (2021: increase in profit of €14,049 thousand). A uniform tax rate of 23% was applied in the calculation of deferred taxes.

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 2021 bis 2024 abgeschlossen. 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 services. The agreement runs from 2021 to 2024. 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.

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

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und an Unternehmen, mit welchen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind auf der Seite 50 zu entnehmen. Geschäftsbeziehungen zu diesen Unternehmen erfolgen ausschließlich zu marktüblichen Bedingungen.

The investments in Group companies and associates are set out on page 50. The business relationships with these entities are exclusively at normal market terms.

Die Organe der Gesellschaft auf der Seite 47 aufgelistet. Zu diesen Organen der Gesellschaft werden keine Geschäftsbeziehungen unterhalten.

The Company's governing bodies are shown on page 47. There are no business dealings with members of the governing bodies.

VI. ERGÄNZENDE ANGABEN

Die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates sind in einer gesonderten Aufstellung auf der Seite 47 angegeben.

VI. SUPPLEMENTARY DISCLOSURES

The membership of the Management and Supervisory Board is separately disclosed shown on page 47.

Die Bezüge der Geschäftsführung und die Aufsichtsratsvergütungen betragen im Berichtszeitraum:

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

BEZÜGE GESCHÄFTSFÜHRUNG / AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

REMUNERATION OF THE MANAGEMENT BOARD AND SUPERVISORY BOARD

	2022 2022 €	2021 2021 €
Mitglieder der Geschäftsführung <i>Management Board</i>	443.133,80	443.133,80
Frühere Mitglieder der Geschäftsführung <i>Former Management Board members</i>	90.723,92	125.598,62
Aufsichtsrat <i>Supervisory Board</i>	44.400,00	47.400,00
	578.257,72	616.132,42

Als Abschlussprüfer wurde die Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft bestellt. Für die Prüfung der Jahresabschlüsse 2022 gemäß UGB wurde ein Honorar in Höhe von € 53.500 vereinbart. Sonstige Bestätigungsleistungen wurden in Höhe von € 21.150 erbracht.

Grant Thornton Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft was appointed as the external auditor. A fee of €53,500 was agreed for the audit of the 2022 financial statements in accordance with the Austrian Business Code. Other audit services amounting to €21,150 were provided.

Wien, am 7. März 2023

Vienna, 7th March 2023

Die Geschäftsführung:

The Management Board


Dr.ⁱⁿ Valerie Hackl


Mag. Philipp Piber


Valerie Hackl


Philipp Piber

ORGANE DER GESELLSCHAFT



Geschäftsführung

Dr.ⁱⁿ Valerie H A C K L, Wien
Mag. Philipp P I B E R, Wien

Aufsichtsrat

Mag.^a Karin T A U S Z, Wien (Vorsitzende)
Dr. Günther O F N E R, Wien (stellv. Vorsitzender)
DIⁱⁿ Vera H O F B A U E R, Wien (ab 18.01.2022)
Mag.^a Elisabeth L A N D R I C H T E R, Wien
Dr. Rudolf P E N D L, Wien
Dr.ⁱⁿ Karin V O R A U E R - M I S C H E R, Wien
DIⁱⁿ Judith E N G E L, Wien (bis 18.01.2022)

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

*Valerie H A C K L, Vienna
Philipp P I B E R, Vienna*

Supervisory Board

*Karin T A U S Z, Vienna (Chairwoman)
Günther O F N E R, Vienna (Deputy Chairman)
Vera H O F B A U E R, Vienna (from 18th Jan 2022)
Elisabeth L A N D R I C H T E R, Vienna
Rudolf P E N D L, Vienna
Karin V O R A U E R - M I S C H E R, Vienna
Judith E N G E L, Vienna (until 18th Jan 2022)*

Delegated by the Works Council:

*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 2022

FIXED ASSET MOVEMENT SCHEDULE, 31ST DEC 2022

	Anschaffungs- und Herstellungskosten <i>Cost of acquisition or production</i>					Abschreibungen <i>Depreciation and amortisation</i>					Buchwert <i>Book value</i>	
	Stand am 01.01.2022 <i>1st Jan. 2022</i> €	Zugänge <i>Additions</i> €	Umbuchung <i>Transfers</i> €	Abgänge <i>Disposals</i> €	Stand am 31.12.2022 <i>31st Dec. 2022</i> €	Stand am 01.01.2022 <i>1st Jan. 2022</i> €	Zugänge <i>Additions</i> €	Zuschreibungen <i>Write-ups</i> €	Abgänge <i>Disposals</i> €	Stand am 31.12.2022 <i>31st Dec. 2022</i> €	Stand am 31.12.2022 <i>31st Dec. 2022</i> €	Stand am 31.12.2021 <i>31st Dec. 2021</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>	184.290.830,99	3.911.863,59	2.144.022,31	7.366.552,51	182.980.164,38	118.675.865,43	12.040.194,40	0,00	7.366.408,51	123.349.651,32	59.630.513,06	65.614.965,56
2. Geleistete Anzahlungen <i>Prepayments</i>	1.886.670,00	1.542.032,00	-1.700.000,00	0,00	1.728.702,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.728.702,00	1.886.670,00
	186.177.500,99	5.453.895,59	444.022,31	7.366.552,51	184.708.866,38	118.675.865,43	12.040.194,40	0,00	7.366.408,51	123.349.651,32	61.359.215,06	67.501.635,56
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; 2021: €13,676 thousand)</i>	111.094.867,75	2.086.152,18	5.983.292,94	8.091.666,88	111.072.645,99	63.977.375,32	3.089.084,55	0,00	8.091.666,88	58.974.792,99	52.097.853,00	47.117.492,43
2. Technische Anlagen und Maschinen <i>Technical equipment, plant and machinery</i>	278.312.603,34	4.877.875,73	5.405.404,71	55.350.243,52	233.245.640,26	221.661.859,07	14.019.030,53	0,00	55.330.094,46	180.350.795,14	52.894.845,12	56.650.744,27
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung <i>Other equipment, fixtures and fittings</i>	18.614.611,66	2.846.722,03	218.260,55	1.941.615,63	19.737.978,61	15.295.302,10	1.316.572,55	0,00	1.940.640,03	14.671.234,62	5.066.743,99	3.319.309,56
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau <i>Prepayments and assets under construction</i>	19.113.664,11	8.457.588,60	-12.050.980,51	0,00	15.520.272,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.520.272,20	19.113.664,11
	427.135.746,86	18.268.338,54	-444.022,31	65.383.526,03	379.576.537,06	300.934.536,49	18.424.687,63	0,00	65.362.401,37	253.996.822,75	125.579.714,31	126.201.210,37
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>	107.098,76	0,00	0,00	0,00	107.098,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	107.098,76	107.098,76
3. Wertpapiere (Wertrechte) des Anlagevermögens <i>Securities held as non-current assets</i>	202.397.339,30	0,00	0,00	0,00	202.397.339,30	2.155.889,30	16.766.350,00	0,00	0,00	18.922.239,30	183.475.100,00	200.241.450,00
	202.572.166,35	0,00	0,00	0,00	202.572.166,35	2.155.889,30	16.766.350,00	0,00	0,00	18.922.239,30	183.649.927,05	200.416.277,05
	815.885.414,20	23.722.234,13	0,00	72.750.078,54	766.857.569,79	421.766.291,22	47.231.232,03	0,00	72.728.809,88	396.268.713,37	370.588.856,42	394.119.122,98

