

**Äußerung des Vorstandes**

**der**

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft**

**zum**

**freiwilligen öffentlichen Angebot gemäß §§ 4 ff Übernahmegesetz**

**der**

**Airports Group Europe S.à r.l.**

**(kurz: “Bieterin”)**

## INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage.....	4
1.1	Angaben zur Zielgesellschaft .....	4
1.2	Angaben zur Bieterin .....	4
1.2.1	Direkte und indirekte Gesellschafter .....	5
1.2.2	Angaben zu IFM Investors .....	5
1.2.3	Gemeinsam vorgehende Rechtsträger .....	6
1.2.4	Beteiligung der Bieterin an der Zielgesellschaft .....	7
1.3	Angebot / Äußerung der Zielgesellschaft.....	8
1.4	Syndikatsvertrag.....	9
2	Wirtschaftliche Entwicklung der Zielgesellschaft .....	10
2.1	Unternehmenskennzahlen.....	10
2.2	Analyse des buchmäßigen Eigenkapitals .....	12
2.3	Risiko- und Chancenanalyse .....	13
2.4	Entwicklung der at-Equity Beteiligungen .....	20
3	Bedingungen des Angebotes .....	21
3.1	Aufschiebende Bedingungen.....	21
3.2	Verzicht auf aufschiebende Bedingungen .....	21
4	Inhalt des Angebots.....	22
4.1	Kaufgegenstand .....	22
4.2	Angebotspreis .....	23
4.3	Angemessenheit des Angebotspreises .....	24
4.3.1	Relation des Angebotspreises zum historischen Aktienkurs.....	24
4.3.2	Analystenreports / Bewertung Dritter .....	25
4.4	Annahmefrist und Abwicklung des Angebots .....	26

4.5	Nachfrist .....	26
4.6	Bekanntmachungen und Veröffentlichungen des Ergebnisses .....	26
4.7	Gleichbehandlung.....	26
4.8	Überzeichnung des Angebotes .....	27
5	Beurteilung des Angebotes aus Sicht der Bieterin und Darstellung der Interessen der Stakeholder .....	29
5.1	Geschäftspolitische Ziele und Absichten der Bieterin.....	29
5.1.1	Gründe für das Angebot.....	29
5.1.2	Künftige Unternehmenspolitik .....	30
5.1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen und Börsenotierung.....	30
5.2	Darstellung der Interessen der Stakeholder .....	31
5.2.1	Auswirkungen auf die Flughafen Wien AG .....	31
5.2.2	Auswirkung auf die Aktionäre und Börsenotierung .....	31
5.2.3	Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation und Standortfragen .....	32
5.2.4	Auswirkungen auf Gläubiger und öffentliches Interesse .....	32
6	Beurteilung des Angebotes durch den Vorstand .....	33
6.1	Argumente gegen eine Annahme des Angebotes .....	33
6.1.1	Aus der Sicht des Vorstands.....	33
6.1.2	Aus der Sicht des Aktionärs.....	34
6.2	Argumente für eine Annahme des Angebotes.....	34
6.2.1	Aus der Sicht des Vorstands.....	34
6.2.2	Aus der Sicht des Aktionärs.....	35
7	Sonstige Angaben .....	37

# **1 Ausgangslage**

## **1.1 Angaben zur Zielgesellschaft**

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (im Folgenden „Flughafen Wien AG“, „FWAG“ oder „Zielgesellschaft“) ist eine nach österreichischem Recht errichtete Aktiengesellschaft mit Sitz in Schwechat und der Geschäftsanschrift 1300 Wien Flughafen, Postfach 1, eingetragen im Firmenbuch des Landesgerichtes Korneuburg unter FN 42984m. Das Grundkapital beträgt EUR 152.670.000,- und ist auf 21.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien aufgeteilt. Neben der Wiener Börse sind die Aktien der Flughafen Wien AG im Freiverkehr der Börsen Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt und Hamburg zum Handel zugelassen. Die Aktien werden außerbörslich außerdem in London über SEAQ international gehandelt. Weiters wurde in den USA ein American-Depository-Receipts (ADR) Programm eingerichtet. Hierbei entspricht eine Aktie der Flughafen Wien AG vier ADRs.

Die Flughafen Wien AG ist Komplettbetreiber des Flughafens Wien-Schwechat. Dieser zählt als wichtige Drehscheibe zwischen Ost und West zu den führenden Flughäfen Europas. Der Flughafen Wien-Schwechat hat im Geschäftsjahr 2013 Flugverbindungen zu 177 Destinationen in 69 Länder angeboten. Das Einzugsgebiet umfasst innerhalb von zwei Stunden Fahrzeit neben Österreich Teile Tschechiens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens und ist innerhalb dieses zeitlichen Radius von rund 11,8 Millionen Menschen erreichbar. Innerhalb von 3 Stunden ist der Flughafen Wien-Schwechat sogar von 23,4 Millionen Bürgern erreichbar. Im Geschäftsjahr 2013 wurden knapp 22 Millionen Menschen am Flughafen Wien-Schwechat abgefertigt.

## **1.2 Angaben zur Bieterin**

Die Bieterin, Airports Group Europe S.à r.l., ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach dem Recht des Großherzogtums Luxemburg, mit Sitz in Luxemburg und der Geschäftsanschrift 6C, rue Gabriel Lippmann, L-5365 Munsbach,

eingetragen im Handelsregister des Großherzogtums Luxemburg unter B 167449 (die "*Bieterin*"). Das Grundkapital der Bieterin beträgt EUR 45.000. Der Unternehmensgegenstand der Bieterin umfasst die Vermögensverwaltung, insbesondere den Erwerb, die Gründung, sowie das Halten und Verwalten von Unternehmen, Beteiligungen und Finanzinstrumenten. Die Bieterin hält keine direkten oder indirekten Beteiligungen an anderen Gesellschaften.

### **1.2.1 Direkte und indirekte Gesellschafter**

Alleingesellschafterin der Bieterin ist IFM Luxembourg No. 2 S.à r.l., eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach dem Recht des Großherzogtums Luxemburg, mit Sitz in Luxemburg und der Geschäftsanschrift 6C, rue Gabriel Lippmann, L-5365 Munsbach, eingetragen im Handelsregister des Großherzogtums Luxemburg unter B 151630 ("*IFM Luxembourg*").

Rechtliche Alleingesellschafterin von IFM Luxembourg ist Codan Trust Company (Cayman) Limited, eine Gesellschaft nach dem Recht der Cayman Islands, mit Sitz auf den Cayman Islands und der Geschäftsanschrift PO Box 2681, Cricket Square, Hutchins Drive, Grand Cayman KY1-1111, Cayman Islands, eingetragen im Gesellschaftsregister der Cayman Islands unter 55233 ("*Codan Trust*").

Codan Trust hält alle Anteile an IFM Luxembourg treuhändig für IFM Global Infrastructure Fund, ein multi-series unit trust nach dem geltenden Treuhandgesetz der Cayman Islands (*Mutual Funds Law*) mit der Lizenznummer 611295, mit Sitz auf den Cayman Islands und der Geschäftsanschrift 2nd Floor, Cricket Square, PO Box 2681, Grand Cayman, KY1-1111, Cayman Islands ("*IFM GIF*").

### **1.2.2 Angaben zu IFM Investors**

IFM Investors Pty Limited berät IFM GIF als "Principal Advisor" gemäß einem Beratungsvertrag. IFM Investors ist ein global agierender Investment Manager und Berater, der ein Vermögen von EUR 35 Milliarden, das hauptsächlich vier Vermögenskategorien umfasst, verwaltet bzw diesbezüglich berät.

IFM Investors ist eine 100%ige Tochtergesellschaft von IFM Holdings Pty Limited. IFM Holdings Pty Limited ist eine 100%ige Tochtergesellschaft von Industry Super Holdings Pty Limited. Industry Super Holdings Pty Limited wird von 30 australischen Not-for-Profit Pensionsfonds gehalten, die von der Australian Prudential Regulation Authority reguliert werden. Zahlreiche dieser Fonds investieren auch in die von IFM Investors verwalteten Vermögenswerte, wodurch eine weitgehende Übereinstimmung der Interessen von IFM Investors und diesen Fonds, sowie den letztendlich Begünstigten, sichergestellt wird. Keiner der 30 australischen Not-for-Profit Pensionsfonds hält eine kontrollierende Beteiligung an Industry Super Holdings Pty Limited.

