

Äußerung des Vorstandes

der

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

zum

**freiwilligen öffentlichen Teilangebot 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.....	5
1.2.1	Direkte und indirekte Gesellschafter.....	5
1.2.2	Angaben zu IFM Investors.....	6
1.2.3	Gemeinsam vorgehende Rechtsträger	7
1.2.4	Beteiligung der Bieterin an der Zielgesellschaft.....	8
1.3	Angebot / Äußerung der Zielgesellschaft.....	8
1.4	Syndikatsvertrag	9
2	Wirtschaftliche Entwicklung der Zielgesellschaft.....	11
2.1	Unternehmenskennzahlen.....	11
2.2	Analyse des buchmäßigen Eigenkapitals	13
2.3	Risiko- und Chancenanalyse.....	13
2.4	Entwicklung der Flughafen Beteiligungen.....	25
3	Inhalt des Angebots	27
3.1	Kaufgegenstand.....	27
3.2	Angebotspreis	28
3.2.1	Aufschiebende Bedingung.....	28
3.3	Angemessenheit des Angebotspreises.....	29
3.3.1	Relation des Angebotspreises zum historischen Aktienkurs	29
3.3.2	Analystenreports / Bewertung Dritter	31
3.3.3	Anpassung der Guidance für das Geschäftsjahr 2022.....	32
3.4	Annahmefrist und Abwicklung des Angebots.....	32

3.5	Nachfrist.....	33
3.6	Bekanntmachungen und Veröffentlichungen des Ergebnisses	33
3.7	Gleichbehandlung	33
3.8	Überzeichnung des Angebots	34
4	Beurteilung des Angebots aus Sicht der Bieterin und Darstellung der Interessen der Stakeholder	35
4.1	Geschäftspolitische Ziele und Absichten der Bieterin	35
4.1.1	Gründe für das Angebot.....	35
4.1.2	Künftige Unternehmenspolitik.....	35
4.1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen und Börsennotierung.....	36
4.2	Darstellung der Interessen der Stakeholder	37
4.2.1	Auswirkungen auf die Flughafen Wien AG	37
4.2.2	Auswirkung auf die Aktionäre und Börsennotierung	37
4.2.3	Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation und Standortfragen.....	38
4.2.4	Auswirkungen auf Gläubiger und öffentliches Interesse	38
5	Beurteilung des Angebots durch den Vorstand	39
5.1	Argumente gegen eine Annahme des Angebots	40
5.1.1	Aus der Sicht des Aktionärs	40
5.1.2	Aus der Sicht des Vorstands	42
5.2	Argumente für eine Annahme des Angebots	43
5.2.1	Aus der Sicht des Aktionärs	43
5.2.2	Aus der Sicht des Vorstands	44
6	Sonstige Angaben	44

1 Ausgangslage

1.1 Angaben zur Zielgesellschaft

Die Flughafen Wien Aktiengesellschaft (im Folgenden „Flughafen Wien AG“, „FWAG“ „Flughafen-Wien Gruppe“ 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 84.000.000 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 Düsseldorf zum Handel zugelassen. Die Aktien werden außerbörslich außerdem in London gehandelt. Weiters wurde in den USA ein American-Depositary-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. Im aktuellen Geschäftsjahr werden vom Flughafen Wien Flugverbindungen in bis zu 190 Destinationen in 63 Länder angeboten. Damit liegt das Angebot bereits wieder knapp unter dem Niveau vor der Coronapandemie im Jahr 2019, in dem 77 Fluglinien Flugverbindungen zu 217 Destinationen in 68 Länder angefliegen haben. 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 Mio. Menschen erreichbar. Innerhalb von 3 Stunden ist der Flughafen Wien sogar von 23,4 Mio. Bürgern erreichbar. Im Geschäftsjahr 2021 wurden pandemiebedingt nur knapp 10,4 Mio. Menschen am Flughafen Wien abgefertigt, im Geschäftsjahr 2019 vor der Corona Krise waren es 31,7 Mio. Passagiere. Im laufenden Geschäftsjahr 2022 wird mit rund 22 Mio. Passagieren gerechnet. Insgesamt werden 2022 rund 190 Flugziele direkt ab Wien erreichbar sein, womit bereits fast das Niveau vor der Pandemie erreicht wird.

1.2 Angaben zur Bieterin¹

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 1-3 Boulevard de la Foire, L-1528 Luxemburg, eingetragen im Handelsregister des Großherzogtums Luxemburg unter B 167449 (die "*Bieterin*"). Das Grundkapital der Bieterin beträgt EUR 45.004. Der Unternehmensgegenstand der Bieterin umfasst die Vermögensverwaltung, insbesondere den Erwerb, die Gründung, sowie das Halten und Verwalten von Unternehmen, Beteiligungen und Finanzinstrumenten. Mit Ausnahme der rund 40 % Beteiligung an der Zielgesellschaft hält die Bieterin keine Beteiligungen an anderen Gesellschaften.

1.2.1 Direkte und indirekte Gesellschafter

Alleingesellschafterin der Bieterin ist Global InfraCo S.à r.l., eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach dem Recht des Großherzogtums Luxemburg, mit Sitz in Luxemburg und der Geschäftsanschrift 1-3 Boulevard de la Foire, L-1528 Luxemburg, eingetragen im Handelsregister des Großherzogtums Luxemburg unter B 151630 ("*Global InfraCo*").

Rechtliche Alleingesellschafterin von Global InfraCo ist Conyers Trust Company (Cayman) Limited, eine Gesellschaft nach dem Recht der Cayman Islands, mit Sitz auf den Cayman Islands und der Geschäftsanschrift SIX, 2nd Floor, PO Box 2681, Cricket Square, Hutchins Drive, Grand Cayman KY1-1111, Cayman Islands, eingetragen im Gesellschaftsregister der Cayman Islands unter 55233 ("*Conyers Trust*").

Conyers Trust hält alle Anteile an Global InfraCo treuhändig für IFM Global Infrastructure Fund, ein multi-series unit trust nach dem Treuhandgesetz der Cayman Islands (*Mutual Funds Law*) mit der Lizenznummer 611295, mit Sitz auf den Cayman

¹ Angaben gemäß dem Teilangebot der Bieterin

Islands und der Geschäftsanschrift SIX, 2nd Floor, Cricket Square, Hutchins Drive, PO Box 2681, Grand Cayman, KY1-1111, Cayman Islands ("*IFM GIF*").

1.2.2 Angaben zu IFM Investors

IFM Investors Pty Limited („IFM Investors“) berät IFM GIF als "Principal Advisor" gemäß einem Beratungsvertrag. IFM Investors ist ein global agierender Investment Manager und Berater, der ein Vermögen von EUR 122 Milliarden verwaltet bzw. diesbezüglich berät, das hauptsächlich folgende vier Vermögenskategorien umfasst: Infrastruktur, Fremdkapitalinvestitionen, börsennotierte Unternehmen und Private Equity.

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 19 australischen Not-for-Profit Pensionsfonds gehalten, die von der Australian Prudential Regulation Authority reguliert werden. Zahlreiche dieser Pensionsfonds investieren auch in die von IFM Investors verwalteten oder beratenen Fonds, wodurch eine weitgehende Übereinstimmung der Interessen von IFM Investors und diesen Pensionsfonds, sowie den letztendlich Begünstigten, sichergestellt wird. Keiner der 19 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 den Investoren der Fonds Zugang zu einem Portfolio an diversifizierten Infrastrukturinvestments bieten. Heute verwaltet oder berät IFM Investors mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über EUR 58 Milliarden eines der weltweit größten Portfolios im Bereich der systemrelevanten Infrastruktur.

Nach Angaben der Bieterin investiert IFM Investors auch langfristig im Flughafensektor und hält Beteiligungen an 17 Flughäfen, die zusammen im Kalenderjahr 2019 (dem letzten vollen Geschäftsjahr vor der Covid-19 Pandemie) insgesamt mehr als 235 Mio.

Passagiere und im Kalenderjahr 2021 insgesamt mehr als 60 Mio. Passagiere abgefertigt haben.

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

1.2.3 Gemeinsam vorgehende Rechtsträger

Die Bieterin nennt folgende gemeinsam vorgehende Rechtsträger (2.4 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

- Global InfraCo
- IFM GIF
- Conyers Trust (ausschließlich in ihrer Funktion als Treuhänderin von IFM GIF)
- IFM Investors (ausschließlich in ihrer Funktion als Beraterin von IFM GIF)
- IFM Holdings Pty Limited (ausschließlich in ihrer Funktion als unmittelbare Alleingesellschafterin von IFM Investors)
- Industry Super Holdings Pty Limited (ausschließlich in ihrer Funktion als mittelbare Alleingesellschafterin von IFM Investors)

als mit der Bieterin gemeinsam vorgehende Rechtsträger. Aus Gründen der Vorsicht wird für die Zwecke dieses Angebots auch IFM Investors – als "Principal Advisor" von

IFM GIF – als ein gemeinsam vorgehender Rechtsträger im Sinne von § 1 Z 6 ÜbG angesehen.

1.2.4 Beteiligung der Bieterin an der Zielgesellschaft

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Angebots hält die Bieterin 33.600.009 Aktien, welche in Summe mehr als 40% des gesamten Grundkapitals der Zielgesellschaft entsprechen. Kein mit der Bieterin gemeinsam vorgehender Rechtsträger hält Aktien an der Zielgesellschaft. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Angebots halten weder die Geschäftsführer der Bieterin, noch die Geschäftsführer der mit der Bieterin gemeinsam vorgehenden Rechtsträger Aktien an der Zielgesellschaft.