ANTEILE AN VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

GROUP COMPANIES

Die Gesellschaft hält bei folgenden Unternehmen 100 % Anteilsbesitz:

The following companies are wholly owned subsidiaries:

Beteiligungsunternehmen Company	Sitz Headquarters	Kapitalanteil Interest %	Eigenkapital 31.12.2021 Equity 31 st Dec 2021 €	Ergebnis 2021 Profit / loss 2021 €
Austro Control Digital Services GmbH * <i>Austro Control Digital Services GmbH *</i>	A - 1220 Wien <i>A - 1220 Vienna</i>	100	168.287	-402.056
	im Vorjahr / <i>previous year</i>	100	570.343	82.861
Austro Control GmbH international <i>Austro Control GmbH international</i>	A - 1220 Wien <i>A - 1220 Vienna</i>	100	489.634	107.315
	im Vorjahr / <i>previous year</i>	100	382.319	10.010

* Mit Generalversammlungsbeschluss vom 20.07.2022 wurde die MeteoServe Wetterdienst GmbH umbenannt.

* *MeteoServe Wetterdienst GmbH was renamed by resolution of the Annual General Meeting of 20th 2022.*

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 Company	Sitz Headquarters	Kapitalanteil Interest %	Eigenkapital 31.12.2021 Equity 31 st Dec 2021 €	Ergebnis 2021 Profit / loss 2021 €
FCS Flight Calibration Services GmbH <i>FCS Flight Calibration Services GmbH</i>	D - 38108 Braunschweig <i>D - 38108 Braunschweig</i>	20	5.511.006	246.494
	im Vorjahr / <i>previous year</i>	20	5.264.512	598.977
TRIAC GmbH <i>TRIAC GmbH</i>	D - 54293 Trier <i>D - 54293 Trier</i>	49	41.744	-58.256
	im Vorjahr / <i>previous year</i>	-	-	-

Die TRIAC GmbH wurde am 11.2.2021 gegründet.

TRIAC GmbH was founded on 11th Feb 2021.

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 Nominalwert 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 2022 vor.

As at balance sheet date no financial results for 2022 were available.

030+

060

E

120

150

S

210

240

W

LAGEBERICHT MANAGEMENT REPORT

LAGEBERICHT 2022 VON AUSTRO CONTROL
ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR
ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER
HAFTUNG, WIEN

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

62 Ausblick (II)
Outlook (II)

AUSTRO CONTROL ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT
FÜR ZIVILLUFTFAHRT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG,
VIENNA: 2022 MANAGEMENT REPORT



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.

Das Jahr 2022 startete aufgrund anhaltender Einschränkungen im Reiseverkehr durch die Covid-19-Pandemie noch verhalten und deutlich unter den Werten aus 2019. In den ersten beiden Monaten 2022 lagen die Flugbewegungen dementsprechend mit -26,8% noch deutlich unter den Vergleichswerten aus 2019. Mit der sukzessiven Aufhebung der verbliebenen (globalen) Covid-19-Beschränkungen und dem Ausbruch des Ukraine-Krieges und der damit einhergehenden russischen Luftraumsperrung für westliche Fluggesellschaften war ab März ein kontinuierlicher Verkehrsanstieg im österreichischen Luftraum durch veränderte Streckenführungen (speziell durch Routen von und nach Asien) zu beobachten. So konnten im Zeitraum März bis Mai bereits -8,7% an Bewegungen gegenüber 2019 im österreichischen Luftraum erzielt werden. Zusätzlich kamen in den Sommermonaten covidbedingte Nachholeffekte durch die Einschränkungen der letzten Jahre hinzu, die bis in den Oktober hinein ersichtlich waren. Dies führte dazu, dass der Verkehr von Juni bis Oktober mit -2,2% knapp an die Verkehrswerte aus 2019 herankam. Auch in den Monaten November und Dezember konnten mit -4,7% im Vergleich zu 2019 in den eher verkehrsrhigen Monaten sehr gute Werte erzielt werden.

Insgesamt konnte das Jahr 2022 im österreichischen Luftraum mit -7,2% an Flugbewegungen im Vergleich zu 2019 abgeschlossen werden und auch der anhaltende Erholungstrend (+71,3% gegenüber 2021) fortgesetzt werden. Speziell im Bereich ACC konnten ab Juni in jedem Monat die Flugbewegungen aus 2019 übertroffen werden und insgesamt mit -1,2% gegenüber 2019 ein Jahreswert nah am Vorkrisenniveau erreicht werden. Bei den Dienstleistungseinheiten (Service Units), die zur Verrechnung herangezogen werden und sich nach dem Gewicht und der durch den Luftraum zurückgelegten Strecke berechnen, war das Jahresergebnis für 2022 noch positiver, als bei den Flugbewegungen. Mit -2,7% an Service Units gegenüber 2019 (+80,5% gegenüber 2021) konnte der covidbedingte Einbruch schon beinahe vollständig gut gemacht werden. Die bessere Erholung bei den Service Units im Vergleich zu den Flugbewegungen kann durch das höhere durchschnittliche Gewicht (+6,9% gegenüber 2019) der eingesetzten Flugzeuge bei nahezu gleichbleibenden zurückgelegten Distanzen im österreichischen Luftraum gegenüber 2019 erklärt werden. Der Grund hierfür liegt in den geänderten Streckenführungen von Interkontinentalflügen Richtung Asien (Langstreckenflugzeuge mit höherem Gewicht), welche durch die Sperre des russischen Luftraums südliche Routen nehmen und somit den österreichischen Luftraum durchfliegen. Zusätzlich war eine starke Sommerreisepériode Richtung Mittelmeerdestinationen bis in den Spätherbst hinein und die Rückkehr von Langstreckendestinationen aufgrund der Aufhebung von Einreisebeschränkungen (z.B.: USA und Thailand) ein wichtiger Treiber im Jahr 2022.

I. BUSINESS PERFORMANCE AND FINANCIAL POSITION

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

With Covid-19-related travel restrictions still in place, traffic volumes remained flat at the beginning of 2022, and significantly lower than in 2019: flight movements in the first two months of the year under review were 26.8% down on the same period in pre-pandemic 2019. From March onwards, traffic in Austrian airspace rose continuously as the remaining Covid-19 restrictions were lifted around the world. The outbreak of the war in Ukraine and Russia's decision to close its airspace to Western airlines also played a part due to the resulting changes in routing (in particular for flights to and from Asia). Consequently, flight movements between March and May were only 8.7% lower compared to 2019. In addition, pent-up demand for flights following the lifting of pandemic-related restrictions implemented over the previous couple of years had a positive impact throughout the summer and into October. As a result, flight traffic from June to October was only 2.2% down on 2019 levels. This positive performance continued in November and December – when traffic tends to be quiet – for a decrease of 4.7% compared with 2019.