Seit 1995 hat IFM Investors – jeweils durch seine verwalteten oder beratenen Fonds – eine Vielzahl von Akquisitionen im Infrastrukturbereich durchgeführt, die seinen Investoren Zugang zu einem Portfolio an diversifizierten Infrastrukturinvestments bieten. Heute ist IFM Investors mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über EUR 10 Milliarden einer der weltweit größten Investoren im Bereich der systemrelevanten Infrastruktur.

IFM Investors investiert auch langfristig im Flughafensektor und hält Beteiligungen an 13 Flughäfen, die zusammen jährlich 120 Millionen Passagiere und 1,1 Millionen Flugbewegungen pro Jahr abfertigen.

Hinsichtlich weiterer Details wird auf die Angebotsunterlage der Bieterin zu Punkt 2 verwiesen.

### **1.2.3 Gemeinsam vorgehende Rechtsträger**

Die Bieterin nennt folgende gemeinsam vorgehende Rechtsträger (2.3 der Angebotsunterlage):

Gemäß § 1 Z 6 ÜbG sind gemeinsam vorgehende Rechtsträger natürliche oder juristische Personen, die mit der Bieterin auf der Grundlage einer Absprache zusammenarbeiten, um die Kontrolle über die Zielgesellschaft zu erlangen oder auszuüben, insbesondere durch Koordination der Stimmrechte. Hält ein Rechtsträger

eine unmittelbare oder mittelbare kontrollierende Beteiligung im Sinne von § 22 (2) und (3) ÜbG an einem oder mehreren anderen Rechtsträgern, so wird (widerlegbar) vermutet, dass alle diese Rechtsträger gemeinsam vorgehen. Gemäß dieser Definition, gelten

- IFM Luxembourg
- IFM GIF
- Codan Trust (ausschließlich in seiner Funktion als Treuhänderin von IFM GIF)
- Eurogrid International CVBA
- Eurogrid GmbH
- 50Hertz Transmission GmbH
- IFM Investors (ausschließlich in ihrer Funktion als Berater von IFM GIF)
- IFM Holdings Pty Limited
- Industry Super Holdings Pty Limited

als mit der Bieterin gemeinsam vorgehende Rechtsträger. Aufgrund der Tatsache, dass IFM GIF weitere Beteiligungen hält, kann es nicht ausgeschlossen werden, dass weitere mit der Bieterin gemeinsam vorgehende Rechtsträger im Sinne des § 1 Z 6 ÜbG existieren. Darüber hinaus wird aus Gründen der Vorsicht auch IFM Investors – als "Principal Advisor" von IFM GIF – als ein Gemeinsam Vorgehender Rechtsträger im Sinne von § 1 Z 6 ÜbG zum Zwecke dieses Angebots angesehen.

#### **1.2.4 Beteiligung der Bieterin an der Zielgesellschaft**

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Angebots halten die Bieterin, einschließlich ihrer Geschäftsführer, sowie die mit der Bieterin Gemeinsam Vorgehenden Rechtsträger keine Aktien an der Zielgesellschaft.

### **1.3 Angebot / Äußerung der Zielgesellschaft**

Die Bieterin hat am 07.11.2014 ein freiwilliges öffentliches Angebot gemäß §§ 4 ff Übernahmegesetz für den Erwerb einer Minderheitsbeteiligung von bis zu 29,9 % des Grundkapitals an der Flughafen Wien AG veröffentlicht. Die Wirksamkeit des Angebotes hängt jedoch von aufschiebenden Bedingungen ab, die während der Annahmefrist eintreten müssen (siehe Punkt 2).

Gemäß § 14 Abs 1 Übernahmegesetz sind Vorstand und Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG verpflichtet, unverzüglich nach der Veröffentlichung der Angebotsunterlage begründete Äußerungen zum Angebot zu verfassen und diese innerhalb von zehn Börsetagen ab Veröffentlichung der Angebotsunterlage, spätestens aber fünf Börsetage vor Ablauf der Annahmefrist zu veröffentlichen. Diese Äußerungen haben insbesondere eine Beurteilung darüber zu enthalten, ob die angebotene Gegenleistung und der sonstige Inhalt des Übernahmeangebotes dem Interesse aller Aktionäre angemessen Rechnung tragen und welche Auswirkungen das Übernahmeangebot auf die Flughafen Wien AG, insbesondere auf die Arbeitnehmer (betreffend Arbeitsplätze, Beschäftigungsbedingungen und das Schicksal von Standorten), die Gläubiger und das öffentliche Interesse aufgrund der strategischen Planung der Bieterin für die Flughafen Wien AG voraussichtlich haben wird. In Ermangelung einer Empfehlung haben Vorstand und Aufsichtsrat jedenfalls die Argumente für die Annahme und für die Ablehnung des Angebotes unter Betonung der wesentlichen Gesichtspunkte darzustellen.

Mit der gegenständlichen Äußerung kommt der Vorstand der Flughafen Wien AG dieser gesetzlichen Verpflichtung nach.

Soweit sich die Einschätzungen des Vorstands in dieser Äußerung auf den Angebotspreis oder auf die zukünftige Entwicklung der Flughafen Wien AG beziehen, hängen sie in erheblichem Maß von die Zukunft betreffenden Einschätzungen ab und basieren auf Prognosen, die naturgemäß mit großen Unsicherheiten verbunden sind. Im Zusammenhang mit Rechtsfragen ist zu beachten, dass die österreichische Übernahmekommission und andere Entscheidungsinstanzen nachträglich zu



anderen Beurteilungen gelangen können. Dem Vorstand der Flughafen Wien AG ist kein Umstand bekannt, der zu Zweifeln an der Richtigkeit und der Vollständigkeit der Angaben der Bieterin Anlass gibt. Der Vorstand geht daher in dieser Äußerung von der Richtigkeit und Vollständigkeit solcher Angaben der Bieterin aus.

#### **1.4 Syndikatsvertrag**

Die Aktien der Flughafen Wien AG befinden sich zu 50 % in Streubesitz. Von den anderen 50 % halten jeweils 20 % der Aktien die zwei syndizierten Kernaktionäre Land Niederösterreich (über die NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH) und Stadt Wien (über die Wien Holding GmbH). Die verbleibenden 10 % werden von der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligung Privatstiftung gehalten, deren Begünstigte alle aktiven Arbeiter und Angestellten der FWAG sind.

#### **Syndikatsvereinbarung**

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

## 2 Wirtschaftliche Entwicklung der Zielgesellschaft

### 2.1 Unternehmenskennzahlen

Die nach IFRS konsolidierte wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns der Zielgesellschaft stellt sich in den Geschäftsjahren 2013, 2012 und 2011 wie folgt dar:

in EUR Mio. (wenn nicht anders angegeben)	2013	2012	2011
Gesamtumsatz	622,0	607,4	582,0
davon Airport*	331,4	315,3	294,6
davon Handling*	151,9	155,9	160,5
davon Retail & Properties*	121,2	119,5	110,6
davon Sonstige Segmente*	17,5	16,6	16,1
EBITDA	241,5	221,4	189,0
EBITDA-Marge (in %) <sup>1</sup>	38,8	36,5	32,5
EBIT	112,1	108,0	67,2
EBIT-Marge (in %) <sup>2</sup>	18,0	17,8	11,5
ROCE (in %) <sup>3</sup>	5,1	4,9	3,2
Konzernergebnis nach Minderheiten	73,3	71,9	31,6
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	204,4	179,7	178,9
Eigenkapital	905,9	851,6	811,4
Eigenkapitalquote (in %)	46,4	41,3	37,7
Nettoverschuldung	633,4	719,6	751,7
Bilanzsumme	1.953,9	2.061,8	2.150,2
Gearing (in %)	69,9	84,5	92,6
Investitionen <sup>4</sup>	72,8	101,2	260,2

Ertragsteuern	23,5	21,4	13,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt <sup>5</sup>	4.399	4.475	4.525
Mitarbeiter zum Stichtag 31.12.	4.247	4.306	4.500
Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	21	21
KGV (per 31.12.)	17,5	12,6	19,4
Gewinn je Aktie (in EUR)	3,49	3,42	1,50
Dividende je Aktie (in EUR)	1,30	1,05	1,00
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	2,1	2,4	3,4
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	37,3	30,5	66,5
Marktkapitalisierung (per 31.12.)	1.281,0	902,8	614,3
Börsenkurs: Höchstwert (in EUR)	61,43	42,99	51,98
Börsenkurs: Tiefstwert (in EUR)	41,00	26,04	25,70
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in EUR)	61,00	42,99	29,25
Buchwert pro Aktie (in EUR)	43,14	40,55	38,64
Marktgewichtung ATX / ATX Prime <sup>6</sup>	1,4	1,1	1,0

Quelle: Geschäftsbericht 2013 Flughafen Wien AG

\* 2012 angepasst an die neue Segmentdarstellung, 2010 und 2011 alte Darstellung; 1) EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) = Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen / Umsatzerlöse; 2) EBIT-Marge (Earnings before Interest and Taxes) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse; 3) ROCE (Return on Capital Employed after Tax) = (EBIT abzüglich zurechenbarer Steuern) / durchschnittliches Capital Employed; 4) Investitionen: immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen inklusive Rechnungs-korrekturen Vorjahre; 5) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt gewichtet nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge, exklusive Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorstände und Geschäftsführer; 6) ATX Prime: per März 2011 Umstufung der VIE-Aktie vom ATX in den ATX Prime.