1.3 Angebot / Äußerung der Zielgesellschaft

Die Bieterin hat am 11.08.2022 ein freiwilliges öffentliches Teilangebot gemäß §§ 4 ff Übernahmegesetz für den Erwerb von bis zu 8.399.990 auf Inhaber lautende Stückaktien an der Flughafen Wien AG veröffentlicht, das entspricht 10 % minus 10 Aktien des gesamten Grundkapitals der Zielgesellschaft. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung ihres Angebotes hält die Bieterin 33.600.009 Stückaktien an der Flughafen Wien AG. Mit ihrem Angebot zielt die Bieterin daher auf einen Erwerb von bis zu 50%-1 Aktie an der Zielgesellschaft ab.

Gemäß § 14 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 Übernahmeangebots 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 Angebots 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 vor Annahme des Angebots zu rund 10 % in Streubesitz. Von den übrigen rund 90 % 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). Des Weiteren werden 10% von der Flughafen Wien Mitarbeiterbeteiligungs Privatstiftung gehalten, deren Begünstigte alle aktiven Arbeiter und Angestellten der FWAG sind. Die verbleibenden rund 40 % werden von Airports Group Europe S.à r.l. gehalten. Die Flughafen Wien AG hält 125.319 eigene Aktien, das sind rund 0,149 %.

Syndikatsvereinbarung

40% der Aktien werden von den zwei Kernaktionären, dem Bundesland Niederösterreich (16,8 Mio. Stückaktien) und der Stadt Wien (16,8 Mio. 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 betreffen, 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 2017 bis 2021 wie folgt dar, wobei anzumerken ist, dass die Jahre 2020 und 2021 infolge der Corona Pandemie von gravierenden und weitreichenden Einschränkungen des Passagierverkehrs negativ beeinflusst waren. Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung werden für 2022 wesentlich bessere Erfolgskennzahlen erwartet als ursprünglich prognostiziert:

(in € Mio., ausgenommen Mitarbeiter)	2022E	2021	2020	2019	2018	2017
Gesamtumsatz	670,0	407,0	333,7	857,6	799,7	753,2
davon Airport		169,5	133,0	411,7	381,7	368,2
davon Handling & Sicherheitsdienstleistungen		94,4	86,1	166,3	163,3	160,7
davon Retail & Properties		82,4	70,5	162,6	146,4	126,1
davon Malta		47,4	32,2	100,3	92,2	82,4
davon Sonstige Segmente		13,3	11,9	16,7	16,2	15,7
EBITDA	290,0	154,4	54,1	384,8	350,4	326,5
EBITDA-Marge (in %) ¹⁾	43,4	37,9	16,2	44,9	43,8	43,3
EBIT		20,0	-86,5	252,3	220,8	191,8
EBIT-Marge (in %) ²⁾		4,9	-25,9	29,4	27,6	25,5
ROCE (in %) ³⁾	k.A.	0,9	-3,7	10,4	9,4	8,2
Konzernergebnis	100,0	6,6	-75,7	175,7	151,9	126,9
Konzernergebnis Muttergesellschaft		3,7	-72,8	158,9	137,3	114,7
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit		105,8	-23,0	373,0	291,2	277,9
Investitionen ⁴⁾	84,0	51,6	79,9	171,8	165,7	103,6
Ertragsteuern		2,9	-25,2	62,2	56,4	46,5
Mitarbeiter im Durchschnitt ⁵⁾		4.858	5.452	5.385	4.830	4.624

	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017
Eigenkapital	1.314,5	1.305,5	1.380,9	1.297,0	1.211,0
Eigenkapitalquote (in %)	63,4	60,1	60,0	60,1	58,7
Nettoverschuldung	150,4	201,9	81,4	198,2	227,0
Bilanzsumme	2.073,8	2.173,3	2.300,6	2.158,1	2.063,0
Gearing (in %)	11,4	15,5	5,9	15,3	18,7
Mitarbeiter zum Stichtag	4.713	5.296	5.767	4.927	4.639

	2021	2020	2019	2018	2017
Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	84	84	84	84	84
KGV (per 31.12.)	665	-35	20	21,1	24,6
Gewinn je Aktie (in EUR)	0,04	-0,87	1,89	1,63	1,37
Dividende je Aktie (in EUR)	0	0	0	0,89	0,68
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	0	0	0	2,58	2,02
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	0	0	0	54,5	49,8
Marktkapitalisierung (per 31.12., in Mio.)	2.234,40	2.557,80	3.171,00	2.898,00	2.826,60
Börsenkurs: Höchstwert (in EUR)	32,25	38,1	40,5	36,3	35,32
Börsenkurs: Tiefstwert (in EUR)	26	17	34,05	31,5	23,59
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in EUR)	26,6	30,45	37,75	34,5	33,65
Marktgewichtung ATX Prime	0,67	1,05	1,16	1,27	0,92

Quelle: Halbjahresabschluss 2022, Geschäftsbericht 2021 und 2020 Flughafen Wien AG

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, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien inklusive Rechnerkorrekturen Vorjahre; 5) Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt gewichtet nach Beschäftigungsgrad inklusive Lehrlinge, exklusive Mitarbeiter ohne Bezug (Karenz, Bundesheer etc.), exklusive Vorstände und Geschäftsführer;

2.2 Analyse des buchmäßigen Eigenkapitals

Finanzkennzahlen	HJ 2022	2021	2020	2019	2018	2017
Nettoverschuldung in EUR Mio. ¹	- 55,8	- 150,4	- 201,9	- 81,4	- 198,2	- 227,0
Eigenkapitalquote in %	66,2	63,4	60,1	60,0	60,1	58,7
Gearing in % ²	4,1	11,4	15,5	5,9	15,3	18,7
Buchmäßiges Eigenkapital in EUR Mio.	1.370,4	1.314,5	1.305,5	1.380,9	1.297,0	1.211,0
Working Capital in EUR Mio.	54,1	- 69,7	- 103,3	-177,1	-113,4	-102,1
Anlagenintensität in % ³	83,0	84,8	85,4	83,6	85,8	90,7

Quelle: Halbjahresabschluss 2022, Geschäftsbericht 2021 Flughafen Wien AG

1) Nettoverschuldung = verzinsliches Fremdkapital – liquide Mittel – kurz- und langfristige Veranlagungen – Wertpapiere des Umlaufvermögens; 2) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital; 3) Anlagenintensität = Anlagevermögen / Bilanzsumme;

Ausgehend vom konsolidierten Jahresabschluss der Gesellschaft zum 30.6.2022 beträgt der Buchwert je Aktie rund EUR 16,31.

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 Destinationsportfolio an. 2021 wurde der Flughafen Wien von 66 Fluglinien angefliegen, die 190 Destinationen in 63 Ländern im Linienverkehr bedienten.

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

Die Catchment Area liegt in einer der wachstumsstärksten Regionen Europas. Der wirtschaftliche Aufholprozess dieser Regionen bewirkt auch eine wachsende Reisebereitschaft.

Die schienenseitige Anbindung des Flughafens hat sich durch die Inbetriebnahme des neuen Fernbahnhofs am Flughafen Wien deutlich verbessert. In einem halbstündigen Taktverkehr fahren Fernreisezüge der ÖBB (Intercity und Railjet) über den Wiener Hauptbahnhof direkt zum Flughafen Wien. Die Fahrzeit auf der Strecke Linz – Flughafen Wien beträgt nur mehr 1:40 Stunden und die Fahrzeit Salzburg – Flughafen Wien hat sich auf ca. 2:45 Stunden reduziert.

Eigentumsverhältnisse

Anders als viele Flughäfen ihrer Peer-Gruppe ist die Flughafen Wien AG Eigentümerin der Grundflächen des Flughafens Wien Schwechat im Ausmaß von ca. 1080 ha. Damit verfügt die Flughafen Wien AG defacto über eine unlimitierte Konzession und muss keine Konzessionsabgabe leisten. Damit stehen - im Gegensatz zum Konzessionsmodell vieler privatisierter Flughäfen in Europa - sämtliche Grundstücke, die dem Flughafenbetrieb dienenden Gebäude sowie wesentliche Park-, Geschäfts- und Bürogebäude am Flughafen Wien im Eigentum der Flughafen Wien AG oder ihrer Tochterunternehmen und tragen im Vergleich zur nur begrenzten Nutzungsmöglichkeit von Konzessionsflughäfen wesentlich zu einem höheren Unternehmenswert bei.