In 2022 as a whole, flight movements in Austrian airspace were 7.2% lower than in 2019 (up 71.3% on 2021) as air traffic continued to recover. From June, the ACC recorded increases in flight movements in every month as compared with 2019. Overall, flight movements were close to pre-pandemic levels, coming in 1.2% below the 2019 figure. In terms of chargeable service units, which are based on aircraft weight and distance travelled through the airspace, the results for 2022 were even stronger than those for flight movements. Service units were 2.7% lower compared to 2019 (but 80.5% higher than in 2021) and have almost fully recovered following the collapse in air traffic due to the coronavirus pandemic. The stronger recovery in service units compared to flight movements was mainly attributable to the higher average weight of the aircraft used (up 6.9% on 2019), as the distances travelled in Austrian airspace were virtually unchanged compared to 2019. This was the result of changes in routing for intercontinental flights to Asia (long-haul aircraft with heavier weights), which have been forced to take southerly routes, and therefore have to fly through Austrian airspace, due to the closure of Russian airspace. Strong summertime demand, particularly for flights to the Mediterranean, which extended into late autumn, coupled with the rebound in long-haul flights following the removal of travel restrictions (e.g. in the USA and Thailand) were the main drivers of traffic levels in 2022.

Im Bereich An-/Abflug war bei den Service Units mit -26,4% im Vergleich zu 2019 (+68,9% vs. 2021) eine noch nicht so stark ausgeprägte Erholung wie im Bereich Strecke ersichtlich. Im Vergleich dazu hat bei den fakturierten Landungen eine leicht verbesserte Erholung von -21,9% gegenüber 2019 (+41,1% vs. 2021) stattgefunden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass an den Bundesländerflughäfen weniger kommerzielle Luftfahrt stattgefunden hat und der anteilmäßig höhere VFR-Verkehr (Privatpiloten) weniger Gebühren abwirft. Auf Basis der Service Unit Entwicklung von 2021 auf 2022 zeigt sich jedoch auch durch den Vergleich mit den Landungen, dass die kommerzielle Luftfahrt wieder gestiegen ist.

Der größte österreichische Flughafen, Wien-Schwechat, der für 83,4% des Umsatzes im Bereich An- und Abfluggebühren verantwortlich ist, konnte im Jahr 2022 -27,5% an Landungen und -27,3% an Service Units im Vergleich zu 2019 erzielen. An den Bundesländerflughäfen zeigte sich ein gemischtes Bild bezüglich des Erholungsgrads bei Landungen. So konnte im Vergleich zu 2019 in Graz mit -25% die schwächste Erholung verbucht werden, gefolgt von Klagenfurt mit -20,2%, Linz mit -14,6% und Innsbruck mit -7,6%. Lediglich Salzburg konnte (bedingt durch die Pistensperre im Jahr 2019) als einziger Bundesländerflughafen eine minimale Steigerung bei den Landungen (+0,1% gegenüber 2019) verbuchen. Die Erholung der Service Units fiel auch 2022 wieder deutlich schlechter aus: Klagenfurt -34,1%, Graz -33,4%, Linz -21,8%, Innsbruck -21,2% und Salzburg -11%.

Die Gebührensätze (Unit Rates) wurden gegenüber dem Vorjahr für den Bereich Strecke um 5,57 € erhöht, ebenso für den An-/Abflug um 32,31 €. Im Bereich Strecke sind die Umsatzerlöse um 97,0% auf 218,7 Mio € gestiegen, die An-/Abflugerlöse um 93,7% und betragen 40,5 Mio €. Mit 300,5 Mio € lagen die gesamten Umsatzerlöse um 80,6% über dem Geschäftsjahr 2021.

Das Betriebsergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr auf 44,7 Mio € (Vorjahr -56,7 Mio €). Demgegenüber verschlechterte sich das Finanzergebnis auf -21,2 Mio € (Vorjahr 0,9 Mio €) und das Ergebnis vor Steuern verbesserte sich auf 23,5 Mio € (Vorjahr -55,8 Mio €). Durch einen Steueraufwand in Höhe von 14,8 Mio € (Vorjahr Steuerertrag 14,6 Mio €), der im Wesentlichen aus der Auflösung von latenten Steuern resultiert, ergibt sich ein Jahresüberschuss von 8,7 Mio € (Vorjahr Jahresfehlbetrag -41,2 Mio €). Der Bilanzverlust in Höhe von -86,4 Mio € resultiert aus dem Jahresüberschuss 2022 und dem Verlustvortrag 2021 in Höhe von -95,1 Mio €.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Investitionen in Höhe von 23,7 Mio € getätigt. Davon entfielen 5,4 Mio € auf immaterielle Vermögensgegenstände, 18,3 Mio € auf Sachanlagen.

Der mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) abgeschlossene Rahmenvertrag gilt für die Jahre 2021 bis 2024. Der Rahmenvertrag mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Die Abrechnung erfolgt entsprechend aktueller Leistungsbeschreibungen und Kostenverteilungsschlüssel.

The improvement in service units for terminal services, which were 26.4% lower than in 2019 (but 68.9% higher than in 2021), was less pronounced than that in en route service units. By comparison, the number of landings charged for recovered slightly more quickly, for a 21.9% decrease compared with 2019 (up 41.1% on 2021). This is due to the fact that there were fewer commercial flights at Austria's provincial airports than VFR flights (private pilots), which make up a higher proportion of traffic but attract lower charges. However, the rise in service units between 2021 and 2022 as compared with landings shows that commercial aviation increased once again.

Austria's largest airport, Vienna International Airport, which accounts for 83.4% of revenue from terminal charges, recorded decreases of 27.5% in landings and 27.3% in service units in 2022 compared with 2019. In terms of the recovery in landings at the country's provincial airports, the picture was mixed. Graz saw the slowest rebound, with landings down 25% on 2019, followed by Klagenfurt (down 20.2%), Linz (down 14.6%) and Innsbruck (down 7.6%). Due to the closure of its runway in 2019, Salzburg was the only provincial airport to record an increase – albeit minimal – in landings (up 0.1% on 2019). Performance was considerably weaker in terms of service units in 2022: they fell by 34.1% in Klagenfurt, 33.4% in Graz, 21.8% in Linz, 21.2% in Innsbruck and 11% in Salzburg.

The en route unit rate was raised by €5.57 compared with the previous year, and that for terminal services by €32.31. En route revenue climbed by 97.0% to €218.7m, and terminal service revenue went up by 93.7% to €40.5m. Total revenue stood at €300.5m, a rise of 80.6% year on year.

Earnings before interest and tax (EBIT) improved to €44.7m in 2022 (2021: negative by €56.7m). Net finance costs increased to €21.2m (2021: net finance income of €0.9m), while earnings before tax advanced to €23.5m (2021: negative by €55.8m). Income tax expense was €14.8m (2021: tax income of €14.6m), which mainly resulted from the reversal of deferred tax liabilities, for a profit after tax of €8.7m (2021: loss of €41.2m). The loss for the period of €86.4m comprises the profit after tax for 2022 and the loss of €95.1m brought forward from 2021.

Investment amounted to €23.7m in 2022, of which intangible assets accounted for €5.4m, and property, plant and equipment for €18.3m.

The framework agreement with the Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology covers the period from 2021 to 2024; the framework agreement with the Ministry of Defence is for an indefinite term. Settlement is based on the current service descriptions and cost allocation key.

ERTRAGSLAGE

EARNINGS

	2022 2022 €	2021 2021 €
Umsatzerlöse <i>Revenue</i>	300.489.691,29	166.366.857,95

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.