## 2.2 Analyse des buchmäßigen Eigenkapitals

Finanzkennzahlen	2013	2012	2011
Nettoverschuldung in EUR Mio. <sup>1</sup>	633,4	719,6	751,7
Eigenkapitalquote in %	46,4	41,3	37,7
Gearing in % <sup>2</sup>	69,9	84,5	92,6
Buchmäßiges Eigenkapital in EUR Mio.	905,9	851,6	811,4
Working Capital in EUR Mio.	-80,1	-77,5	-111,3
Anlagenintensität in % <sup>3</sup>	95,1	92,7	89,5
Anlagendeckungsgrad in % <sup>4</sup>	89,0	88,2	94,3

Quelle: Geschäftsbericht 2013 Flughafen Wien AG

1) Nettoverschuldung = verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel – Wertpapiere des Umlaufvermögens; 2) Gearing = (verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel) / Eigenkapital; 3) Anlagenintensität = Langfristiges Vermögen / Bilanzsumme; 4) Anlagendeckungsgrad = (Eigenkapital + langfristige Schulden) / Langfristiges Vermögen

Ausgehend vom konsolidierten Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31.12.2013 beträgt der Buchwert je Aktie rund EUR 43,1. Der Angebotspreis liegt somit, bezogen auf den Jahresabschluss zum 31.12.2013, um rund EUR 36,9 über dem Buchwert je Aktie, das sind rund 86%.

Das Eigenkapital erhöhte sich seit dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2013 bis zum Ende des zweiten Quartals 2014 aufgrund des Periodenergebnisses des ersten Halbjahres (EUR 44,0 Mio.), der Veränderung der sonstigen Rücklagen (EUR 1,9 Mio.) sowie der Dividendenausschüttung (EUR 27,3 Mio.) um 2,1 % auf EUR 924,6 Mio. (31. Dezember 2013: EUR 905,9 Mio.). Dies ergibt einen Buchwert je Aktie von rund EUR 44. Der Angebotspreis liegt somit, bezogen auf den Abschluss zum 30.06.2014, um rund EUR 36 über dem Buchwert je Aktie, das sind rund 82%.

Die Eigenkapitalquote verbesserte sich durch das positive Periodenergebnis sowie durch die Senkung der Bilanzsumme infolge von Schuldentilgungen und der Reduktion der Buchwerte durch die planmäßigen Abschreibungen auf 48,2% (nach 46,4% zum Jahresende 2013).

## **2.3 Risiko- und Chancenanalyse**

### **Geographische Lage & Einzugsgebiet**

Begünstigt durch seine geografische Lage, versteht sich der Flughafen Wien als wichtige Drehscheibe zu den Destinationen Mittel- und Osteuropas sowie in den Nahen und Mittleren Osten. Wien bietet derzeit ein umfangreiches Angebot von 177 Destinationen in 69 Ländern (Ende 2013).

Das Einzugsgebiet des Flughafens Wien - Schwechat umfasst innerhalb von zwei Stunden Fahrzeit neben Österreich Teile Tschechiens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens. Rund 11,8 Millionen Menschen leben in diesem zeitlichen Radius, innerhalb von drei Stunden ist der Flughafen sogar für 23,4 Millionen Bürger erreichbar. Der zunehmende Ausbau der Infrastruktur in den Anrainerstaaten führt zu einer Erweiterung des für den Flughafen Wien relevanten Einzugsgebiets.

Das Flughafen Wien Einzugsgebiet ist eine der wachstumsstärksten Regionen Europas. Der wirtschaftliche Aufholprozess dieser Regionen bewirkt auch eine wachsende Reisebereitschaft.

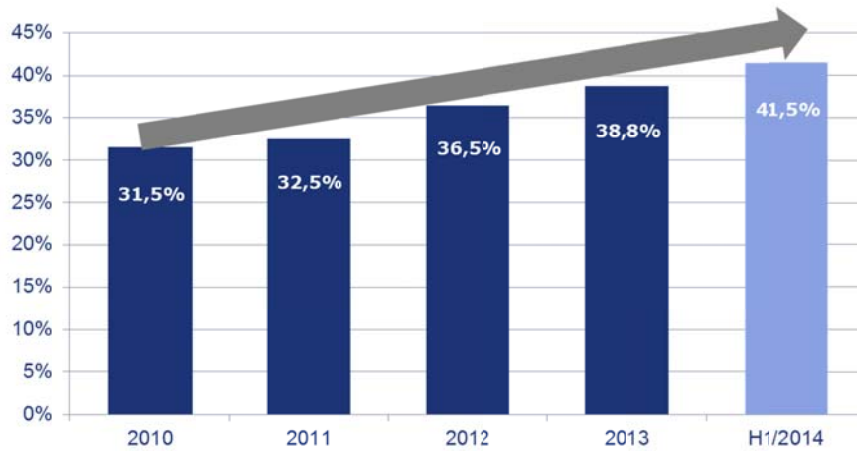
Nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs am Flughafen Wien und in Abstimmung mit den ÖBB werden Intercity-Züge aus dem Westen über den Wiener Zentralbahnhof direkt zum Flughafen Wien durchfahren können. Damit wird sich die Fahrzeit Linz - Wien/Flughafen auf ca. 1:40 Stunden, die Fahrzeit Salzburg - Wien/Flughafen auf ca. 2:45 Stunden reduzieren.

### **Produktivitätssteigerung**

Die Flughafen-Wien-Gruppe setzt zahlreiche strategische Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität, zur Verschlinkung der Prozesse und zur nachhaltigen Verbesserung der Kosteneffizienz.

Die EBITDA-Marge der Flughafen Wien AG dokumentiert einen deutlichen Produktivitätsgewinn.

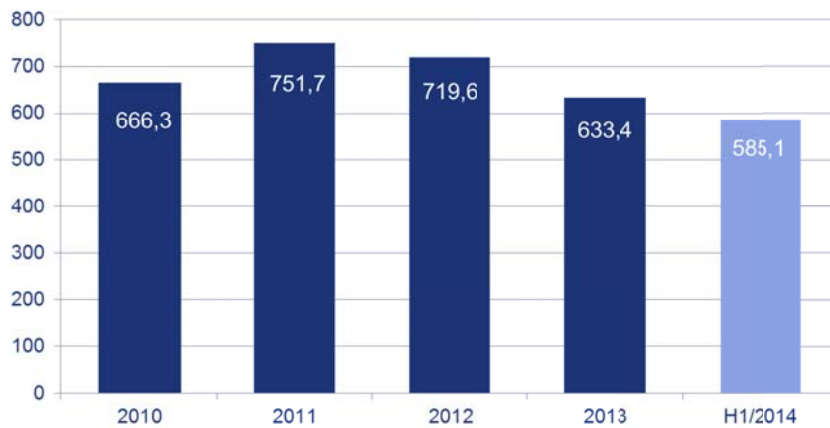
Entwicklung EBITDA-Marge 2010 – 2014:



Die FWAG hat zudem die Nettoverschuldung erfolgreich reduziert. Dies ermöglicht einen finanziellen Spielraum für künftige Investitionen:

Entwicklung der Nettoverschuldung 2010 – 2014:

in EUR Mio.



## **Qualität**

Hohe Servicequalität durch kurze Umsteigezeiten, hervorragende Gepäckzuverlässigkeit und eine Pünktlichkeitsrate, die seit Jahren zu den besten Europas zählt, zeichnen den Flughafen Wien aus.