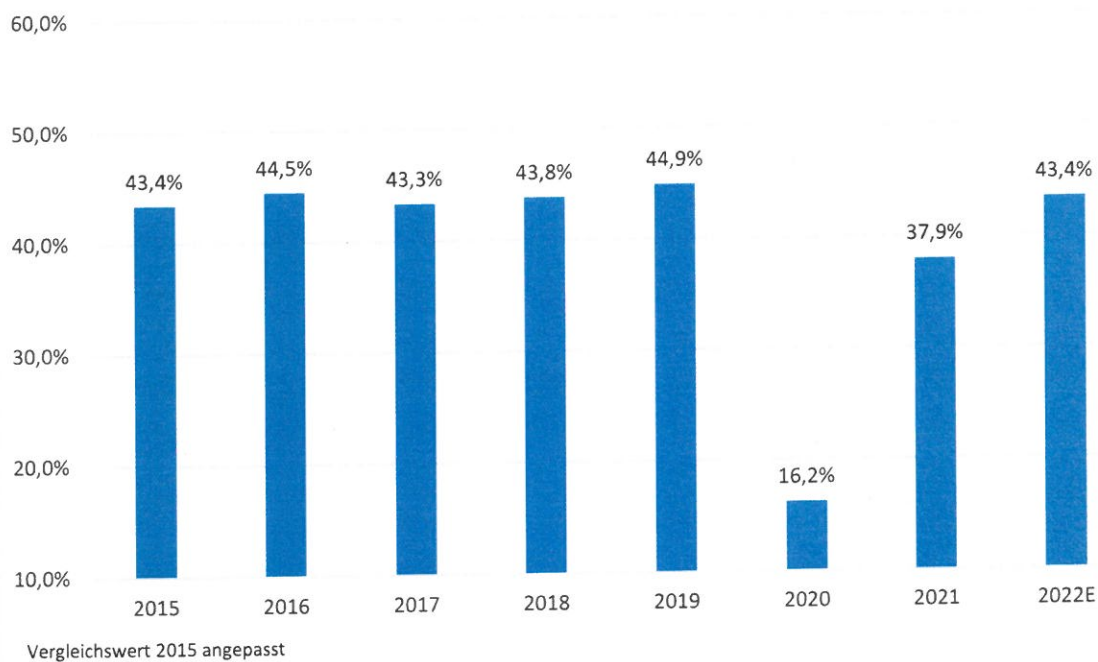
Produktivitätssteigerung

Die Flughafen-Wien-Gruppe setzt zahlreiche strategische Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität, zur Verschlankung der Prozesse und zur nachhaltigen Verbesserung der Kosteneffizienz. Die Ergebnisse dieser Anstrengungen spiegeln sich in der Entwicklung der EBITDA-Marge wider, die seit 2010 eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung zeigt. Im Jahr 2019 konnte als vorläufiger Höchststand ein Wert von rund 45 % erreicht werden.

Durch die weltweite Corona-Pandemie, die infolge von Lock-Downs und weitreichenden Kontakt- und Reisebeschränkungen zu massiven Umsatzeinbrüchen im Geschäftsjahr 2020 und 2021 geführt hat, kam es auch bei den Erfolgskennzahlen der Flughafen Wien Gruppe zu einem Einbruch. Aufgrund des unmittelbar mit Ausbruch der Pandemie eingeleiteten, umfassenden Kosteneinsparungsprogrammes

und der staatlichen Unterstützungsleistungen (Kurzarbeitsprogramm und Fixkostenzuschüsse, Umsatzerersatz und Ausfallsboni) sowie der im Sommer 2021 besseren Verkehrsentwicklung konnte die EBITDA Marge 2021 bereits wieder auf rund 38% gesteigert werden. Infolge des 2022 wieder stark gestiegenen Passagierniveaus wird für 2022 trotz Wegfall der Kurzarbeitsbeihilfen ab April 2022 für das Geschäftsjahr 2022 ein EBITDA von EUR 290,0 Mio. und damit eine EBITDA - Marge von 43,4 % erwartet.

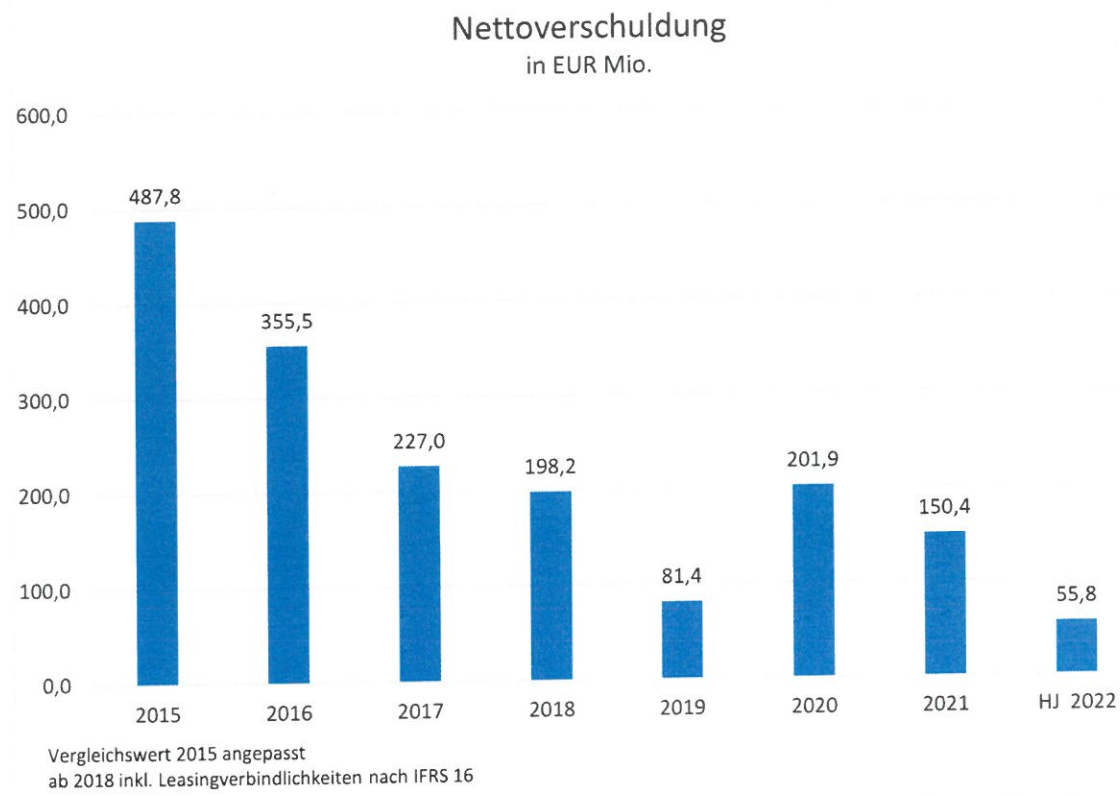
Entwicklung EBITDA-Marge 2015 – 2021 und 2022E



Quelle: interne Daten der Flughafen Wien AG

Zugleich ist es der die Flughafen-Wien-Gruppe gelungen, die Nettoverschuldung seit 2010 deutlich zu reduzieren. Bis Ende 2022 wird das Unternehmen voraussichtlich gänzlich entschuldet sein. Diese Entwicklung eröffnet wichtige finanzielle Spielräume für zukünftige Investitionen.

Entwicklung der Nettoverschuldung 2015 – 2021 und HJ 2022



Quelle: interne Daten der Flughafen Wien AG

Dienstleistungsqualität

Hohe Servicequalität, kurze Umsteigezeiten, hohe Gepäckzuverlässigkeit und eine Pünktlichkeitsrate, die seit Jahren zu den besten Europas zählt, zeichnen den Flughafen Wien aus. Das gilt im Besonderen für den Sommer 2022, wo es auf zahlreichen Flughäfen zu massiven Behinderungen kam, ganz anders am Flughafen Wien, der trotz des massiven Anstiegs der Passagierzahlen auf rund 80% des Vorkrisenniveaus von 2019 dank des vorbildlichen Einsatzes der Belegschaft seine hohe Servicequalität in vollem Umfang aufrechterhalten konnte. Im Juni 2022 hat der Flughafen Wien für die Qualitätssteigerung durch den modernisierten Terminal 2, die hohe Zuverlässigkeit und Servicequalität des Flughafens und seines Teams, sowie die konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur CO₂-Reduktion von ACI die

Auszeichnung „Best European Airport 2022“ in der Kategorie „25-40 Mio. Passagiere“ erhalten.

Neben der Bereitstellung von Terminalflächen, Vorfeldpositionen 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.

Der Verfassungsgerichtshof (VfGH) hat am 29.6.2017 das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) gegen den Bau der dritten Piste am Flughafen Wien aufgehoben, womit ein Bau der dritten Piste letztinstanzlich genehmigt wurde.

Wachstumspotenziale im Non-Aviation Bereich

Besondere Wachstumspotenziale sieht FWAG im Bereich Shopping und Gastronomie sowie Immobilien. Durch ein Bündel an verschiedenen Maßnahmen soll in den nächsten Jahren die Attraktivität des Angebots weiter gezielt erhöht werden. Die getroffenen Maßnahmen beziehen sich unter anderem auf die Optimierung des verfügbaren Markenportfolios, die Umsetzung neuer Shop-Konzepte, die Attraktivierung von Shopflächen sowie die Erweiterung der Retail- und Gastroflächen in zusätzlichen Terminalflächen. Der Aufsichtsrat der Flughafen Wien AG hat einem Planungsbudget für die Expansion des Terminalbereichs in Höhe von EUR 26,7 Mio. zugestimmt, um weitere rund 8.700 m² Non-Aviationflächen, eine neue Fläche für die zentrale Sicherheitskontrolle, rund 17-20 neue Busgates und ca. 1.800 m² Loungefläche auf Ebene 1 zu errichten. Konkret wird die Sicherheitskontrolle, die sich derzeit auf der Ebene 1 im Terminal 3 befindet, auf die Ebene 2 des neuen Gebäudes verlegt. Das schafft Raum für eine durchgehende, gemeinsame Fläche für Retail und Gastronomie auf der Ebene 1, wobei alle Gates von Pier Nord, aber auch von den Piers West und Ost, mittels Verbindungssteg, erreichbar sind. Durch diesen neu zu errichtenden Verbindungssteg zwischen dem neuem Gebäude und der Plaza einerseits und der Umstellung der Plaza in einen sicherheitsüberprüften Bereich

andererseits soll eine deutliche Steigerung der Profitabilität erreicht werden, aber auch dass sich künftig der sicherheitskontrollierte Passagier ungehindert zwischen dem Pier West und dem Pier Nord bewegen kann.

Die vorliegende Expansion sieht vor, dass das Terminal 3 in Richtung Süden erweitert wird. Das neue Gebäude beinhaltet nicht nur Retail und Gastronomie, sondern integriert auch die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen, infolge des prognostizierten Wachstums.