	2022 2022 €	2021 2021 €
Ergebnis vor Steuern <i>Earnings before tax</i>	23.514.192,40	-55.757.442,56
+ Zinsen und ähnliche Aufwendungen <i>+ Interest and similar expense</i>	10.127.169,95	7.908.648,03
= Ergebnis vor Zinsen und Steuern <i>= Earnings before interest and tax</i>	33.641.362,35	-47.848.794,53

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.

	2022 2022 %	2021 2021 %
Ergebnis vor Zinsen und Steuern x 100 <i>Earnings before interest and tax x 100</i>		
Umsatzerlöse <i>Revenue</i>	11,20	-28,76

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.

	2022 2022 %	2021 2021 %
Ergebnis vor Steuern x 100 <i>Earnings before tax x 100</i>		
Ø Eigenkapital <i>Average equity</i>	2.501,17	-324,68

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.

	2022 2022 %	2021 2021 %
Ergebnis vor Zinsen und Steuern x 100 <i>Earnings before interest and tax x 100</i>		
Ø Gesamtkapital <i>Average total assets</i>	6,12	-8,39

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

ASSETS AND FINANCES

Nettoverschuldung

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

Net debt

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

	2022 2022 €	2021 2021 €
Verzinsliches Fremdkapital <i>Earnings before tax</i>	454.994.124,00	448.574.364,00
- Flüssige Mittel (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und unter 3 Monate kündbare Wertpapiere) <i>- Cash and cash equivalents and securities with maturities of three months or less</i>	-8.794.219,85	-22.384.694,86
= Nettoverschuldung <i>= Net debt</i>	446.199.904,15	426.189.669,14

Das verzinsliche Fremdkapital setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Interest-bearing liabilities are broken down as follows:

	2022 2022 €	2021 2021 €
Rückstellungen für Abfertigungen <i>Provisions for termination benefits</i>	84.941.495,00	77.064.173,00
Rückstellungen für Pensionen <i>Provisions for pensions</i>	352.735.325,00	355.450.797,00
Rückstellungen für Jubiläumsgelder <i>Provisions for jubilee benefits</i>	17.317.304,00	16.059.394,00
Summe verzinsliches Fremdkapital <i>Total interest-bearing debt</i>	454.994.124,00	448.574.364,00

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 prepayments.

Kurzfristiges Umlaufvermögen <i>Current assets</i>	31.12.2022 31 st Dec 2022		31.12.2021 31 st Dec 2021		Veränderung Change EUR	
	€	%*	€	%*	+/- €	%
Vorräte <i>Inventories</i>	54.954,47	0,0	60.068,61	0,0	-5.114,14	-8,5
Lieferforderungen <i>Trade receivables</i>	49.873.417,72	9,4	35.142.795,14	6,2	14.730.622,58	41,9
Forderungen gegenüber verb. Unternehmen <i>Receivables from Group companies</i>	583.954,68	0,1	337.094,90	0,1	246.859,78	73,2
Sonstige Forderungen <i>Other receivables</i>	171.353,88	0,0	362.698,84	0,1	-191.344,96	-52,8
Flüssige Mittel u. sonstige Wertpapiere u. Anteile <i>Cash and cash equivalents and other securities and investments</i>	8.794.219,85	1,7	22.384.694,86	3,9	-13.590.475,01	-60,7
Rechnungsabgrenzungsposten <i>Accrued and deferred assets</i>	3.261.200,79	0,6	3.179.813,64	0,6	81.387,15	2,6
	62.739.101,39	11,8	61.467.165,99	10,8	1.271.935,40	2,1

Kurzfristiges Fremdkapital <i>Current liabilities</i>	31.12.2022 31 st Dec 2022		31.12.2021 31 st Dec 2021		Veränderung Change EUR	
	€	%*	€	%*	+/- €	%
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>Bank borrowings</i>	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	na
Kurzfristige Rückstellungen <i>Short-term provisions</i>	16.340.746,95	3,1	14.960.847,01	2,6	1.379.899,94	9,2
Lieferverbindlichkeiten <i>Trade payables</i>	8.921.744,35	1,7	10.936.955,40	1,9	-2.015.211,05	-18,4
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>Liabilities to Group companies</i>	973.736,59	0,2	471.535,29	0,1	502.201,30	106,5
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <i>Liabilities to associates</i>	114.160,09	0,0	146,52	0,0	114.013,57	na
Sonstige Verbindlichkeiten <i>Other liabilities</i>	33.213.638,69	6,2	81.787.797,49	14,4	-48.574.158,80	-59,4
Rechnungsabgrenzungsposten <i>Accrued and deferred liabilities</i>	12.112.107,48	2,3	14.643.086,10	2,6	-2.530.978,62	-17,3
	71.676.134,15	13,5	122.800.367,81	21,6	-51.124.233,66	-41,6
Working Capital (Nettoumlaufvermögen) <i>Working capital (net current assets)</i>	-8.937.032,76	-1,7	-61.333.201,82	-10,8	52.396.169,06	85,4

*) 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.

	2022 2022 %	2021 2021 %
Eigenkapital x 100 <i>Equity x 100</i>		
Gesamtkapital <i>Total assets</i>	0,99	-0,60

Nettoverschuldungsgrad

Der Nettoverschuldungsgrad entspricht dem Verhältnis der Nettoverschuldung zum Eigenkapital.

Net gearing

Net gearing is the ratio of net debt to equity.

	2022 2022 %	2021 2021 %
Nettoverschuldung x 100 <i>Net debt x 100</i>		
Eigenkapital <i>Equity</i>	8.432,07	12.492,94

CASH FLOW

CASH FLOW

	2022 2022 T€	2021 2021 T€
Zahlungsmittel Jahresanfang <i>Cash and cash equivalents at beginning of period</i>	22.385	23.105
Cash Flow aus laufender Tätigkeit <i>Cash flows from operating activities</i>	60.131	-14.533
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit <i>Cash flows from investing activities</i>	-23.722	-6.187
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit <i>Cash flows from financing activities</i>	-50.000	20.000
Zahlungsmittel Jahresende <i>Cash and cash equivalents at end of period</i>	8.794	22.385

Flugverkehrsentwicklung

2022 wurden im österreichischen Luftraum 1.268.396 Instrumentenflüge (FIR) durchgeführt. Dies entspricht einem Rückgang von -7,2% gegenüber 2019 und einem Plus von +71,3% gegenüber 2021. Im europäischen Luftraum beträgt der Rückgang im Jahr 2022 -12,3% gegenüber 2019.

Air traffic

There were a total of 1,268,396 Instrument Flight Rules (IFR) flights in Austrian airspace in 2022, which was 7.2% lower than in 2019 but 71.3% higher than in 2021. In European airspace as a whole, the drop was 12.3% compared with 2019.

Im Vergleich dazu konnten 169.956 Landungen auf den internationalen österreichischen Flughäfen erzielt werden. Dies entspricht einem Minus von 21,9% gegenüber dem Jahr 2019 und einem Plus von 41,1% gegenüber 2021.

By comparison, there were 169,956 landings at Austrian international airports. This was 21.9% lower than in 2019, but 41.1% up on 2021.