Neben der Bereitstellung von Terminalflächen, Parkpositionen für Flugzeuge und einem verbesserten Rollwegsystem ist auch die Kapazität der Start- und Landebahnen ein wichtiges Kriterium, um in Zukunft vom erwarteten Wachstum des Luftverkehrs profitieren zu können. Die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung einer 3. Piste konnte in erster Instanz positiv abgeschlossen werden. Mit Bescheid vom 10. Juli 2012 wurde der FWAG die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ erteilt. Die erstinstanzliche Entscheidung schreibt 460 Auflagen zum Schutz von Bürgern und Umwelt vor. Die Rechtsmittelfrist endete am 24. August 2012 und es gab von 28 Parteien Rechtsmittel gegen den Bescheid. Mit Ende 2013 ist die Zuständigkeit, aufgrund neuer gesetzlicher Bestimmungen, auf das neue Bundesverwaltungsgericht übergegangen. Die FWAG rechnet aus heutiger Sicht mit einer Entscheidung im kommenden Jahr. In der Folge muss auch mit der Befassung der Höchstgerichte, eventuell auch des EuGH, gerechnet werden.

## **Non-Aviation Bereich**

Besondere Wachstumspotenziale sieht FWAG im Bereich Shopping und Gastronomie. Durch ein Bündel an verschiedenen Maßnahmen soll in den nächsten Jahren die Attraktivität des Angebotes gezielt erhöht und zu den führenden internationalen Airports in diesem Bereich aufgeschlossen werden. Dazu zählen die Optimierung des Shopmix, die Ausweitung des Angebotes durch neue Marken, die Attraktivierung von Shopflächen sowie die Neukonzeption des Passagierflusses im Terminal (z.B. walk-through-Konzepte).

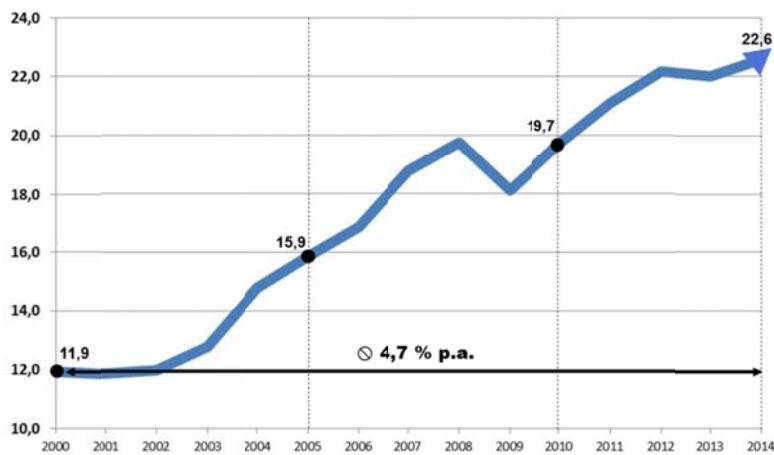
Im Immobilienbereich verfolgt FWAG eine balancierte Entwicklungsstrategie in Richtung „Airport City Vienna“. Die Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-

/Risikoprofil werden in den nächsten Jahren offensiv ausgebaut. Dazu zählen insbesondere die Bereiche Hotellerie, Meeting & Conferencing, Offices und Frachttimmobilien. Je nach Projekt wird sich FWAG dabei in unterschiedlicher Tiefe in der Wertschöpfungskette engagieren.

### Aviation / Projekt 3. Piste

In den vergangenen Jahren verzeichnete der Flughafen Wien ein überaus starkes Verkehrswachstum:

PAX-Entwicklung 2000 – 2014e, in Mio. Passagiere:



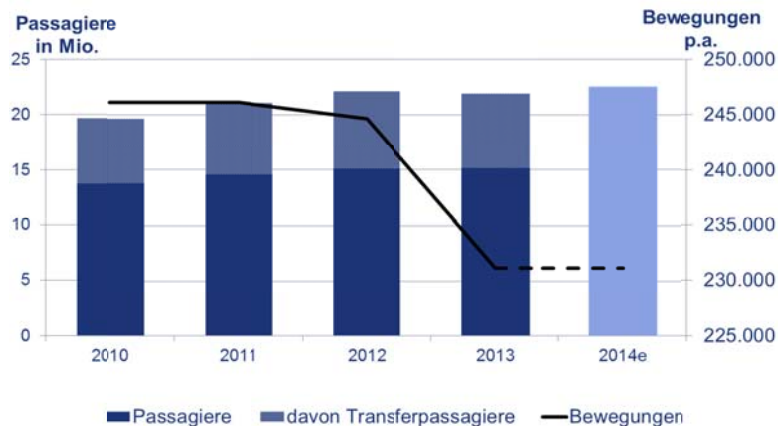
Der Luftverkehr bleibt ein Wachstumsmarkt. In den kommenden 20 Jahren wird eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens erwartet<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Global Market Forecast 2013 (by Airbus)



Gegenläufige Entwicklung der Passagierzahlen und Bewegungen:



Parallel zu den zunehmenden Passagierzahlen hat sich in den letzten Jahren der Druck auf die Pistenkapazität reduziert: Es zeigt sich ein anhaltender Trend zu größeren Flugzeugen und der Steigerung des Sitzladefaktors.

Das Projekt Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) befindet sich im behördlichen Genehmigungsstadium in der zweiten Instanz und hat zum Ziel, den Airlines eine langfristige Wachstumsperspektive am Standort bieten zu können.

### **Gesamtwirtschaftliche Risiken**

Der Geschäftsverlauf der FWAG wird wesentlich von der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs beeinflusst, die wiederum maßgeblich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängt. Konjunkturelle Schwankungen, politische Krisen und Naturkatastrophen können daher einen wesentlichen Einfluss auf die FWAG haben.

Darüber hinaus wird die Verkehrsentwicklung von weiteren externen Einflussfaktoren wie Terror, Krieg oder sonstigen Schocks (Pandemien, Luftraumsperrungen aufgrund von Naturereignissen, Streiks, etc.) beeinflusst. Zunehmende Handelsbarrieren, Sanktionen und politische Krisen könnten die globale Angebots- und Nachfragesituation des Luftverkehrs beeinträchtigen. Diese Entwicklungen werden intensiv beobachtet und evaluiert, um gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Die Entwicklung des Öl- und des damit

verbundenen Kerosinpreises kann ebenfalls erheblichen Einfluss auf den Luftverkehr ausüben.

### **Marktrisiken und Risiken aufgrund der Kundenstruktur**

Im Cargobereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines und Speditionen ein gewisses Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung der Airlines sowie die Akquirierung von neuen Kunden soll eine breitere Streuung des Portfolios und damit eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Zudem reagiert die Frachtentwicklung äußerst sensibel auf konjunkturelle Schwankungen.

Durch die EU-Emissionsrichtlinien und Umweltstandards wird aus Sicht der FWAG die Position europäischer Fluggesellschaften und somit europäischer Airports als Transferhubs gegenüber Alternativstandorten außerhalb Europas deutlich geschwächt.

Die Attraktivität europäischer Airports als Transferhub bzw. das Ausmaß des Umsteigeverkehrs könnten von diesen Entwicklungen mittelfristig betroffen sein.

#### *Wirtschaftliche Lage unserer Hauptkunden bzw. Home-Carrier:*

Die FWAG erwartet, dass der Wettbewerbs- und Kostendruck für die Airlines weiterhin hoch bleibt. Es ist davon auszugehen, dass die Airlines ihre bereits eingeschlagenen Programme zur Steigerung der Effizienz und Profitabilität weiter fortsetzen (Kostenreduktion, Optimierung des Portfolios, Verlangsamung des Flottenausbaus bzw. Flottenreduktion). Dies wird auch den Kostendruck auf die europäischen Airports weiter erhöhen.

Die Austrian Airlines Gruppe (ein 100% Beteiligungsunternehmen des Lufthansa Konzerns) ist mit einem Anteil von 49,1 % der am Gesamtaufkommen der Passagiere des Flughafens Wien größte Kunde der FWAG. Ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Home Carrier sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die Austrian Airlines Gruppe Partner ist, beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich.

Die Fluglinien NIKI und airberlin nehmen als Fluggesellschaften der airberlin-Gruppe mit einem Marktanteil von 11,0 % bzw. 6,1 % die Plätze 2 und 3 im Kundenranking der FWAG ein. Hier kam es 2013 im Zuge der Streichung des Osteuropa-Drehkreuzes zu einer rückläufigen Passagierentwicklung.