Ertragsverbesserungspotential besteht auch im Bereich Parken, sowohl in der Preisgestaltung als auch bei der Erweiterung des damit verbundenen Dienstleistungsspektrums. Der Flughafen Wien hat 2020 im Rahmen seines Gesundheitszentrums als erster Flughafen weltweit am Flughafen selbst Corona PCR - Tests angeboten und seither mehr als 300.000 Tests durchgeführt. Im Immobilienbereich verfolgt die FWAG weiterhin eine sehr dynamische Entwicklungsstrategie, die auf den weiteren Ausbau der „Airport City Vienna“ abzielt. Die Flughafen Wien AG wird auch in den kommenden Jahren gezielt in Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil investieren. Dazu zählen insbesondere die Segmente Hotellerie, Meeting & Conferencing, Büro- und Frachtimmobilien.

Der Flughafen verfügt überdies über eine sehr attraktive „Land Bank“ und wird in den kommenden Jahren weitere Betriebsansiedlungs- und Gewerbeflächen in großem Stil entwickeln. Zuletzt wurden Projekte für mehr als 100.000 m² Logistikimmobilien auf den jüngst vom Flughafen veräußerten Flächen in Angriff genommen, die Nachfrage ist weiterhin enorm.

Im Geschäftsjahr 2020 wurde ein neuer Office Park 4 mit einer Fläche von 20.000 m² eröffnet. Dieses Gebäude ist das energiesparendste Bürogebäude Österreichs. Zusätzliche 4.000 m² flexibel buchbare Coworking Area sowie Meeting-Räume in verschiedenen Größen, Event- und Showroom-Bereiche mit einer Kapazität von bis zu 650 Gästen sind Teil des innovativen Gesamtkonzepts. Der Flughafen Wien ist weiters Standort der globalen Kompetenzzentren von Plug@Play Accelerator für

Travel/Hospitality und Smart Cities und verfolgt eine Innovationsorientierte Strategie insbesondere zur Ansiedlung von Start-Up Unternehmen. Des Weiteren ist der Flughafen Wien als Innovationsführer im Bereich BIM-Anwendungsdienstleister (Building Information Modelling) bei zahlreiche Großprojekten in Österreich als Dienstleister tätig.

Mit 24 Hektar hat der Flughafen Wien bereits im Mai 2022 die größte Photovoltaikanlage Österreichs produktiv gesetzt, der Ausbau um weitere 8,3 Hektar wird bis Jahresende 2022 abgeschlossen sein.

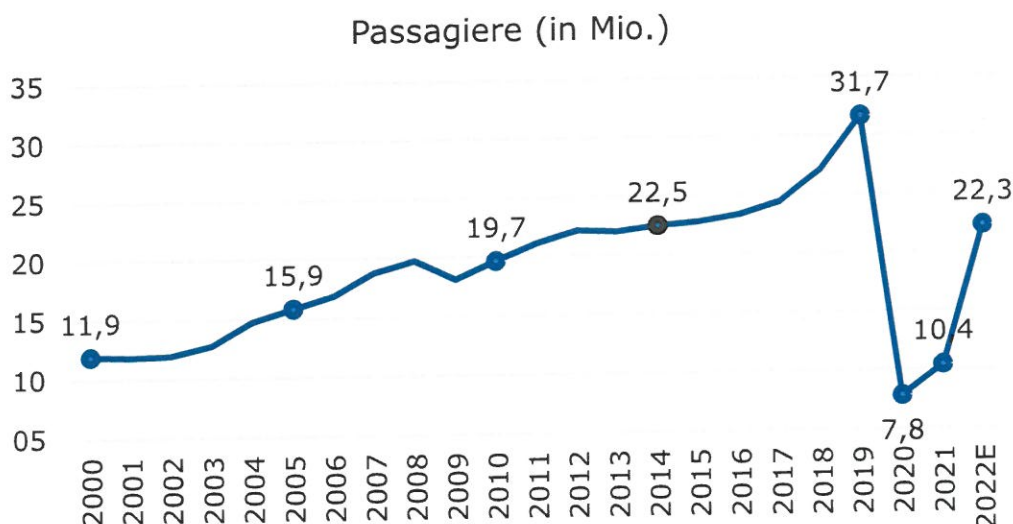
Durch die weitere konsequente Umsetzung von Umwelt- und Energieeffizienzmaßnahmen wird der Flughafen Wien als einer der ersten großen Verkehrsflughäfen weltweit ab 2023 einen CO₂-neutralen Flughafenbetrieb erreichen und damit im Vergleich zu 2011 rund 60.000 to CO₂ pro Jahr einsparen.

Mit insgesamt acht PV-Anlagen und einer Energieleistung von mehr als 32 MW/Peak wird der Airport künftig rund 40 Mio. Kilowattstunden Sonnenstrom pro Jahr erzeugen und deckt damit mehr als ein Drittel des jährlichen Stromverbrauchs des gesamten Flughafen-Systems mit mehr als 250 angesiedelten Unternehmen ab. Ein weiterer Ausbau auf Flächen in Österreich um rund 20 MW/Peak ist für 2023 geplant.

Wachstumspotenziale Aviation

Bis 2019 verzeichnete der Flughafen Wien ein überaus starkes Verkehrswachstum, welches durch die COVID 19 Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 unterbrochen wurde. Die aktuelle Verkehrsentwicklung am Standort Wien im Juni 2022 liegt bereits wieder auf rund 80% des Vorkrisenniveaus. Es ist mit einer weiteren deutlichen Verbesserung in den Sommermonaten zu rechnen:

PAX-Entwicklung 2000 – 2021 und 2022E (in Mio. Passagiere):

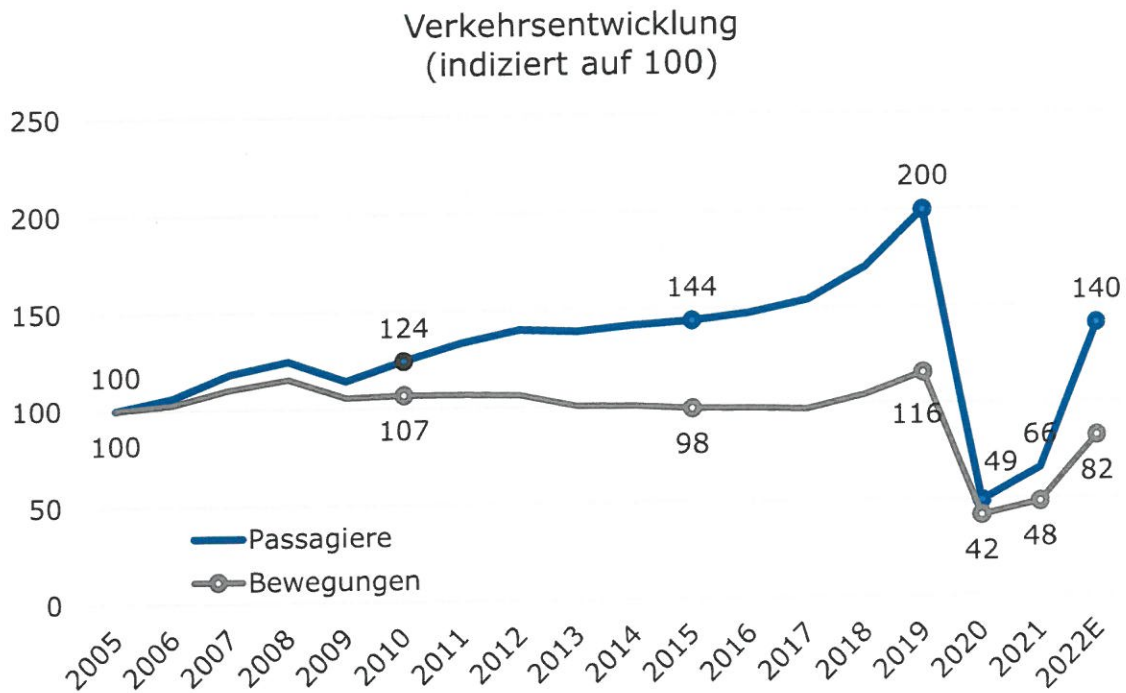


Quelle: interne Daten der Flughafen Wien AG

Aufbauend auf der globalen Entwicklung des Luftverkehrs mit prognostizierten Wachstumsraten beim Passagieraufkommen von durchschnittlich rund 9 % p.a. bis 2026 (Quelle: ACI COVID-19 UPDATE n. 123 - 19 May 2022) geht die FWAG auch in den kommenden Jahren von einem robusten Wachstum in Wien aus.

Bis 2019 gab es kein Bewegungswachstum bei den Flugzeugen. Dieser Trend ist vor allem auf den Einsatz größerer Flugzeuge und die Steigerung des Sitzladefaktors zurückzuführen. Während die Zahl der Passagiere vor der Corona-Pandemie kontinuierlich angestiegen ist, haben sich die Bewegungen seit 2005 leicht reduziert. Diese Entwicklung setzt sich auch derzeit weiter fort. Die nachfolgende Abbildung zeigt die gegenläufige Entwicklung im Verkehrsaufkommen zwischen Passagieren und Flugzeugbewegungen (ohne General Aviation).

Entwicklung Passagieraufkommen und Bewegungen (ohne General Aviation):



Quelle: interne Daten der Flughafen Wien AG

Aufgrund dieser Entwicklung reduziert sich kurz- und mittelfristig der Druck auf die verfügbare Pistenkapazität im bestehenden 2-Pisten-System. Gleichzeitig verfolgt die FWAG mit Nachdruck das Projekt zum Bau der Parallelpiste 11R/29L (3. Piste) für die Bereitstellung zusätzlicher Pistenkapazitäten, um den Airlines eine nachhaltige Wachstumsperspektive am Standort bieten zu können. Das Projekt ist bereits letztinstanzlich genehmigt.