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 dem Performance and charging scheme reguliert. Die österreichische Unit Rate betrug im Jahr 2022 67,55 € (67,33 € entspricht dem nationalen Anteil). Für 2023 wurde die Unit Rate auf 66,91 € (66,82 € nationaler Anteil) gesenkt (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
1st January

	globaler Gebührensatz 2023 Global unit rates 2023 €	globaler Gebührensatz 2022 Global unit rates 2022 €	Veränderung zum Vorjahr Change %
Schweiz <i>Switzerland</i>	120,24	90,92	32,2%
Deutschland <i>Germany</i>	73,04	62,57	16,7%
Italien <i>Italy</i>	72,37	75,64	-4,3%
Slowakische Republik <i>Slovakia</i>	72,32	68,75	5,2%
Tschechische Republik <i>Czech Republic</i>	68,17	62,44	9,2%
Österreich <i>Austria</i>	66,91	67,55	-0,1%
Slowenien <i>Slovenia</i>	65,32	61,33	6,5%
Ungarn <i>Hungary</i>	33,77	43,62	-22,6%

An- und Abfluggebühren

Die Unit Rate im Bereich An-/Abflug wurde für 2023 auf 256,19 € (+3,52 €) 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 (Risikomanagement-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 according to the maximum take-off weight (MTOW) and distance travelled. The unit rate is established by the national performance plans, in line with the performance and charging scheme. The global Austrian unit rate was €67.55 in 2022 (national rate: €67.33). The unit rate for 2023 was raised to €66.91 (national rate: €66.82), which includes the recovery of costs 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 2023 was increased by €3.52 to €256.19.

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 airspace 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 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 Ausfallrisiko 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 von Austro Control zählen die leistungsorientierten Altersversorgungsansprüche aus dem 1. Kollektivvertrag (für Mitarbeiter:innen mit Eintritt vor 01.01.1997), die im Jahre 1998 in eine überbetriebliche Pensionskasse ausgelagert wurden. Bei diesem Modell trägt 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 2,5 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. 8 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 fund under the Pensionskassen-gesetz [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 by 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 year-end. 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 euros. 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 multi-employer 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 €2.5m, 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 €8m 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 Vorfalles 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 erlassen wurden. Seitens des Unternehmens wurden aufgrund der 2020 und 2021 erzielten Kosteneinsparungen, die auch eine dauerhafte Wirkung auf die Folgejahre haben, die von der europäischen Kommission vorgegebenen Ziele erreicht und die Umsatzverluste können in voller Höhe nachverrechnet werden.

Umweltbelange

Austro Control ist seit 2015 nach der internationalen Norm ISO 14001 zertifiziert und hat im vergangenen Jahr das Überwachungsaudit zur Weiterführung des Zertifikats erfolgreich bestanden. Im Fokus der Begutachtung standen das Umweltprogramm, die Umweltdaten und die Bewertung der Umweltaspekte.

Das Umweltprogramm 2025 wurde weiter vorangetrieben, und die geplanten Maßnahmen wurden umgesetzt. Im Zuge dessen wurden die Anflugradare in Linz und Salzburg stillgelegt und damit eine erhebliche Einsparung des Stromverbrauchs erreicht. Die Services wurden durch die moderne und energieeffiziente Technologie der Multilateration ersetzt. Weiters wurde der Ausbau von Photovoltaikanlagen fortgesetzt, und dabei wurden drei neue Standorte mit Photovoltaikpaneelen ausgestattet. Somit konnten der unternehmensweite Stromverbrauch weiter gesenkt und die Photovoltaikleistung erhöht werden.

Mit dem ersten eingetroffenen Elektroauto wurde 2022 der Umstieg des Austro Control-Fuhrparks auf nachhaltige Antriebstechnologien eingeläutet, der sukzessive dazu beitragen wird, den Treibstoffverbrauch der Fahrzeug-Flotte auf ein Minimum zu reduzieren. Bisher konnten fünf vollelektrische Fahrzeuge in Betrieb genommen werden. Für 2023 ist die Lieferung von neun weiteren vollelektrischen Fahrzeugen und 11 Plug-in-Hybridfahrzeugen vorgesehen. Durch den Einsatz der klimafreundlichen Fahrzeuge können in Summe die CO₂-Emissionen um 45.000 kg reduziert werden.

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, starting in 2023. This is conditional on evidence of adequate cost savings and compliance with performance targets set by the Commission. Due to the cost savings achieved in 2020 and 2021, which will also have a lasting impact on subsequent years' results, the Company met the targets set by the Commission, meaning that the revenue losses can be made up in full.

Environmental issues

Austro Control has been certified under the ISO 14001 international environmental management standard since 2015. The Company completed a surveillance audit during the reporting period. The audit focused on the Company's environmental programme, environmental data and an evaluation of environmental aspects of the Company's operations.

Implementation of the 2025 environmental programme continued and all of the planned measures were completed. This involved decommissioning the approach radars in Linz and Salzburg, leading to significant reductions in electricity consumption. The radars were replaced by modern, energy-efficient multilateration systems. The Company's photovoltaic systems were further extended, with panels installed at three new locations. As a result, the Company's total electricity consumption has been further reduced and photovoltaic output has risen.

Delivery of the first electric car in 2022 marked the start of the changeover of the Austro Control fleet to sustainable vehicles, which will help to gradually cut the fleet's fuel consumption to a minimum. At present, five pure electric vehicles are in operation. The Company is scheduled to take delivery of nine more pure EVs and 11 plug-in hybrids in 2023. The deployment of these climate-friendly vehicles will help to reduce CO₂ emissions by 45,000kg.

Nach dem 2021 erfolgreich abgeschlossenen Heading030+ Strategie-Projekt zur Steigerung der Umweltleistung wurde 2022 die Initiierung eines Folgeprojekts in die Wege geleitet. Das neue Projekt soll mögliche Umsetzungsszenarien zur Klimaneutralität von Austro Control aufzeigen, verfolgt die weitere Reduktion von klimaschädlichen Emissionen und umfasst einen unternehmensweiten Ideenwettbewerb zur Steigerung der Nachhaltigkeit sowie die Umsetzung weiterer ambitionierter Umweltziele.

Im Bereich des Flugverkehrs wurde weiter daran gearbeitet, den grenzüberschreitenden Free Route Flugverkehr auszubauen. Neben dem bereits erfolgreich implementierten SECSI FRA (Southeast Europe Common Sky Initiative Free Route Airspace) wird die Erweiterung des Free Route Airspace nach Osten und Westen angestrebt. Im Bereich der Flughäfen wird darauf geachtet, verstärkt kontinuierliche Steig- und Sinkflüge zu ermöglichen, wodurch die CO₂-Emissionen und der wahrgenommene Fluglärm verringert werden.

Austro Control hat im Jahr 2022 im Rahmen des 1. Teilvertrags zum Mediationsverfahren des Flughafen Wien die vereinbarten Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm weiter umgesetzt. Die Entwicklung von innovativen Anflugverfahren wurde fortgesetzt. Hervorzuheben ist dabei ein neues „PBN to ILS“-Anflugverfahren, das einen lärmreduzierteren Anflug auf die Piste 29 ermöglicht. Auch im Bürger:innen-Beirat und in der Fluglärmkommission Flughafen Salzburg arbeitet Austro Control im Dialog mit betroffenen Anrainer:innen an der Verbesserung der Fluglärmsituation.