NIKI konnte am Standort Wien seine Funktion als Drehscheibe nach Griechenland innerhalb der airberlin-Gruppe (Anfang 2014 mit 19 Destinationen in diesem Land) weiter ausbauen. Wien spielt somit eine wichtige Rolle im Entwicklungsplan der airberlin-Gruppe.

Trotz Verbesserung der Kosteneffizienz und Beteiligung bzw. Unterstützung von Etihad Airways ist die Entwicklung der airberlin-Gruppe angesichts der Ertragsituation mit Unsicherheiten behaftet.

*Ertragsdruck im Bereich Abfertigungsdienste durch gedämpftes Bewegungswachstum sowie Liberalisierungen im Bereich der Abfertigungsdienste:*

Bei den Abfertigungsdiensten kommt es von Seiten der Airlines zu einem höheren Preisdruck bei gleichzeitigem Wunsch nach höherer Dienstleistungsqualität. Es werden zunehmend Service Level Agreements (SLA) vereinbart, die bei Nichterreichen der Qualität Pönalen vorsehen.

Die Anzahl der Flugbewegungen, die für die Handling-Erlöse maßgeblich ist, ist aufgrund von Effizienzsteigerungen bei den Fluggesellschaften (größeres Fluggerät und höhere Sitzladefaktoren) rückläufig. Diese Entwicklung sowie das offensive Marktauftreten von Wettbewerbern bringen die Erträge aus dem Bereich Handling zunehmend unter Druck.

Eine Herausforderung erwächst dem Flughafen Wien durch die weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste, die für den Flughafen Wien unter anderem eine Zulassung von zumindest drei Agents (derzeit zwei) im Ramp-Handling sowie das Recht der Airlines auf Selbsthandling vorsieht. Dadurch würde der Wettbewerbsdruck weiter zunehmen und das Risiko, Marktanteile an Mitbewerber zu verlieren, steigen.

### *Drehkreuze aufstrebender Carrier aus dem Mittleren Osten*

Die Entstehung neuer Hubs im Nahen Osten sowie in der Türkei kann zu einer Verschiebung der globalen (Umsteige-)Verkehrsströme führen, wodurch die Stellung des Hauptkunden Lufthansa bzw. jene des Flughafens Wien als Transferhub gefährdet wäre.

## **2.4 Entwicklung der at-Equity Beteiligungen**

Der Flughafen-Wien-Konzern hält u.a. Beteiligungen an zwei internationalen Flughäfen: Am Flughafen Malta hält die FWAG durchgerechnet einen Anteil von rund 33 % der Aktien. Am Flughafen Košice ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66 % beteiligt.

Der Airport Malta verzeichnete im Jahr 2013 mit 4.031.376 Passagieren ein Plus von 10,4 % im Vergleich zum Vorjahr und damit ein neues Rekordergebnis. Das weit überdurchschnittliche Wachstum konnte 2014 dynamisch fortgesetzt werden.

Der Flughafen Košice verzeichnete mit 237.165 Reisenden im Geschäftsjahr 2013 einen leichten Zuwachs von 0,6 % gegenüber dem Vorjahr. Im Zeitraum Jänner bis September 2014 konnte durch den Zugewinn eines neuen Kunden (Wizz Air) ein Passagierwachstum in Höhe von 54,2% erzielt werden.

### **3 Bedingungen des Angebotes**

#### **3.1 Aufschiebende Bedingungen**

Das Angebot der Bieterin steht unter den folgenden aufschiebenden Bedingungen:

##### **(A) Mindestannahmeschwelle**

Die Bieterin hat bis zum Ende der Annahmefrist Annahmeerklärungen für zumindest 4.200.000 (vier Millionen zweihunderttausend) Aktien (die "*Mindestannahmeschwelle*") erhalten; dies entspricht 20% (zwanzig Prozent) des gesamten Grundkapitals der Zielgesellschaft.

##### **(B) Fusionskontrolle**

Die zuständige Wettbewerbsbehörde in Österreich hat den Aktienerwerb gemäß diesem Angebot bis zum Long Stop Date ohne Auflagen und Verpflichtungen genehmigt.

Sofern die Aufschiebenden Bedingungen nicht bis zu den festgelegten Zeitpunkten erfüllt werden bzw von der Bieterin auf deren Erfüllung verzichtet wurde, wird der durch die Annahme des Angebotes aufschiebend bedingt geschlossene Kaufvertrag nicht wirksam.

#### **3.2 Verzicht auf aufschiebende Bedingungen**

Die Bieterin behält sich vor, auf die Erfüllung einer/der Aufschiebenden Bedingung(en) zu verzichten, womit diese als eingetreten gilt/gelten. Details dazu siehe Punkt 5.2 der Angebotsunterlage der Bieterin.

Weiters ist die Bieterin berechtigt, die aufschiebenden Bedingungen gemäß § 15 ÜbG zugunsten der Aktionäre zu verbessern.

## **4 Inhalt des Angebots**

### **4.1 Kaufgegenstand**

Das Angebot ist auf den Erwerb von maximal 29,9% des Grundkapitals der Flughafen Wien AG gerichtet.

Ausgehend von vorstehendem Absatz richtet sich das Kaufangebot der Bieterin daher auf den Erwerb von maximal 6.279.000 Aktien der Flughafen Wien AG (im Folgenden auch „Kaufgegenständliche Aktien“).

American Depository Shares:

Aufgrund des zwischen Flughafen Wien AG und der Bank of New York Mellon („BNY Mellon“) als Depotbank abgeschlossenen Depotvertrags von 01.12.1994 besteht die Möglichkeit, dass Inhaber von Flughafen Wien Aktien diese bei der BNY Mellon bzw. der von der BNY Mellon als Hinterlegungsstelle beauftragten UniCredit Bank Austria AG gegen Ausgabe von sogenannten American Depository Shares („ADS“) hinterlegen („Depotvertrag“). Die ADS vertreten die hinterlegten Flughafen Wien Aktien, und die Inhaber der ADS sind schuldrechtlich Drittbegünstigte des Depotvertrags. Der Depotvertrag sieht darüber hinaus vor, dass die ADS bei Eintragung in das ADS Register der BNY Mellon durch sogenannte American Depository Receipts („ADR“) verbrieft werden.

Jeweils 4 ADR (American-Depository-Receipts) vertreten eine Flughafen Wien Aktie. Zum Jahresende 2013 sind 34.032 (zum 30. Juni 2014 15.280) ADRs im Umlauf gewesen. Die BNY leitet Dividendenzahlungen und andere Ausschüttungen der Flughafen Wien AG an die Inhaber von ADS weiter, wobei Geldzahlungen durch die BNY grundsätzlich nach Umwechslung von in anderer Währung erhaltenen Beträgen in US Dollar erfolgen. Jeder Inhaber von ADS ist jederzeit berechtigt, gegen Rückgabe der ADS bei BNY Mellon gemäß den Bedingungen des Depotvertrags so viele Flughafen Wien Aktien zu erhalten, als durch die zurückgegebenen ADS vertreten werden.

Das Angebot der Bieterin erstreckt sich nicht auf ADS, unabhängig davon, ob diese als ADR verbrieft sind, oder nicht. (Siehe Punkt 3.3 des Angebots)

## **4.2 Angebotspreis**

Die Bieterin bietet den Inhabern der kaufgegenständlichen Aktien nach Maßgabe der Bestimmungen ihres Angebots den Erwerb der kaufgegenständlichen Aktien zu einem Preis von EUR 80,00 (in Worten: Euro Achtzig Komma Null Null) cum Dividende 2014 je Aktie („Angebotspreis“) an. "Cum Dividende 2014" bedeutet, dass die annehmenden Aktionäre zusätzlich zum Angebotspreis keine Dividende für das Geschäftsjahr 2014 erhalten, sofern Dividenden ausgeschüttet werden.

Die Bieterin hat die öffentlich verfügbaren Informationen über die Zielgesellschaft analysiert und auf Basis ihrer Expertise im Flughafensektor eine Bewertung erstellt. Die Berechnung des Angebotspreises erfolgt auf der Grundlage von marktüblichen Bewertungsmethoden (Discounted Cash Flow Methode, Trading-Multiplikatoren von börsennotierten Unternehmen und Vergleiche von Berichten von Research Analysten).

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Angebots halten die Bieterin, einschließlich ihrer Geschäftsführer, sowie die mit der Bieterin Gemeinsam Vorgehenden Rechtsträger laut Punkt 2.4 des Angebots keine Aktien.