Die Flughafenentgelte sind gegen die aktuell hohe Inflation über die gesetzlich festgelegte Tarifformel abgesichert. Die Novellierung des FEG (Flughafenentgeltgesetz) führte zu folgenden Änderungen bei der Berechnung der Flughafenentgelte: Die Flughafenentgelte werden gemäß § 17a FEG vorübergehend auf dem Flughafen Wien um die durchschnittliche Inflation (gerechnet vom 1.8. bis 31.7.) angepasst. Diese Regelung endet mit dem Ablauf des 31.12.2026, also wird im Entgeltantrag 2026 wieder zur bestehenden Formel zurückgekehrt und diese mit

1.1.2027 wieder angewendet. Eine frühere Rückkehr zur bestehenden Formel ist vorgesehen, wenn ein dreijähriger Durchschnitt der Verkehrsmenge (MTOW, Treibstoffmenge, Passagierzahl) den dreijährigen Durchschnitt von 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Darüber hinaus wird die Verkehrsentwicklung von weiteren externen Einflussfaktoren beeinflusst, beispielsweise Tarifkonflikte und Streiks, militärische Konflikte, terroristische Anschläge sowie politische Krisen und damit verbundene Wirtschaftssanktionen. Weiters wirken sich Pandemien und Naturkatastrophen negativ auf den Luftverkehr aus. Die Entwicklung des Öl- und des damit verbundenen Kerosinpreises kann ebenfalls erheblichen Einfluss auf den Luftverkehr ausüben. Die Vergangenheit hat allerdings gezeigt, dass die dargestellten Einflussfaktoren nur kurzfristig negativ auf die Verkehrsentwicklung wirken und den langfristigen Wachstumstrend nicht nachhaltig beeinflussen. Die externen Einflussfaktoren werden intensiv beobachtet und evaluiert, um gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Marktrisiken und Risiken aufgrund der Kundenstruktur

Im Frachtbereich stellt die Marktmacht einiger weniger Airlines und Speditionen ein Risiko dar. Durch eine ständige Beobachtung der Marktentwicklung sowie die Akquisition 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.

Auf nationaler Ebene ist seit dem Inkrafttreten des Flugabgabegesetzes (FlugAbgG) im Jahr 2011 eine zusätzliche Kostenbelastung für Airlines bzw. Passagiere

entstanden. Die Höhe der Flugabgabe beträgt EUR 12 pro Passagier, auf Kurzstrecken unter 350 km EUR 30 pro Passagier, wobei Transferpassagiere ausgenommen sind. Die Abgabe schwächt die Wettbewerbsposition der FWAG, da die meisten europäischen Länder keine derartigen Steuern einheben.

Auch die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU Emissions Trading System (kurz EU ETS) führt zu einer zusätzlichen Belastung europäischer Airlines und ist tendenziell mit einer Schwächung der Wettbewerbsposition europäischer Transferhubs gegenüber Alternativstandorten außerhalb Europas verbunden. Der Flughafen Wien könnte mittelfristig ebenfalls von diesen Entwicklungen betroffen sein.

Wirtschaftliche Lage unserer Hauptkunden bzw. Home-Carrier:

Die FWAG erwartet, dass die Ertragslage vieler Airlines aufgrund der hohen und tendenziell zunehmenden Wettbewerbsintensität im europäischen Luftverkehr weiterhin angespannt bleibt. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die von zahlreichen Airlines eingeleiteten Programme zur Steigerung der Effizienz und Profitabilität weiter fortgesetzt werden (Kostenreduktion, Optimierung des Portfolios, Verlangsamung des Flottenausbaus bzw. Flottenreduktion). Dies wird auch den Kostendruck auf die europäischen Flughäfen weiter erhöhen.

Die Austrian Airlines Gruppe (ein 100% Beteiligungsunternehmen des Lufthansa Konzerns) ist mit einem Anteil von rund 45% am gesamten Passagieraufkommen der größte Kunde der FWAG. Die nachhaltige Entwicklung der Austrian Airlines (AUA) als leistungsstarker Homecarrier sowie die Netzwerkstrategie der Star Alliance, in der die AUA eingebunden ist, beeinflussen daher den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich. Pandemiebedingt ist das Ergebnis der AUA in den Jahren 2020 und 2021 auch eingebrochen. Die strategische Ausrichtung der Austrian Airlines und ihre nachhaltige Entwicklung als leistungsstarker Netzwerk-Carrier beeinflussen den Geschäftserfolg der FWAG maßgeblich und werden daher von den zuständigen Geschäftsbereichen kontinuierlich beobachtet und analysiert. Der Fortbestand der Airline konnte mit Hilfe eines staatlich unterstützten Rettungspaketes in der Höhe von insgesamt € 600 Mio. gewährleistet werden. Seitens der österreichischen Bundesregierung wurde das Paket

an Bedingungen bezüglich Aufrechterhaltung des Drehkreuzes am Standort Wien, eines nur sozial verträglich erfolgenden Abbaus von Arbeitsplätzen sowie Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen, geknüpft. Eine umfangreiche Restrukturierung der Airline wurde eingeleitet. Unter anderem sollen 1.350 Vollzeitstellen bis 2023 abgebaut und die Flotte von 80 auf rund 60 Fluggeräte bis 2024/2025 verkleinert werden. (Quelle: Austrian Airlines Pressemeldungen vom 07.11.2019 [PE20]; 25.3.2021). Im Q3/2021 konnte Austrian erstmals seit Pandemiebeginn wieder schwarze Zahlen schreiben. Das Rettungspaket und die Restrukturierungsmaßnahmen sind positive Zeichen für den Fortbestand der Austrian und auch für das Vertrauen, das die Lufthansa in ihre Tochtergesellschaft setzt. Unwägbarkeiten bleiben allerdings hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und zukünftiger Investitionsentscheidungen des Mutterkonzerns Lufthansa bestehen, etwa bezüglich der Erneuerung der Austrian-Langstreckenflotte.

Im ersten Halbjahr 2022 sind die Gesamterlöse gegenüber dem Vorjahr um 253 Prozent auf 710 Millionen Euro gestiegen (1. Halbjahr 2021: 201 Mio. Euro) und waren doppelt so hoch wie im ersten Halbjahr 2020, in das der Beginn der Pandemie fiel (363 Mio. Euro). Die starke Buchungseingängen brachten erstmals seit Pandemieausbruch leicht positives Ergebnis im zweiten Quartal: +2 Millionen Euro (2021: -94 Mio. Euro).

Die zweitgrößte Airline am Standort Wien ist mit einem Anteil von rund 20% am gesamten Passagieraufkommen Ryan Air, die neben der Wizz das Low-Cost-Segment am Flughafen Wien abdeckt. Beide Airlines sorgten in der Vergangenheit für starkes Wachstum am Standort Wien. Die Anzahl der Flugbewegungen, die für die Erlöse aus den Abfertigungsdiensten maßgeblich ist, ist aufgrund von Effizienzsteigerungen bei den Fluggesellschaften (größere Fluggeräte und höhere Sitzladefaktoren) rückläufig. Diese Entwicklung sowie das offensive Marktauftreten von Wettbewerbern haben die Erträge aus dem Bereich Handling unter Druck gesetzt.

Durch die erfolgreiche Neuorganisation der Abfertigungsprozesse in der Bodenabfertigung konnte die Kostenstruktur und die Dienstleistungsqualität wesentlich verbessert werden, was die Ertragssituation des Gesamtunternehmens weiter stärkt und eine flexiblere Anpassung auf Kapazitätsschwankungen ermöglicht.

Die Strategie, als Flughafen eine eigene Bodenabfertigung zu betreiben, ermöglicht eine hohe Servicequalität und Pünktlichkeit am Standort aufrecht erhalten zu können und hat sich vor allem 2022 im Vergleich mit anderen Flughäfen hervorragend bewährt.

Wettbewerbsdruck im Transferverkehr und innerhalb der Catchment Area

Die Entstehung neuer Hubs im Nahen Osten bzw. in der Türkei sowie die offensive Wachstumsstrategie der Carrier aus dem eurasischen Bereich kann zu einer Verschiebung der globalen Verkehrsströme im Umsteigeverkehr (Transfer) führen. Dies könnte die Position des Flughafens Wien als Transferhub unter Druck bringen.

2.4 Entwicklung der Flughafen Beteiligungen

Die Flughafen-Wien-Gruppe hält u.a. Beteiligungen an zwei internationalen Flughäfen:

- Am Flughafen Malta hält die FWAG über ihre maltesischen Beteiligungsunternehmen VIE (Malta) Ltd. und Malta Mediterranean Link 48,44% am Flughafen Malta. Malta International Airport verfügt über eine Konzession, mit einer Laufzeit von 65 Jahren ab 2002.

Der Airport Malta entwickelte sich vor der Pandemie äußerst positiv. Im Jahr 2019 wurde eine Rekordzahl von 7,3 Mio. Passagiere abgefertigt (+7,4% gegenüber 2018). Pandemiebedingt sind die Umsatzerlöse sowie die entsprechenden Ertragskennzahlen der Jahre 2020 und 2021 eingebrochen. Im ersten Halbjahr 2022 liegt das Passagiervolumen bei 2,3 Mio., was bereits rund 72 % von 2019 entspricht. Der Ausblick 2022 geht von 5,4 Mio. Passagieren, Umsatzerlösen von mehr als EUR 82 Mio., einem EBITDA von über EUR 50 Mio. und einem Nettoergebnis von EUR 23 Mio. aus, wobei eine in Aussicht gestellte Steuergutschrift des maltesischen Staates, die von der EU Kommission bereits Ende Juni 2022 genehmigt wurde, im genannten Ergebnis noch nicht enthalten ist.