Arbeitnehmerbelange

Der Regelbetrieb war nach wie vor von den Auswirkungen der Covid-Pandemie beeinflusst. Zum Schutz der Mitarbeiter:innen wurden vorausschauende und situationsangepasste Präventivmaßnahmen, wie z. B. die Testpflicht an operativen Standorten oder flexibles Teleworking, gesetzt. Mit dem allgemeinen Rückgang der Inzidenzen in der Bevölkerung konnten mit Jahresende sämtliche innerbetrieblichen Covid-19 Maßnahmen aufgehoben werden.

Für die Kolleginnen und Kollegen mit Dienstort Zentrale fand nach Fertigstellung des Austro Towers im 1. Quartal die Rückübersiedelung vom temporären Ausweichstandort in der Donaustadt (IZD-Tower) an den neuen/alten Standort in der Schnirchgasse, im 3. Wiener Gemeindebezirk statt. Das innovative Bürokonzept und die offene Gestaltung der Arbeitsplätze im neuen Gebäude bieten den Mitarbeitenden eine moderne Arbeitsumgebung und viele Möglichkeiten der Interaktion und Zusammenarbeit. Mit dem Umzug wurde auch unter Mitwirkung des Betriebsrats die Möglichkeit des geförderten Job-Tickets für Kolleginnen und Kollegen mit Dienstort Zentrale oder ATCCV, bei gleichzeitigem Verzicht auf die PKW-Parkmöglichkeit, eingeführt. Dieses Angebot zur Unterstützung des Klimaschutzes wurde von zahlreichen Beschäftigten angenommen.

Der Mitarbeiterstand in Köpfen sowie auf Basis von Vollzeit-Äquivalenten erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht. Die meisten Neuaufnahmen gab es bei den ATCO-Trainees. 30 Kolleginnen und Kollegen starteten die Ausbildung zur Fluglotsin bzw. zum

Following completion in 2021 of the Heading030+ strategy project aimed at enhancing Austro Control's environmental performance, the initial steps towards implementing a follow-up project were taken during the reporting period. The new project is designed to identify possible road maps towards making Austro Control climate neutral, as well as achieving further reductions in environmentally harmful emissions. The plans include a company-wide competition focused on collecting ideas for boosting sustainability, and implementation of additional ambitious environmental targets.

In terms of flight traffic, work continued on expanding cross-border free route operations. Following on from the successful implementation of the Southeast Europe Common Sky Initiative Free Route Airspace (SECSI FRA), the goal is to extend free route airspace to the east and west. At the airports, the emphasis is on ensuring that continuous climb and descent procedures are available more often, which will help to reduce both CO₂ emissions and perceived aircraft noise.

In 2022 Austro Control continued its implementation of the aircraft noise abatement measures for Vienna International Airport under the first sub-agreement arrived at during the mediation procedure. Additional steps were also taken in the development of innovative approach procedures. The highlights included a new PBN to ILS approach procedure that enables low-noise approaches to runway 29. The Company also works in close consultation with local residents affected by noise through the Salzburg Airport citizens' forum and aircraft noise commission.

Employees

Day-to-day operations continued to be affected by the Covid-19 pandemic. In order to safeguard employees' health, preventive measures were taken in advance, such as compulsory coronavirus testing at operational sites and flexible work-from-home arrangements, and adapted in line with the prevailing situation. In view of the general decline in the number of cases among the population as a whole, all internal Covid-19 measures had been lifted by the end of the year.

Following completion of the Austro Tower in the first quarter, staff based at the headquarters relocated from their temporary offices at the IZD Tower (22nd district) to the redesigned location on Schnirchgasse in Vienna's 3rd district. The innovative office concept and open-plan workspace design in the new building create a modern working environment that gives employees numerous options for personal interaction and collaboration. The move back to the new offices coincided with the introduction – in collaboration with the works council – of subsidised Jobticket public transport tickets for employees working at the headquarters and the Air Traffic Control Center Vienna (ATCCV), who in turn agreed not to use the parking facilities at those sites. Designed to promote climate protection, this offer was taken up by a large number of employees.

In terms of both headcount and full-time equivalents, the number of employees increased year on year. Most of the new staff were ATCO trainees. 30 people started training as air traffic controllers, continuing the systematic efforts to increase

Fluglotsen, wodurch der kontinuierliche Personalaufbau in diesem Bereich konsequent fortgesetzt wird. Innerhalb der Organisation wurden die Ergebnisse der Ende des Vorjahrs durchgeführten Mitarbeiter:innenbefragung weiter aufgearbeitet und Maßnahmen zur Förderung der Attraktivität als Arbeitgeber umgesetzt. Ebenso wurde die Diversity-Initiative im Unternehmen, weiter vorangetrieben. Im Rahmen der Reorganisation der Abteilung AES wurden im 4. Quartal erste Personalmaßnahmen (Besetzung der neuen Cluster Lead Funktionen) gesetzt. Im Bereich der Personalentwicklung konnten nach Lockerung der Covid-Beschränkungen sowohl fachliche Schulungen in den Abteilungen als auch die überfachliche Weiterbildung wieder verstärkt aufgenommen werden.

Die Teuerungswelle war zentrales Thema bei den diesjährigen KV-Verhandlungen. Es wurde eine Teuerungsprämie beschlossen und eine deutliche Gehaltserhöhung, die den Auswirkungen der hohen Inflation entgegenwirkt. In der Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat wurden einige Betriebsvereinbarungen verlängert bzw. überarbeitet.

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 mit Stand heute im Jahr 2023 erstmals seit Ausbruch keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben. Mit der Reduktion der Covid-Restriktionen und der Aufhebung der Quarantänepflicht für ankommende Reisende in China ergeben sich durch das Potential des chinesischen Marktes zusätzliche Verkehrsströme von denen Österreich aufgrund der russischen Luftraumsperrung profitieren könnte. Weitere positive Signale kommen auch seitens der Airlines, die für 2023 ankündigen das Angebot noch weiter erhöhen zu wollen. Trotz all der optimistischen Botschaften aus der Branche muss auch 2023 sowohl mit Personalengpässen bei Flughäfen, Airlines und Flugsicherungen, als auch mit Engpässen bei Flugzeugen und Ersatzteilen zu rechnen sein. Zum Zeitpunkt der Budgetierung wurde für 2023 mit einem Verkehrsvolumen knapp über dem von 2019 geplant, mit Spitzenwerten in den Sommerwerten von 102% gegenüber 2019.

Die wirtschaftlichen Aussichten für das Jahr 2023 sind gemäß den Vorhersagen der einschlägigen Wirtschaftsforschungsinstitute generell als herausfordernd zu bewerten. Zusätzlich gilt es abzuwarten, welche Auswirkungen aufgrund der Rekord-Inflation und der derzeitigen hohen Ticketpreise schlussendlich auf das Buchungsverhalten zu erwarten sein werden.

Es ist davon auszugehen, dass die kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Russland und der Ukraine noch über Jahre

employee numbers in this area. The results of the employee survey conducted at the end of the previous year were analysed internally and measures aimed at strengthening Austro Control's image as an attractive employer were introduced. Further progress was made on the Company's diversity initiative. Initial personnel-related measures (namely filling the new cluster lead functions) were implemented in the fourth quarter as part of the reorganisation of the AES Department. After the Covid-19 restrictions had been loosened, HR development activities resumed in the shape of specialised training in the various departments, as well as interdisciplinary courses.