Die Bieterin behält sich eine nachträgliche Verbesserung dieses Angebots vor, einschließlich einer Erhöhung der Anzahl der Angebotsaktien sowie eines Verzichts oder einer Herabsetzung der Mindestannahmeschwelle. Sofern die Annahmefrist nicht verlängert wird, hat die Bieterin das verbesserte Angebot bis spätestens 28. November 2014 zu veröffentlichen.

## 4.3 Angemessenheit des Angebotspreises

### 4.3.1 Relation des Angebotspreises zum historischen Aktienkurs

Am letzten Börsetag vor Bekanntgabe der Angebotsabsicht, dem 10.10.2014, betrug der Schlusskurs der Flughafen Wien Aktie an der Wiener Börse EUR 61,69. Der Angebotspreis von EUR 80,00 liegt somit um EUR 18,31 (29,68%) über dem Schlusskurs der Aktie am 10.10.2014.

Gegenüber dem volumengewichteten Durchschnittskurs in EUR der letzten 1 (ein), 6 (sechs), 12 (zwölf), 24 (vierundzwanzig) und 36 (sechsdreißig) Kalendermonate vor Bekanntgabe der Angebotsabsicht (am 13.10.2014) ergeben sich im Vergleich zum Angebotspreis folgende Prämien:

	<b>1 Monat<sup>1</sup></b>	<b>6 Monate<sup>2</sup></b>	<b>12 Monate<sup>3</sup></b>	<b>24 Monate<sup>4</sup></b>	<b>36 Monate<sup>5</sup></b>
Durchschnittskurs	64,50	67,50	64,49	55,94	47,50
Prämie	24,03%	18,52%	24,05%	43,01%	68,42%

Quelle: Wiener Börse AG; Ausgangsbasis: Durchschnittliche, nach den jeweiligen Handelsvolumina gewichteter Börsenkurs der Zielgesellschaft

1) Berechnungszeitraum: 11.09.2014 bis 10.10.2014 (jeweils inklusive dieser Tage)

2) Berechnungszeitraum: 11.04.2014 bis 10.10.2014 (jeweils inklusive dieser Tage)

3) Berechnungszeitraum: 11.10.2013 bis 10.10.2014 (jeweils inklusive dieser Tage)

4) Berechnungszeitraum: 11.10.2012 bis 10.10.2014 (jeweils inklusive dieser Tage)

5) Berechnungszeitraum: 11.10.2011 bis 10.10.2014 (jeweils inklusive dieser Tage)

Die Liquidität hat sich in den vergangenen Jahren folgendermaßen entwickelt:

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014<sup>1</sup></b>
Durchschnittliche tägliche Handelsvolumina (Stück)	23.421	22.299	27.803

Quelle: Wiener Börse AG (Doppelzählung)

1) Berechnungszeitraum: bis inklusive 10.10.2014



### 4.3.2 Analystenreports / Bewertung Dritter

Der Vorstand der Flughafen Wien AG hat eine Auswahl jüngst veröffentlichter Analystenreports durchgesehen. Dabei zeigt sich folgendes Bild:

<b>Institute</b>	<b>Date<sup>1</sup></b>	<b>Price Target (in EUR)</b>	<b>Rating</b>
Nomura	08.09.2014	66,0	neutral
KeplerCheuvreux	19.08.2014	71,0	hold
JPMorgan	20.05.2014	72,0	neutral
Morgan Stanley	07.10.2014	72,0	overweight
Erste Bank	23.05.2014	75,0	hold
RCB	22.08.2014	77,5	buy
Commerzbank	19.08.2014	78,0	buy
RBC	19.08.2014	81,0	outperform
Goldman Sachs	20.05.2014	82,5	buy
UBS	19.08.2014	88,0	buy

1) Aktuelle Analysen seit 20.5.2014, Veröffentlichung der Q1/2014 Ergebnisse bis zum letzten Börsetag (am 10.10.2014) vor der Veröffentlichung der Absichtserklärung.

Der Vorstand weist darauf hin, dass diese Analystenreports nicht aus der Angebotsunterlage der Bieterin entnommen wurden. Die Auswahl der Analystenreports richtete sich danach, dass die jeweils vor Veröffentlichung der Angebotsabsicht aktuellsten Analystenreports ausgewählt und gesichtet wurden. Dabei hat der Vorstand jene Reports ausgewählt, die seit der Veröffentlichung des ersten Quartalsberichts 2014 publiziert wurden – und damit den aktuellen Entwicklungen des letzten Halbjahres Rechnung tragen.

Die Darstellung zeigt, dass der Angebotspreis von EUR 80,0 innerhalb der Bandbreite der Analystenempfehlungen für Kursziele von EUR 66,0 bis EUR 88,0 liegt.

#### **4.4 Annahmefrist und Abwicklung des Angebots**

Die Frist für die Annahme des Angebotes beträgt fünf (5) Wochen bzw. fünfundzwanzig (25) (US) Börsetage. Das Angebot kann daher von 7. November 2014 bis einschließlich 12. Dezember 2014, 15 Uhr, Ortszeit Wien angenommen werden. Die Bieterin behält sich ausdrücklich eine Verlängerung der Annahmefrist vor. Zu den Einzelheiten der Abwicklung des Übernahmeangebotes wird auf Punkt 6. der Angebotsunterlage verwiesen.

#### **4.5 Nachfrist**

Für alle Inhaber von Beteiligungspapieren, die das Angebot nicht innerhalb der Annahmefrist angenommen haben, verlängert sich die Annahmefrist um drei Monate ab Bekanntgabe (Veröffentlichung) des Ergebnisses, wenn die Mindestannahmeschwelle bis zum Ende der Annahmefrist erreicht wurde (Nachfrist gemäß § 19 Abs 3 Z 3 ÜbG).

#### **4.6 Bekanntmachungen und Veröffentlichungen des Ergebnisses**

Die Veröffentlichung des Ergebnisses dieses Angebots wird unverzüglich nach Ablauf der Annahmefrist auf der Website der Flughafen Wien AG ([www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)) sowie der Österreichischen Übernahmekommission ([www.takeover.at](http://www.takeover.at)) publiziert sowie als Hinweisbekanntmachung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung veröffentlicht. Gleiches gilt auch für alle anderen nach dem ÜbG vorgesehenen Erklärungen und Bekanntmachungen der Bieterin im Zusammenhang mit dem freiwilligen öffentlichen Angebot.

#### **4.7 Gleichbehandlung**

Die Bieterin bestätigt in der Angebotsunterlage, dass der Angebotspreis für alle Aktionäre gleich ist.

Die Bieterin (und die mit ihr Gemeinsam Vorgehenden Rechtsträger) werden bis zum Ende der Annahmefrist oder – falls zutreffend, bis zum Ende der Nachfrist – keine rechtsgeschäftlichen Erklärungen abgeben, die auf den Erwerb von Aktien zu besseren als in diesem Angebot enthaltenen Bedingungen gerichtet sind, es sei denn, die Bieterin verbessert dieses Angebot entsprechend oder die Übernahmekommission gestattet gemäß § 16 (1) ÜbG aus wichtigem Grund eine Ausnahme. Erklärt die Bieterin (oder ein mit ihr gemeinsam vorgehender Rechtsträger) dennoch, Aktien zu besseren als in diesem Angebot enthaltenen Bedingungen zu erwerben, so gelten die besseren Bedingungen auch für alle anderen Aktionäre, auch wenn diese das Angebot bereits angenommen haben.

Erwirbt die Bieterin (oder ein mit ihr gemeinsam vorgehende Rechtsträger) innerhalb von neun (9) Monaten nach Ablauf der Annahmefrist, bzw nach Ablauf der Nachfrist, Aktien und wird hierfür eine höhere als in diesem Angebot enthaltene Gegenleistung gewährt oder vereinbart, so ist die Bieterin gemäß § 16 (7) ÜbG gegenüber allen annehmenden Aktionären zur Nachzahlung des Differenzbetrags verpflichtet. Der Eintritt eines Nachzahlungsfalles wird unverzüglich durch die Bieterin veröffentlicht. Die Abwicklung der Nachzahlung wird die Bieterin auf ihre Kosten binnen zehn (10) Börsetagen ab der Veröffentlichung über die Annahme- und Zahlstelle veranlassen.

Tritt der Nachzahlungsfall innerhalb der neun (9) monatigen Frist nach Ablauf der Annahmefrist (bzw, soweit anwendbar, nach Ablauf der Nachfrist) nicht ein, wird die Bieterin eine entsprechende Erklärung an die Übernahmekommission übermitteln. Der Sachverständige der Bieterin wird diese Mitteilung prüfen und deren Inhalt bestätigen.