Der Flughafen Malta verfügt über weiteres Wachstumspotential im Non-Aviation Bereich und evaluiert den Neubau eines Hotels mit Conferencing, Büros und

Gastronomie auf dem Flughafen Gelände. Das Ende 2020 eröffnete Parkhaus mit 1300 Stellplätzen befindet sich seit 2021 im Vollbetrieb.

- Am Flughafen Košice ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66% beteiligt. Der Flughafen Košice verzeichnete rund 190.000 Passagiere im Halbjahr 2022, womit die Passagierzahl um 13% unter 2019 liegt.
Das Wachstumspotential der Ostslowakei ist sehr positiv zu bewerten. Der Flughafen liegt in einer Region, in der sich zunehmend neue Betriebe ansiedeln, die von den günstigen Rahmenbedingungen an diesem Standort profitieren, was auch eine Wachstumschance für den Flughafen darstellt.

3 Inhalt des Angebots

3.1 Kaufgegenstand

Das Angebot hat den Erwerb von bis zu 8.399.990 Aktien zum Ziel, die 10 % minus 10 Aktien des Grundkapitals der Flughafen Wien AG entsprechen (im Folgenden auch „Kaufgegenständliche Aktien“).

American Depository Shares:

Aufgrund des zwischen der Flughafen Wien AG und der Bank of New York Mellon („BNY Mellon“) als Depotbank abgeschlossenen Depotvertrags vom 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 2021 sind 26.480 bzw. zum 31. Juli 2022 26.580 ADRs im Umlauf gewesen. Die BNY Mellon leitet Dividendenzahlungen und andere Ausschüttungen der Flughafen Wien AG an die Inhaber von ADS weiter, wobei Geldzahlungen durch die BNY Mellon grundsätzlich nach Umwechslung von in anderer Währung erhaltenen Beträgen in USD 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 4.1 des Angebots).

3.2 Angebotspreis

Die Bieterin bietet den Inhabern von Angebotsaktien den Erwerb der kaufgegenständlichen Aktien zu einem Preis von EUR 33,00 (in Worten: Euro dreiunddreißig Komma Null) „*cum dividend*“ an („Angebotspreis“). "*cum dividend*" bedeutet, dass die annehmenden Aktionäre zusätzlich zum Angebotspreis keine Dividende erhalten, die von der Zielgesellschaft nach der Veröffentlichung dieses Angebotes (allenfalls) beschlossen wird. Der Angebotspreis reduziert sich daher je Aktie um den Betrag einer (allenfalls) zwischen der Veröffentlichung dieses Angebots und der Abwicklung beschlossenen Dividende, sofern die Abwicklung des Angebots nach dem jeweiligen Dividendenstichtag erfolgt.

Die Bieterin behält sich eine nachträgliche Verbesserung dieses Angebots (einschließlich einer Erhöhung des Angebotspreises) ausdrücklich vor.

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).

3.2.1 Aufschiebende Bedingung

Das Angebot der Bieterin steht unter den folgenden aufschiebenden Bedingungen ("Aufschiebende Bedingungen"):

(a) entweder (i) hat der Bundesminister für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort entschieden, dass der Aktienkauf gemäß diesem Angebot **keiner Genehmigungspflicht gemäß den Bestimmungen des Investitionskontrollgesetzes unterliegt** oder (ii) der Aktienkauf wurde gemäß diesem Angebot durch den Bundesminister für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort **gemäß den Bestimmungen des Investitionskontrollgesetzes genehmigt**; und

(b) entweder (i) hat das maltesische National Foreign Direct Investment Screening Office entschieden, dass der Aktienkauf gemäß diesem Angebot **keiner Genehmigungspflicht gemäß den Bestimmungen des maltesischen Investitionskontrollgesetzes unterliegt** oder (ii) der Aktienkauf wurde gemäß diesem **Angebot** durch das maltesische National Foreign Direct Investment Screening Office (Kapitel 620 der Gesetze von Malta) **genehmigt**.

Die Bieterin hat die Ausstellung einer Unbedenklichkeitsbescheinigung beantragt und wird den Eintritt (bzw. Nichteintritt) einer Aufschiebenden Bedingung unverzüglich in Übereinstimmung mit Punkt 6.9.1 öffentlich bekannt machen.

Sofern sämtliche Aufschiebenden Bedingungen nicht bis zum 6. Oktober 2022 (i.e. letzter Tag der Annahmefrist) erfüllt werden, wird der durch die Annahme dieses Angebots aufschiebend bedingt geschlossene Kaufvertrag mit den Aktionären nicht wirksam.

3.3 Angemessenheit des Angebotspreises

3.3.1 Relation des Angebotspreises zum historischen Aktienkurs

Am letzten Börsetag vor Bekanntgabe der Angebotsabsicht, dem 10.06.2022, betrug der Schlusskurs der Flughafen Wien Aktie an der Wiener Börse EUR 26,30. Der Angebotspreis von EUR 33,00 liegt somit um EUR 6,70 (+25,48%) über dem Schlusskurs der Aktie am 10.06.2022.

Gegenüber den volumengewichteten Durchschnittskursen in EUR in den letzten Jahren vor Bekanntgabe der Angebotsabsicht (am 13.06.2022) ergeben sich im Vergleich zum Angebotspreis in Höhe von EUR 33 folgende Prämien/Abschläge:

	2019	2020	2021	2022 ¹
Durchschnittskurs	37,54	27,21	29,11	27,15
Prämie/Abschlag	-12,09%	21,28%	13,36%	21,55%

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

1) Berechnungszeitraum: bis inklusive 31.05.2022

Bezüglich des Angebotspreises von 33 Euro abzüglich der Dividende für das laufende Geschäftsjahr, die nach aktueller Guidance bei etwa 0,75 Euro zu erwarten ist, ist festzuhalten, dass dieser sogar noch deutlich unter dem tiefsten Schlusskurs von 2019, dem letzten Geschäftsjahr vor der Pandemie liegt. Dieser wurde mit € 34,05 festgestellt. Auf den höchsten Schlusskurs von 2019 - er lag bei € 40,50 - fehlen sogar 25,6% Prozent.

Nach "Simply Wallstreet" liegt der aktuelle Kurs der Flughafen Wien AG sogar um mehr als 40% unter dem Fair Value der Aktie gemäß der Bewertung von Simply Wallstreet (<https://simplywall.st/stocks/at/transportation/vie-flu/flughafen-wien-shares>).

Die Liquidität hat sich in den vergangenen Jahren folgendermaßen entwickelt:

	2019	2020	2021	2022 ¹
Durchschnittliche tägliche Handelsvolumina (Stück)	11.309	25.831	21.600	22.688

Quelle: Wiener Börse AG (Doppelzählung)

1) Berechnungszeitraum: bis inklusive 31.05.2022

3.3.2 Analystenreports / Bewertung Dritter

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

Institute	Date ¹	Price Target (in EUR)	Rating
Berenberg	25.01.2022	32,0	hold
Erste Bank	21.06.2022	36,5	buy
HSBC	12.07.2022	33,0	hold
Kempen	20.01.2022	29,5	hold
Kepler Cheuvreux	05.04.2022	33,0	hold
Raiffeisen International	31.01.2022	35,0	buy

1) Zeitpunkt der letzten Anpassung von Kursziel und/oder Rating

Das Rating von RBC wurde wegen gravierender Mängel und grober Unsachlichkeit sowie der Beendigung der Coverage aus der Darstellung ausgeschieden.

Der Vorstand weist darauf hin, dass diese Analystenreports nicht aus der Angebotsunterlage der Bieterin entnommen wurden. Die Mehrzahl der Ratings stammen aus der Zeit vor der Erneuerung bzw. Verbesserung der Guidance für 2022.

Die Darstellung zeigt, dass der Angebotspreis von EUR 33,00 in der Mitte der Bandbreite der Analystenempfehlungen für Kursziele von EUR 29,5 bis EUR 36,5 liegt.

Es sei allerdings auch darauf hingewiesen, dass bei den zahlreichen Flughafentransaktionen der letzten Jahre Bewertungsmultiples von EBITDA x 18-22 angesetzt wurden, darunter für die Flughäfen Sydney (ebenfalls für eine Beteiligung durch IFM Investors) und für die Flughäfen London Gatwick und Brüssel durch andere Investoren (siehe hierzu auch Punkt 5.1.1. dieser Unterlage). Der Angebotspreis von EUR 33,00 entspricht einem Multiple von lediglich EBITDA x 9,6, wenn man die für 2022 veröffentlichte EBITDA-Guidance heranzieht oder sogar nur EBITDA x 7, wenn man den EBITDA-Wert für das Geschäftsjahr 2019 heranzieht.

3.3.3 Anpassung der Guidance für das Geschäftsjahr 2022

Nach der erstmaligen Bekanntgabe des Übernahmeangebots (zuerst verpflichtendes Angebot, mittlerweile freiwilliges Teilangebot) am 13.06.2022 hat die Flughafen Wien AG am Abend des 13.06.2022 ihre Guidance für das Geschäftsjahr 2022 nach oben hin angepasst und diese Guidance auf Grundlage der Verkehrsergebnisse des ersten Halbjahrs 2022 und des Ausblicks am 02.08.2022 weiter verbessert:

Für den Standort Wien erwartet der Flughafen Wien rund 22 Mio. Reisende im Gesamtjahr 2022 und für die Flughafen-Wien-Gruppe (inkl. Beteiligungen) rund 28 Mio. Reisende.