Rising inflation was a key issue in this year's negotiations on the collective agreement. A cost-of-living payment and a significant salary increase were agreed, both designed to counter the impacts of rising prices. A number of works agreements were extended or revised in consultation with the works council.

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

For the first time since the emergence of Covid-19, the pandemic is not currently expected to have a negative effect on air traffic in 2023. Due to the strong potential of the Chinese market, the lifting of coronavirus restrictions and compulsory quarantine requirements for travellers arriving in China will give rise to additional traffic flows that Austria could benefit from, especially with Russian airspace still closed. There have also been positive signals from the airlines, which have announced plans to further increase capacity in 2023. Despite the optimistic tone in the industry, staff shortages at airports, airlines and air navigation service providers, as well as bottlenecks for aircraft and spare parts are also expected in 2023. The budget for 2023 assumed that traffic volumes would be slightly higher than in 2019, reaching a peak of 102% during the summer months.

The predictions published by key research institutes suggest that the economic outlook for 2023 is generally rated as challenging. It also remains to be seen what impact record inflation and currently high ticket prices will ultimately have on booking behaviour.

It can be assumed that the conflict between Russia and Ukraine will continue to have an impact on air traffic for several

Auswirkungen auf den Flugverkehr haben werden. Vor allem unter dem Gesichtspunkt der Luftraumsperrungen und der damit geänderten Verkehrsflüsse, kann im österreichischen Luftraum von erhöhten Verkehrszahlen ausgegangen werden.

Austro Control Unternehmensstrategie Heading030+

Das Strategie-Programm Heading030+ wurde fortgesetzt. Wichtige Meilensteine, wie beispielsweise die Integration der Wetterbeobachtungsstelle Linz am neuen zentralen Standort Schwechat im Rahmen der Neuorganisation der meteorologischen Services, oder der Start des Aufbaus eines Verkehrsmanagementsystems für Drohnen, gemeinsam mit Frequentis, wurden erreicht.

Durch den nach der Corona Krise wieder stark ansteigenden Verkehr - insbesondere im Überflug - und dem auch für die nächsten Jahre vorhergesagten Wachstum galt es, den strategischen Fokus verstärkt auf umweltschonende und effizienzfördernde Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele und zur nachhaltigen Sicherstellung eines erstklassigen Flugsicherungs-servises zu legen. Darüber hinaus erfordern globale sowie branchenspezifische Trends wie die Arbeitsmarktentwicklung, Kosten- und Inflationsanstieg, Informationssicherheit, die Virtualisierung und Remotisierung von Flugsicherungsdienstleistungen die Transformation zu einer modernen und zuverlässigen Flugsicherung. Dazu wurde in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat ein Projekt-Portfolio aufgesetzt, in dem beginnend ab 2023 zehn Leuchtturmprojekte und 6 weitere strategische Initiativen zur Umsetzung gelangen werden.

Geplante Investitionen

Für 2023 wurde ein Investitionsvolumen in Höhe von insgesamt 34,5 Mio. € genehmigt.

Investitionen für die technische Infrastruktur werden im Rahmen der Firmenstrategie Heading030+ für die Modernisierung der Flugsicherungs-Einrichtungen und der Unternehmens-IT-Infrastruktur getätigt. Wesentliche Ziele sind die Sicherheit weiterzuentwickeln, 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 in der Unternehmens-IT-Infrastruktur umgesetzt.

Die Neuorganisation der Flugmeteorologie wird durch Investitionen in Digitalisierung und Modernisierung ermöglicht. Die Services für die Luftfahrtagentur und für das Aeronautical Information Management werden ebenfalls laufend weiterentwickelt. Das an allen österreichischen Flugsicherungs-Standorten eingesetzte Flugsicherungs-System wird auch im Jahr 2023 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 Flugverkehrsleiter wird die Digitalisierung und Modernisierung des Sprachkommunikationssystems im Area Control Center und auch die Schnittstelle zum Military Control Center weiterentwickelt. Im Bereich Navigation werden die laufenden Projekte zur österreichweiten Erneuerung der Instrumentenlandesysteme und der Entfernungsmessanlagen planmäßig

years to come. Higher traffic volumes in Austrian airspace can be expected, particularly in view of airspace closures and the resulting changes in traffic flows.

Heading030+ strategy

The Company continued to implement its Heading030+ strategy programme, reaching some important milestones along the way, such as integration of the Linz weather observation centre with the new central office in Schwechat as part of the reorganisation of meteorological services, and the start of development of a traffic management system for drones in collaboration with Frequentis.

With traffic – and en route flights in particular – rising sharply after the lifting of coronavirus restrictions, and further growth predicted for the next few years, the Company placed a greater strategic emphasis on implementing environmentally friendly and efficiency-enhancing measures in order to hit climate targets and ensure top-class air navigation services in the long term. In addition, air navigation service providers will be required to become even more innovative and reliable in response to both global and industry-specific trends, such as labour market developments, rising costs and inflation, information security, and the shift towards increasingly virtual and remote air navigation services. With this in mind, a portfolio of projects has been put together in consultation with the Supervisory Board – ten flagship projects and six other strategic initiatives will be implemented from 2023 onwards.

Planned investments

An investment budget of €34.5m has been approved for 2023.

Investment in technical infrastructure under the Heading030+ strategy programme will be channelled into modernising the air traffic management facilities and IT infrastructure. Major objectives are to further improve safety and ensure that the long-term capacity needed for air traffic is in place, while also taking environmental aspects into consideration as far as possible and improving overall cost efficiency. To achieve this, a raft of measures will be introduced, as well as new corporate IT infrastructure design concepts.

Investments in digitalisation and modernisation will pave the way for the reorganisation of aeronautical meteorology operations. Aviation Agency and Aeronautical Information Management services are also being continuously enhanced, while the functionality of the ATM operating system deployed at all Austrian ANS locations will be expanded again in 2023. The Company is pressing ahead with ongoing improvements in terminal services – for example, in order to minimise emissions during approaches – and in the en route services provided in tandem with the COOPANS alliance and beyond.

Regarding voice communication for air traffic controllers, digitalisation and modernisation of the voice communication system at the Area Control Center will continue, and the interface with the Military Control Center will be further enhanced. As far as navigation is concerned, current projects focused on upgrading instrument landing systems and distance measuring equipment

weitergeführt. Im Jahr 2023 sind weitere Fortschritte in der Umsetzung der Surveillance Strategie geplant, beispielsweise die Modernisierung des Austrian Wide Area Multilaterations - Systems. In Wien-Schwechat erfolgt die Erneuerungen der Flughafenradaranlage.

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+ erfolgt im Jahr 2023 durch entsprechende Projekte. Im Bereich Cyber Security werden die notwendigen Maßnahmen fortgeführt. All diese Weiterentwicklungen werden durch Investitionen in Stromversorgung und Netzwerkinfrastruktur unterstützt.