#### **4.8 Überzeichnung des Angebotes**

Für den Fall, dass die Anzahl der eingereichten Aktien die Anzahl der Angebotsaktien übersteigt, werden alle fristgerecht eingereichten Annahmeerklärungen (somit auch die während der Nachfrist eingegangenen Annahmeerklärungen) gemäß § 20 ÜbG verhältnismäßig zur Anzahl der

Angebotsaktien berücksichtigt. Für den Fall, dass diese Regel zu der Verpflichtung führt, Bruchteile von Aktien zu übernehmen, wird auf die nächste ganze Zahl nach dem Ermessen der Annahme- und Zahlstelle auf- oder abgerundet.

## **5 Beurteilung des Angebotes aus Sicht der Bieterin und Darstellung der Interessen der Stakeholder**

### **5.1 Geschäftspolitische Ziele und Absichten der Bieterin**

#### **5.1.1 Gründe für das Angebot**

IFM Investors berät und/oder verwaltet weltweit Investitionen in systemrelevante Infrastruktur, darunter auch Flughäfen. Dieses Angebot ermöglicht der Bieterin den Zugang zu einem führenden Flughafen im Zentrum ihres geographischen Schwerpunkts in Europa. Aus mehreren Gründen erachtet die Bieterin die Zielgesellschaft als attraktives Investment:

(A) ein überzeugendes Management-Team mit einem ausgezeichneten Ruf und einer klaren Strategie für die künftige Entwicklung des Flughafens;

(B) eine starke Kundenbasis mit einem Einzugsgebiet von 12 Millionen Menschen im Umkreis von zwei Autostunden;

(C) eine einzigartige Marktposition als bedeutendes und etabliertes Flughafendrehkreuz nach Osteuropa;

(D) moderne Infrastruktur, die Passagieren einen hochqualitativen Service bietet;

(E) ausreichende Kapazitäten am Flughafen, um das ansteigende Passagieraufkommen zu bewältigen; sowie

(F) günstige regulatorische Rahmenbedingungen für das zukünftige Wachstum des Flughafens.

Die Bieterin ist sich der Tragweite einer potenziellen Investition in ein so bedeutendes österreichisches Infrastrukturunternehmen voll und ganz bewusst. IFM Investors, als "Principal Advisor" von IFM GIF, investiert in systemrelevante Infrastrukturprojekte weltweit und tritt dabei – je nachdem – als

verantwortungsbewusster Eigentümer, Manager und/oder Berater in Bezug auf diese Vermögenswerte sowie als nachweislich langfristiger Investor auf.

### **5.1.2 Künftige Unternehmenspolitik**

IFM GIF verfolgt eine langfristige Investitionspolitik und unterstützt dabei die nachhaltige Entwicklung der Investitionsunternehmen. IFM GIF verfügt sowohl über die erforderlichen finanziellen Mittel, als auch, über IFM Investors als ihren "Principal Advisor", über das Industrie Know-How, um die Zielgesellschaft (über die Bieterin) bei der Umsetzung ihrer langfristigen Ziele zu unterstützen und mit der Zielgesellschaft zum gemeinsamen Vorteil aller Gesellschafter zusammen zu arbeiten. Die Bieterin beabsichtigt derzeit, keinen Einfluss auf das Tagesgeschäft oder die zukünftige Strategie der Zielgesellschaft auszuüben. IFM GIF und IFM Investors sind aber durchaus bereit, der Zielgesellschaft (über die Bieterin) ihr Know-how im Flughafensektor zur Verfügung zu stellen, soweit dies vom Management und den kontrollierenden Gesellschaftern gewünscht wird.

### **5.1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Börsenotierung**

Die Notierung im Marktsegment Prime Market der Wiener Börse erfordert inter alia einen gewissen Streubesitz bzw Marktkapitalisierung: Bei einem Streubesitz von 25% (fünfundzwanzig Prozent) oder mehr muss die Marktkapitalisierung des Streubesitzes zumindest EUR 20 (Euro zwanzig) Millionen betragen und bei einem Streubesitz von unter 25% (fünfundzwanzig Prozent) muss die Marktkapitalisierung zumindest EUR 40 (Euro vierzig) Millionen betragen (die Marktkapitalisierungsbeträge wurden in Übereinstimmung mit den anwendbaren Prime Market Bestimmungen indexiert). Auch wenn dieses Angebot vollständig angenommen wird, werden die relevanten Schwellenwerte für den Verbleib im Marktsegment Prime Market gemäß den aktuellen Börsenkursen bei Weitem überschritten.

Ein Delisting der Zielgesellschaft ist nicht das Ziel des Angebots. Ein Rückruf der Notierung zum amtlichen Handel der Wiener Börse ist verpflichtend, wenn die

gesetzlichen Notierungserfordernisse gemäß § 66a (1) Z 7 Börsegesetz (im Besonderen das gesetzliche Mindestmaß des Streubesitzes) nicht mehr erfüllt sind. Aus der Sicht der Bieterin gibt es keine Hinweise, dass dies eine mögliche Konsequenz des Angebots sein könnte, sogar bei einer hohen Annahemquote. Ein Ausscheiden aus dem Prime Market Segment und die potenzielle Beendigung des Börsehandels würden zu einer voraussichtlich stark eingeschränkten Liquidität der Aktien führen und eine marktmäßige Preisbildung einschränken.

## **5.2 Darstellung der Interessen der Stakeholder**

### **5.2.1 Auswirkungen auf die Flughafen Wien AG**

Mit der Bieterin bzw. anderen Beteiligungen der Bieterin bestehen keine geografischen Überlappungen, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Aktivitäten des Flughafens Wien und der Bieterin bzw. ihrer Beteiligungsgesellschaften in keinem direkten Wettbewerb zueinander stehen, sondern sich, was die von der Bieterin gehaltenen anderen Flughafenbeteiligungen betrifft, gegebenenfalls ergänzen werden.

Der Vorstand geht davon aus, dass die Unternehmensstrategie der Zielgesellschaft unverändert fortgesetzt wird und die Bieterin und die mit ihr gemeinsam vorgehenden Rechtsträger im Falle einer Kapitalmaßnahme die finanzielle Position des Flughafens Wien positiv beeinflussen könnten.

### **5.2.2 Auswirkung auf die Aktionäre und Börsenotierung**

Durch die Konzentration der Stimmrechte in einer möglichen Bandbreite von 20,0-29,9 % der stimmberechtigten Aktien der Flughafen Wien AG – neben den Anteilen der weiteren Kernaktionäre in der Höhe von insgesamt 50% – ist die Mitbestimmungsmöglichkeit der übrigen Streubesitz-Aktionäre möglicherweise eingeschränkt. Die Konzentration des Stimmrechtsbesitzes kann sich durch das gegenständliche Angebotsverfahren erhöhen.

Eine Reduktion der Streubesitz-Quote könnte den Verbleib der FWAG Aktie im ATX im Wettbewerb mit anderen an der Wiener Börse gelisteten Aktien negativ beeinflussen, da die Streubesitz-Quote für die Index-Zugehörigkeit ein wesentliches Kriterium neben Liquidität und Marktkapitalisierung darstellt.

Ein Delisting der Flughafen Wien AG ist nach Angaben der Bieterin aus heutiger Sicht nicht das Ziel des Angebots (siehe Punkt 8.3 des Angebots). In Bezug auf die derzeitigen Kernaktionäre (zwei syndizierte Kernaktionäre Land Niederösterreich und Stadt Wien) ist dem Vorstand weder eine Verkaufsabsicht noch der Wunsch nach Delisting bekannt. Ebenso schließt der Vorstand ein Delisting der Flughafen Wien AG aus heutiger Sicht aus.

Sonstige unmittelbare Auswirkungen auf die Aktionäre der Flughafen Wien AG sind aus heutiger Sicht nicht erkennbar.

### **5.2.3 Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation und Standortfragen**

Ausgehend von den erklärten geschäftspolitischen Zielen und Absichten und den beschränkten Mitbestimmungsmöglichkeiten eines Minderheitsaktionärs sind keine negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungs- und Standortsituation der Gesellschaft zu erwarten.

### **5.2.4 Auswirkungen auf Gläubiger und öffentliches Interesse**

Für Gläubiger ist durch das Angebot keine Verschlechterung der gegenwärtigen Position erkennbar.