Aufgrund der verbesserten Verkehrsentwicklung erwartet die Flughafen-Wien-Gruppe für 2022 nunmehr einen Umsatz von rund € 670 Mio. (bisher: € 640 Mio.), ein positives EBITDA von zumindest rund € 290 Mio. (bisher € 260 Mio.) und ein positives Jahresergebnis von zumindest € 100 Mio. (bisher: € 80 Mio.). Die angepassten Werte erfolgen unter der Annahme, dass es im Herbst und Winter zu keinen pandemiebedingten Lock Downs oder massiven Verkehrsbeschränkungen kommt. Die Investitionen werden bei rund € 84 Mio. liegen. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor bleibt der heute nicht abschätzbare weitere Verlauf des Krieges in der Ukraine und dessen Folgen für den Luftverkehr.

3.4 Annahmefrist und Abwicklung des Angebots

Das Angebot kann von Donnerstag, 11. August 2022 bis einschließlich Donnerstag, 6. Oktober 2022, 17.00 Uhr (Wiener Ortszeit) angenommen werden („Annahmefrist“). Dies entspricht einer Annahmefrist von 8 Wochen. Die Bieterin behält sich ausdrücklich vor, die Annahmefrist einmal oder mehrmals während der ursprünglichen Annahmefrist bis zu einer gemäß Übernahmegesetz zulässigen Höchstfrist von 10 Wochen zu verlängern. Zu den Einzelheiten der Abwicklung des Angebots wird auf Punkt 6. der Angebotsunterlage verwiesen.

3.5 Nachfrist

Die Annahmefrist wird nicht um drei Monate als Nachfrist (Sell Out) verlängert, da keiner der in § 19 (3) ÜbG genannten Fälle vorliegt.

3.6 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) sowie der Österreichischen Übernahmekommission (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 Teilangebot.

3.7 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 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 vorgehender Rechtsträger) innerhalb von neun (9) Monaten nach Ablauf der Annahmefrist 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) AT Börsetagen ab der Veröffentlichung über die Annahme- und Zahlstelle veranlassen.

Tritt der Nachzahlungsfall innerhalb der neun (9) monatigen Frist nach Ablauf der Annahmefrist nicht ein, wird die Bieterin eine entsprechende Erklärung an die Übernahmekommission übermitteln.

3.8 Überzeichnung des Angebots

Für den Fall, dass die Anzahl der eingereichten Aktien die Anzahl der Angebotsaktien übersteigt, werden alle fristgerecht eingereichten 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, werden diese auf die nächste ganze Zahl abgerundet.

4 Beurteilung des Angebots aus Sicht der Bieterin und Darstellung der Interessen der Stakeholder

4.1 Geschäftspolitische Ziele und Absichten der Bieterin

4.1.1 Gründe für das Angebot

IFM Investors berät bei und/oder verwaltet weltweit Investitionen in systemrelevante Infrastruktur, darunter auch Flughäfen. Dieses Angebot ermöglicht der Bieterin die Aufstockung in 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 Mio. 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; und

(E) ausreichende Kapazitäten am Flughafen, um eine Erholung des Passagieraufkommens nach der Covid-19 Krise zu ermöglichen.

4.1.2 Künftige Unternehmenspolitik

IFM GIF verfolgt nach eigenen Angaben eine langfristige Investitionspolitik und unterstützt dabei die nachhaltige Entwicklung der Portfoliounternehmen. 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. IFM GIF und IFM Investors sind wie bisher bereit, der Zielgesellschaft (über die Bieterin) ihr Know-how im Flughafensektor zur Verfügung zu stellen. Die Bieterin strebt nach eigenen Angaben nicht an, die Kontrolle an der Zielgesellschaft zu erlangen.

4.1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Börsennotierung

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) Mio. betragen und bei einem Streubesitz von unter 25% (fünfundzwanzig Prozent) muss die Marktkapitalisierung zumindest EUR 40 (Euro vierzig) Mio. betragen (die Marktkapitalisierungsbeträge wurden in Übereinstimmung mit den anwendbaren Prime Market Bestimmungen indexiert). Weiters erfordert die Zulassung zum Amtlichen Handel der Wiener Börse einen Streubesitzanteil von zumindest 2 %.

Im Falle einer hohen Annahmequote dieses Angebots könnten die Mindestanforderungen an den Streubesitz für den Verbleib im Marktsegment Prime Market der Wiener Börse und/oder für die Zulassung zum Amtlichen Handel der Wiener Börse nicht mehr erfüllt werden. Ein Widerruf der Zulassung zum Amtlichen Handel der Wiener Börse ist verpflichtend, wenn die gesetzlichen Notierungserfordernisse gemäß § 40 Börsegesetz (im Besonderen das gesetzliche Mindestmaß des Streubesitzes) nicht mehr erfüllt sind. In diesem Fall wäre die Wiener Börse AG verpflichtet zu beurteilen, ob die Zulassung der Zielgesellschaft von der Wiener Börse nach den Gegebenheiten des Einzelfalls, einschließlich im Hinblick auf die verbleibende Streuung im Aktionariat, von Amts wegen zu widerrufen ist. Ein Ausscheiden aus dem Prime Market Segment und die potentielle Beendigung des Börsehandels würden zu einer voraussichtlich noch stärker eingeschränkten Liquidität der Aktien führen und eine marktgerechte Preisbildung torpedieren.

4.2 Darstellung der Interessen der Stakeholder

4.2.1 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.

4.2.2 Auswirkung auf die Aktionäre und Börsennotierung

Durch die gegenüber dem Status Quo gesteigerte Konzentration der Stimmrechte der Bieterin in einer möglichen Bandbreite von 40,0% bis fast 50,0% (die Flughafen Wien AG hält zum Zeitpunkt des Angebots eigene Aktien in Höhe von 0,1492% des Grundkapitals) der stimmberechtigten Aktien der Flughafen Wien AG – neben den Anteilen der weiteren Kernaktionäre in der Höhe von insgesamt 50% – wird die Mitbestimmungs- und Einflussmöglichkeit der übrigen Streubesitz-Aktionäre weiter stark eingeschränkt. Die Konzentration des Stimmrechtsbesitzes erhöht sich im Falle der Annahme des gegenständlichen Angebotsverfahrens.

Eine weitere Reduktion der Streubesitz-Quote würde die Chance auf eine Rückkehr der FWAG Aktie in den 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. Überdies könnte die weitere Reduktion des Streubesitzes zu einer weiteren Reduktion der Umsätze in der Aktie der FWAG führen, weshalb die FWAG eine derartige Reduktion des Streubesitzes für nicht wünschenswert hält und deren Auswirkungen als negativ auf die Bedeutung der FWAG am Kapitalmarkt ansieht. Eine starke Reduktion des Streubesitzes könnte ultimativ zum Ausschluss vom amtlichen Handel der Wiener Börse führen, was unter Umständen ein Delisting zur Konsequenz hätte.

In Bezug auf die derzeitigen syndizierten Kernaktionäre (Land Niederösterreich und Stadt Wien) ist dem Vorstand weder eine Verkaufsabsicht bekannt, noch sehen sie ein Delisting als wünschenswert an.

4.2.3 Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation und Standortfragen

Ausgehend von den erklärten geschäftspolitischen Zielen und Absichten und den beschränkten Mitbestimmungsmöglichkeiten eines Minderheitsaktionärs sind unmittelbar neutrale Auswirkungen auf die Beschäftigungs- und Standortsituation der FWAG zu erwarten.

4.2.4 Auswirkungen auf Gläubiger und öffentliches Interesse

Für Gläubiger ist das Angebot vorerst als neutral einzuschätzen, siehe dazu aber die Anmerkungen unter 5) in dieser Stellungnahme in Bezug auf den hohen Beitrag, den die Börsennotierung zur positiven Entwicklung der FWAG in den letzten Jahren geleistet hat.

Durch den Erwerb wird der Anteil der Bieterin an einem wichtigen österreichischen Unternehmen der kritischen Infrastruktur weiter erhöht und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das öffentliche Interesse dadurch berührt wird.

5 Beurteilung des Angebots durch den Vorstand

Der Vorstand der Zielgesellschaft rät nach Abwägung der Pro- und Kontra- Argumente, nicht zuletzt angesichts der erwarteten weiteren positiven Entwicklung der Gesellschaft, insgesamt von der Annahme des Angebots ab.

Im Folgenden werden aus der Sicht des Vorstands Argumente, die für bzw. die gegen eine Annahme des Angebots sprechen dargestellt und abgewogen, wobei aber letztlich jeder Aktionär für sich beurteilen muss, welches Gewicht diese Argumente für seine Entscheidung haben.

Für die Arbeitnehmer (Arbeitsplätze, Beschäftigungsbedingungen und Standort), Kunden sowie Gläubiger ist das Angebot am ersten Blick als neutral zu bewerten. Der drohende weitgehende Verlust der Handelbarkeit der Aktie der FWAG an der Börse oder gar ein Delisting, sowie damit verbundenen Folgewirkungen auf die Governance der Gesellschaft und ein Verlust einer künftigen potentiellen Finanzierungsquelle, könnten aber auch für die angesprochenen Stakeholder zu nachteiligen Folgen führen.

Die möglicherweise weitere spürbare Reduktion des Streubesitzes wirft nämlich grundsätzliche Fragen in Bezug auf die künftige Kapitalmarktstrategie und -präsenz (Listing) des Unternehmens auf. Ein potentiell drohendes Delisting wird insbesondere als nicht im Interesse der Gesellschaft gesehen und widerspräche auch den erklärten Zielsetzungen der anderen Kernaktionäre.