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-System 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 und im An- und Abflug 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 Flugsicherungs-System in den Forschungs-, Entwicklungs- und Implementierungsaktivitäten berücksichtigt werden, beispielsweise das Regulativ Common Project 1 (IR (EU) 2021/116) 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 „European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA)“ werden Austro Control von der Europäischen Kommission zweckbestimmte Fördermittel für die Modernisierung der Flugsicherungs-Infrastruktur 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

across Austria are proceeding on schedule. Further progress on implementing the surveillance strategy, including modernisation of the Austria Wide Area Multilateration System (AWAM) is also planned in 2023. The radar system at Vienna International Airport will also be renewed.

The European U-space initiative is geared towards implementing digitalised, automated services designed to support safe and efficient access to the continent's airspace for drones. Related projects will be implemented in 2023 under the Heading030+ strategy in order to drive forward the U-space initiative. Essential measures related to cybersecurity will be taken during the year. All of these moves are backed by investments in power supply and network infrastructure.

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 and during arrival and departure.

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 funding decisions taken by the European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA), Austro Control receives European Commission funding earmarked for the modernisation of air traffic control infrastructure.

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 with the aim of increasing capacity, boosting efficiency and reducing environmental pollution while maintaining high safety standards. In order to achieve these goals, a new public-private

weiterentwickelt. Das Mandat der neu etablierten Public-Private-Partnerschaft „SESAR 3 Joint Undertaking“ gilt bis 2031. Als Mitglied des „SESAR 3 Joint Undertaking“ gestaltet Austro Control weiterhin das Forschungs- und Innovationsumfeld der europäischen Flugsicherungen aktiv mit.

Darüber hinaus wirkt Austro Control punktuell im SESAR Deployment Manager mit. Dessen Rolle ist es, die Umsetzung von Regularitäten wie dem Common Project 1 (IR (EU) 2021/116) europaweit zu koordinieren und zu synchronisieren.

Die Projekte, an denen Austro Control im Rahmen der Vorgänger-Initiative „SESAR 2020“ mitgewirkt hat, werden im Jahr 2023 erfolgreich abgeschlossen sein. Neue Projekte im Zuge von „SESAR 3 Joint Undertaking“ wurden 2023 gestartet und sichern somit eine konstante, zukunftsorientierte Weiterentwicklung der technischen und operativen Flugsicherungsaspekte sowohl innerhalb der Austro Control als auch auf internationaler Ebene.

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.

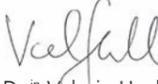
Aufgrund der Pandemie und der Notwendigkeit zur Kostensenkung wurde 2022 der Fokus auf einige wenige Themen gelegt, aus denen der meiste Nutzen für ANSPs und Luftraumnutzer erwartet wird. Dazu zählte die Harmonisierung der sogenannten Temporary Reserved Areas (TRA) oder Temporary Segregated Areas (TSA), die eine Grundlage schaffen soll, temporär Lufträume auch über Grenzen hinweg zu reservieren bzw. zuzuordnen. Dieses Thema wird 2023 abgeschlossen werden.

Des Weiteren wurden 2 Projekte zum „Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM)“ vorbereitet und dafür die FAB CE U-Space Coordination Group ins Leben gerufen. Die beiden Projekte umfassen die Entwicklung gemeinsamer Common Information Service Provider Standards sowie die Etablierung einer gemeinsamen Risk Assessment Methodik für die U-Space Implementierung mit Fokus auf die Schnittstelle ATC - UTM.

Im Bereich Free Route Airspace ist für Februar 2024 eine Anbindung der Lufträume von SECSI FRA und FRA IT (Free Route Airspace in Italien) geplant. Des Weiteren wurde Anfang 2022 die Erweiterung des Free Route Airspaces zu Deutschland mittels sog. cross border direct Anwendungen in Angriff genommen. Im technischen Bereich lag die Priorität bei der Reduzierung der Frequenzbelastung der Frequenzen 1030 und 1090. Dazu wurde ein SSR Frequency Monitoring Service Level Agreement erstellt, um die Monitoring Daten der bereits vorhandenen Stationen auszutauschen und so Überlastungen zu vermeiden.

Wien, am 7. März 2023

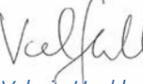
Die Geschäftsführung:


Dr. in Valerie Hackl


Mag. Philipp Piber

Vienna, 7th March 2023

The Management Board


Valerie Hackl


Philipp Piber

partnership called the SESAR 3 Joint Undertaking (JU), which will run until 2031, has been established. As a member of the SESAR 3 JU, Austro Control continues to play an active part in shaping the research and innovation landscape for European ANSPs.

Austro Control is also involved in some of the projects implemented by the SESAR Deployment Manager. Its role is to coordinate and synchronise the Europe-wide implementation of regulations such as Commission Implementing Regulation (EU) 2021/116 on the establishment of the Common Project One.

The projects in which Austro Control was involved under SESAR 2020, the forerunner of the Common Project One, will be completed in 2023. New SESAR 3 JU projects have been launched in 2023, ensuring constant and forward-looking enhancement of technological and operational aspects of air traffic control both at Austro Control and at an international level.

FAB CENTRAL EUROPE (FAB CE)

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

Due to the pandemic and the need to cut costs, in 2022 the member countries focused on a small number of factors that are expected to generate the greatest benefits for ANSPs and airspace users. These included the harmonisation of Temporary Reserved Areas (TRAs) and Temporary Segregated Areas (TSAs), which is aimed at creating a basis for temporarily reserving or allocating airspace, including internationally. This initiative will be completed in 2023.

Preparations have been made for two projects focusing on unmanned aircraft system traffic management (UTM), for which the FAB CE U-Space Coordination Group has been set up. Both projects will involve developing shared standards for common information service providers and establishing a common risk assessment methodology for U-space implementation, with a focus on the interface between ATC and UTM.

As far as free route airspace is concerned, the integration of SECSI FRA and Free Route Airspace in Italy (FRA IT) is scheduled to take place in February 2024. In addition, the expansion of free route airspace to Germany by means of cross-border direct applications was initiated at the beginning of 2022. With regard to technical aspects, the priority was reducing the load on frequencies 1030 and 1090. An SSR frequency monitoring service level agreement was drawn up in order to avoid overload by exchanging monitoring data from existing stations.

IMPRESSUM

IMPRINT

Herausgeber / Published by
Austro Control
Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH
A-1030 Wien, Schnirchgasse 17

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
Lukas Lorenz
BMK
shutterstock

Druck / Printed by
Druckerei Jentzsch

AUSTRO CONTROL MISSION STATEMENT

OUR PHILOSOPHY

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

Austro Control. The air navigation service provider and aviation authority for Austria and Europe. A team made up of the brightest minds. A reliable and efficient partner that shapes innovations in aviation for our customers.

OUR VISION FOR 2030

As one of the top air navigation service providers and aviation authorities in Europe and a digitalisation pioneer, we offer our customers state-of-the-art services and solutions.

Safety and reliability are our calling card. As a reliable employer, we offer compelling career development opportunities in an innovative and diverse environment.

As a pioneer of environmental sustainability within the aviation industry, we make a decisive contribution to achieving the European climate goals through continuous airspace optimisation and the use of innovative technologies.



**Österreichische Gesellschaft
für Zivilluftfahrt mbH**

A-1030 Wien, Schnirchgasse 17

Tel. +43(0)517 03-0

e-mail: info@austrocontrol.at

www.austrocontrol.at