Aufgrund der vorliegenden Angebotsunterlage der Bieterin sind auch keine Änderungen erkennbar, die das öffentliche Interesse berühren könnten. Die Annahme oder Ablehnung des Angebots hat daher nach Einschätzung des Vorstandes der Gesellschaft keine Auswirkungen auf das öffentliche Interesse.



## **6 Beurteilung des Angebotes durch den Vorstand**

Der Vorstand der Zielgesellschaft sieht von einer ausdrücklichen Empfehlung hinsichtlich der Annahme oder Nichtannahme des Angebots ab und stellt stattdessen Überlegungen, die für oder gegen die Annahme des Angebotes sprechen, an.

Für die Arbeitnehmer (Arbeitsplätze, Beschäftigungsbedingungen und Standort), Kunden sowie Gläubiger ist durch das Angebot keine Veränderung der gegenwärtigen Position (insbesondere keine Verschlechterung) erkennbar.

Da es sich um ein freiwilliges Angebot gemäß §§ 4 ff ÜbG handelt, kann die Bieterin den Angebotspreis frei bestimmen und ist nicht an die Preisbildungsregel des § 26 Abs 1 ÜbG gebunden.

Der Vorstand weist nochmals darauf hin, dass die Einschätzung, ob das Angebot vorteilhaft ist oder nicht, nur jeder Aktionär auf Grund seiner individuellen Situation (Anschaffungspreis, lang- oder kurzfristige Veranlagung, Einschätzung der künftigen Entwicklung der Gesellschaft, etc.) treffen kann, wobei auch die erwartete künftige Entwicklung des Kapitalmarktes bzw. der Wiener Börse eine große Rolle spielt. Hierbei kann sich die Situation für private Kleinanleger anders darstellen als für institutionelle Investoren.

Ohne eine ausdrückliche Empfehlung abzugeben, können aus Sicht des Vorstandes folgende Argumente für oder gegen die Annahme des Angebots sprechen:

### **6.1 Argumente gegen eine Annahme des Angebotes**

#### **6.1.1 Aus der Sicht des Vorstands**

Die allfällige Annahme des Angebotes kann dazu führen, dass durch die Konzentration auf wenige Aktionärsgruppen eine Sperrminorität für Entscheidungen mit qualifiziertem Mehrheitserfordernis bestehen könnte. Durch die Konzentration der Stimmrechte ab 25 % plus einer Aktie hätte die Bieterin eine Sperrminorität und könnte Entscheidungen, die eine 75 % Mehrheit in der Hauptversammlung

benötigen, wie etwa eine Kapitalerhöhung, die das Management für strategisch wichtig erachtet, verhindern (eine Barkapitalerhöhung ohne Bezugsrechtsausschluss könnte weiterhin bereits mit einfacher Mehrheit beschlossen werden). Der Vorstand weist jedoch darauf hin, dass es zur Zeit keine Pläne und auch keine aus heutiger Sicht absehbare Notwendigkeit für eine Kapitalerhöhung der Gesellschaft gibt.

### **6.1.2 Aus der Sicht des Aktionärs**

Sollte der vom Vorstand eingeschlagene Weg in Richtung einer nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung zu Ergebnissteigerungen führen, würde der heutige Aktionär durch die Annahme des Angebots darauf verzichten, an dem künftigen Unternehmenswertsteigerungspotenzial der Flughafen Wien AG zu partizipieren: Durch die Wachstumschancen der Zielgesellschaft besteht die Möglichkeit, dass weitere Ertragspotenziale realisiert werden und es somit zu einer Steigerung des Werts der Aktien der Zielgesellschaft sowie der künftig an die Aktionäre auszuschüttenden Dividende kommt. Sollte das vom Vorstand erwartete Wachstum in der globalen (insbesondere europäischen) Luftfahrt eintreten oder übertroffen werden, könnte der Unternehmenswert der Zielgesellschaft dadurch gesteigert werden. Durch die Annahme des Angebots verzichtet der Aktionär auf die potenziellen Vorteile aus einer solchen möglichen Unternehmenswertsteigerung.

## **6.2 Argumente für eine Annahme des Angebotes**

### **6.2.1 Aus der Sicht des Vorstands**

Für die Annahme des Angebots spricht, dass es sich bei der Bieterin um einen potenziellen Minderheitenaktionär mit finanzstarkem Background handelt, der nach eigenem Bekunden langfristige Investitionsstrategien verfolgt. Zudem kann die Bieterin wirtschaftlich unabhängiger agieren, da sie nicht an die europäische Wirtschaftsentwicklung gekoppelt ist. Bei zukünftigen Investitionsprojekten kann die Bieterin durch ihre Expertise und Erfahrung im Infrastrukturbereich, vor allem auch aufgrund der zahlreichen Beteiligungen an Flughäfen zukünftig ein unterstützender

Partner sein. (Aus der Sicht des Aktionärs wäre diese Auswirkung möglicherweise ein Argument gegen die Annahme des Angebots).

Die allfällige Annahme des Angebotes kann dazu führen, dass durch die Konzentration auf wenige Aktionärsgruppen Entscheidungen mit qualifiziertem Mehrheitserfordernis rascher und einfacher beschlossen werden könnten.

### **6.2.2 Aus der Sicht des Aktionärs**

Durch die Konzentration der Stimmrechte in einer möglichen Bandbreite von 20,0-29,9 % der stimmberechtigten Aktien der Flughafen Wien AG – neben den bereits bestehenden Anteilen der weiteren Kernaktionäre in der Höhe von insgesamt 50% – ist die Mitbestimmungsmöglichkeit der übrigen Streubesitz-Aktionäre stark eingeschränkt.

Da die Kernaktionäre Wien Holding für Stadt Wien, NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH für das Land Niederösterreich sowie die Mitarbeiterstiftung bereits im Vorfeld eine Annahme des Angebots ausgeschlossen haben, müssten die angestrebten 20,0% bis 29,9% der stimmberechtigten Aktien aus dem derzeitigen Streubesitz abgezogen werden, was diesen spürbar verringern würde. Eine Reduktion der Streubesitz-Quote sowie damit einhergehend eine Verringerung der Börsenumsätze könnte den Verbleib der FWAG Aktie im ATX im Wettbewerb mit anderen an der Wiener Börse gelisteten Aktien negativ beeinflussen, da die Streubesitz-Quote und Liquidität der Aktie ebenso wie die Marktkapitalisierung ein wesentliches Kriterium für die Index-Zugehörigkeit darstellt. Die Aktie könnte durch die Zurückstufung in den ATX-Prime Markt durch verminderte Aufmerksamkeit internationaler Investoren und Analysten an Attraktivität verlieren. Durch den verringerten Streubesitz würde zudem die Aktie schwerer handelbar sein und die Einstiegs- bzw. Ausstiegshürde könnte für Investoren größer werden. Diese Faktoren könnten sich zukünftig negativ auf den Aktienkurs der FWAG Aktie auswirken. (Aus der Sicht des Vorstandes wäre diese Auswirkung negativ zu beurteilen.)

Der Angebotspreis liegt über den nach den jeweiligen Handelsvolumina gewichteten Durchschnittskursen der letzten ein, sechs, zwölf, vierundzwanzig und sechsunddreißig Monate vor Bekanntgabe der Angebotsabsicht. Derartige Prämien könnten möglicherweise außerhalb des Angebots auch aufgrund der beschränkten Liquidität des Titels schwer erzielbar sein.

Konjunkturelle Schwankungen, verschärfte wirtschaftliche Rahmenbedingungen, politische Krisen und Naturkatastrophen könnten sich negativ auf die künftige Verkehrsentwicklung sowie die künftige Ertragslage der Zielgesellschaft auswirken.

## 7 Sonstige Angaben

Für Auskünfte zur vorliegenden Äußerung des Vorstands der Flughafen Wien AG steht die Investor Relations Abteilung der FWAG unter der Telefonnummer +43 (0)1 7007-0 und der E-Mail [investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com) zur Verfügung. Weitere Informationen befinden sich auf der Homepage der Flughafen Wien AG ([www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com)).

Die Flughafen Wien AG hat die HHP Wirtschaftsprüfung GmbH, Am Heumarkt 13, 1030 Wien, gemäß § 13 ÜbG zu ihrer Beratung während des gesamten Verfahrens und zur Prüfung der Äußerungen ihrer Verwaltungsorgane als unabhängigen Sachverständigen bestellt.

Wien, am 13.11.2014

Der Vorstand der Flughafen Wien AG



Dr. Günther OFNER



Mag. Julian JÄGER