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

Der Vorstand weist auf die seiner Ansicht nach guten Wachstumsperspektiven des Unternehmens bei Umsatz und Ergebnis nach Corona und dem Wegfall der Behinderungen des Flugverkehrs hin, die aus heutiger Sicht nicht adäquat im aktuellen Aktienkurs berücksichtigt sind. Hervorzuheben als wesentlicher positiver Aspekt ist die Tatsache, dass das Unternehmen weitestgehend entschuldet ist, was wichtige

finanzielle Spielräume für zukünftige Investitionen und/oder Dividendenentwicklungen eröffnet.

Diesbezüglich sei darauf hingewiesen, dass sich die Pay-out-Ratio (Ausschüttungsquote bezogen auf den Nettogewinn) vor dem pandemiebedingten Ergebniseinbruch bei 60% befand und es bei Erreichung der vollen Ertragskraft aufgrund der starken Bilanz des Unternehmens künftig zu einer höheren Ausschüttungsquote, und damit auch höheren Dividendenzahlungen, kommen kann.

Letztlich weist der Vorstand aber 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.

Folgende Argumente können für oder gegen die Annahme des Angebots sprechen:

5.1 Argumente gegen eine Annahme des Angebots

5.1.1 Aus der Sicht des Aktionärs

Sollte der vom Vorstand seit 2011 erfolgreich eingeschlagene Weg der nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung nach Ende der Covid-Krise zu weiteren 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 – wie bereits oben ausgeführt – 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, würde der Unternehmenswert der Zielgesellschaft dadurch nachhaltig gesteigert werden. Durch die Annahme des Angebots würde der Aktionär auf die potenziellen Vorteile aus einer solchen möglichen Unternehmenswertsteigerung verzichten.

Auch sollte darauf hingewiesen werden, dass vor der Covid-Krise bei den stattgefundenen Transaktionen der Wert von Flughäfen typischerweise/im Schnitt mit EBITDA x 22 (= „Multiple“) bzw. in einer Range von x 18-24 bewertet wurde (Quelle: PWC Report „Airport valuations have taken off – the question is where will they land?“), was für das Jahr 2019 eine Bewertung in Höhe von rund EUR 8,5 Mrd. für die Flughafen Wien AG ergeben hätte. Dies würde einem Preis pro Aktie in Höhe von rund EUR 100 entsprechen. Andere Flughafentransaktionen der letzten Jahre zeigen folgende Werte: Vinci Airports hat 2018 das Äquivalent von 19-20 x EBITDA für eine 50% Beteiligung am Flughafen London Gatwick bezahlt. Ein Konsortium angeführt von APG und QIC hat 2019 36% vom Flughafen Brüssel erworben und dafür rund 20 x EBITDA bezahlt. Und IFM Investors selbst hat sich 2022 am Flughafen Sydney (Australien) beteiligt und pro Aktie AUD 8,75 bezahlt, was den Flughafen insgesamt mit rund AUD 23,6 Mrd. bewertet. Dies entspricht einem EBITDA-Multiple von rund 20-21, wenn man den EBITDA-Wert von 2019 betrachtet. Nimmt man beispielsweise die EBITDA-Guidance der Flughafen Wien AG für 2022 in Höhe von EUR 290 Mio. und vergleicht dies mit dem vorliegenden Angebot in Höhe von EUR 33 pro Aktie, so würde sich lediglich ein Multiple von rund 9,6 x EBITDA ergeben, was damit weit unter den oben genannten Transaktionen liegt. Und dabei sind eine Normalisierung des EBITDA nach der Corona Pandemie und weitere EBITDA-Wachstumschancen in den nächsten Jahren noch gar nicht berücksichtigt, sondern lediglich die Guidance für 2022.

Als ein potentieller Bewertungsparameter kann also auf die Auswertung rezenter, europäischer Flughafen-Transaktionen von Minderheitsanteilen verwiesen werden. Eine Analyse der Transaktionen dieser Airports ergibt einen Mittelwert in der Transaktions-Bewertung von rund 20 x EBITDA. Bezogen auf ein EBITDA der FWAG

auf Vorkrisenniveau 2019² würde ein Multiple-Wert von 20 EBITDAs pro Aktie einem dementsprechenden Aktienpreis von rund EUR 88 entsprechen. Selbst unter Beachtung der Tatsache, dass gelistete Unternehmen wiederholt mit einem Bewertungsabschlag gehandelt wurden, wäre eine potentielle Bewertung mit weniger als 10x EBITDA mit den Fundamentals der FWAG kaum zu begründen.

5.1.2 Aus der Sicht des IVA

Der IVA ("Interessenverband der Anleger"), ein österreichischer Verein, der eine unabhängige Interessenvertretung für private Minderheitsaktionäre und Anleger gegenüber dem Gesetzgeber, Mehrheitsaktionären, Vorstand, Aufsichtsrat und Abschlussprüfern ist (siehe dazu das Selbstverständnis auf <https://www.iva.or.at/>, abgerufen am 15.08.2022) hat im Juli 2022 eine Stellungnahme zum Angebot veröffentlicht, die hier abrufbar ist: <https://www.iva.or.at/iva-news-07-juli-2022/>.

Demnach ist für den IVA die Flughafen Wien AG trotz der COVID-19-Delle wirtschaftlich solide und nachhaltig aufgestellt. Und weiter: "*Da sich der Börsenkurs nach Ankündigung des Übernahmeangebotes von Kernaktionärin IFM (Global Infrastructure Fund, Gruppe australischer Pensionsfonds) iHv 33 EUR pro Aktie umgehend diesem Wert angenähert hat, können Anleger auch an der Börse verkaufen und brauchen nicht abzuwarten.*" Der IVA bewertet das **Angebot** jedoch als **opportunistisch** und rät langfristigen Anlegern daher **von der Annahme ab**

5.1.3 Aus der Sicht des Vorstands

Wie bereits unter 4.2.2. ausgeführt ist eine weitere Reduktion des Streubesitzes aus Sicht des Vorstands nicht wünschenswert, weil sie die Handelbarkeit der Aktie sowie die Bedeutung des Unternehmens am Kapitalmarkt auch in Hinblick auf die Coverage der Aktie durch internationale Analysten und Fondsmanager einschränkt. Die

² Durchschnittliches EBITDA 2018 und 2019

unbestreitbare Erfolgsgeschichte der FWAG war wesentlich mit der öffentlichen Börsennotierung verbunden, da diese Rahmenbedingungen und die damit verbundene Guidance sehr zur vorteilhaften Entwicklung der guten und erfolgreichen Unternehmenskultur beigetragen haben. Aus der Sicht des Vorstandes sind daher die Aufrechterhaltung der Börsennotierung und die Zugehörigkeit zum Marktsegment Prime Market wichtige strategische Ziele der Gesellschaft und wäre ein drohendes Delisting, das der weitgehenden Reduktion des Streubesitzes folgen könnte, als negativ für die künftige Entwicklung der Gesellschaft einzuschätzen.

5.2 Argumente für eine Annahme des Angebots

5.2.1 Aus der Sicht des Aktionärs

Durch die Konzentration der Stimmrechte in einer möglichen Bandbreite von 40,0% bis fast 50,0% der stimmberechtigten Aktien der Flughafen Wien AG – neben den bereits bestehenden Anteilen der weiteren Kernaktionäre in der Höhe von insgesamt 50% – wird die Mitbestimmungsmöglichkeit der übrigen Streubesitz-Aktionäre stark eingeschränkt.

Die Bieterin geht davon aus, dass die Kernaktionäre Wien Holding GmbH für Stadt Wien, NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH für das Land Niederösterreich sowie die Mitarbeiterstiftung gemäß deren öffentlichen Aussagen eine Annahme des Angebots ausgeschlossen haben. Auch die Flughafen Wien AG beabsichtigt nicht, die von ihr erworbenen 125.319 Aktien an die Bieterin zu veräußern. Daher würden alle weiteren zugekauften, 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 wird die Chance auf eine Rückkehr der FWAG Aktie in den ATX im Wettbewerb mit anderen an der Wiener Börse gelisteten Aktien negativ beeinflussen, da die Streubesitz-Quote und die Liquidität der Aktie ebenso wie die Marktkapitalisierung ein wesentliches Kriterium für die Index-Zugehörigkeit darstellt. Die Aktie würde damit durch verminderte Aufmerksamkeit internationaler Investoren und Analysten stark 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. Daher könnte ein Verkauf für den Aktionär vorteilhaft sein. (Aus der Sicht des Vorstandes wäre diese Auswirkung negativ zu beurteilen.)

Sollten die Aktionäre des Streubesitzes in dem Maße dieses Angebot annehmen, dass nur mehr weniger als 2% (zwei Prozent) der Aktien im Streubesitz verbleiben, so würden sogar die relevanten Schwellenwerte für den Verbleib im Amtlichen Handel der Wiener Börse unterschritten und die Flughafen Wien AG aus diesem ausscheiden.

Sollten die angestrebten zukünftigen Unternehmenswertsteigerungspotenziale und damit einhergehende Kursteigerungen der Aktie der Zielgesellschaft nicht realisiert werden können (siehe 5.1.1), spräche das für einen Verkauf zum angebotenen Preis.

5.2.2 Aus der Sicht des Vorstands

Für die Annahme des Angebots könnte sprechen, dass mit der Aufstockung der Anteile der Bieterin ihr Commitment gegenüber der Zielgesellschaft entsprechend gestärkt wird.

6 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 7007-23126 und der E-Mail investor-relations@viennaairport.com zur Verfügung. Weitere Informationen befinden sich auf der Homepage der Flughafen Wien AG (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.

Two blue ink signatures are present at the bottom of the page. The signature on the left is a large, stylized, sweeping mark. The signature on the right is a more compact, cursive mark.