

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.....	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 at-Equity Beteiligungen	23
3	Inhalt des Angebots	25
3.1	Kaufgegenstand.....	25
3.2	Angebotspreis	26
3.3	Angemessenheit des Angebotspreises.....	26
3.3.1	Relation des Angebotspreises zum historischen Aktienkurs	26
3.3.2	Analystenreports / Bewertung Dritter.....	28
3.4	Annahmefrist und Abwicklung des Angebots.....	29
3.5	Nachfrist.....	29

3.6	Bekanntmachungen und Veröffentlichungen des Ergebnisses	29
3.7	Gleichbehandlung	29
3.8	Überzeichnung des Angebots	30
4	Beurteilung des Angebots aus Sicht der Bieterin und Darstellung der Interessen der Stakeholder	31
4.1	Geschäftspolitische Ziele und Absichten der Bieterin	31
4.1.1	Gründe für das Angebot	31
4.1.2	Künftige Unternehmenspolitik	31
4.1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen und Börsenotierung	32
4.2	Darstellung der Interessen der Stakeholder	33
4.2.1	Auswirkungen auf die Flughafen Wien AG	33
4.2.2	Auswirkung auf die Aktionäre und Börsenotierung	33
4.2.3	Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation und Standortfragen	34
4.2.4	Auswirkungen auf Gläubiger und öffentliches Interesse	34
5	Beurteilung des Angebots durch den Vorstand	35
5.1	Argumente gegen eine Annahme des Angebots	36
5.1.1	Aus der Sicht des Vorstands	37
5.1.2	Aus der Sicht des Aktionärs	36
5.2	Argumente für eine Annahme des Angebots	37
5.2.1	Aus der Sicht des Vorstands	38
5.2.2	Aus der Sicht des Aktionärs	37
6	Sonstige Angaben	39

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 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 hat im Geschäftsjahr 2015 Flugverbindungen zu 181 Destinationen in 73 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 sogar von 23,4 Millionen Bürgern erreichbar. Im Geschäftsjahr 2015 wurden knapp 23 Millionen Menschen am Flughafen Wien 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 11-13 Boulevard de la Foire, L-1528 Luxemburg, eingetragen im Handelsregister des Großherzogtums Luxemburg unter B 167449 (die "*Bieterin*"). Das Grundkapital der Bieterin beträgt EUR 45.002. 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 29,9% Beteiligung an der Zielgesellschaft hält die Bieterin keine direkten oder indirekten 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 11-13 Boulevard de la Foire, L-1528 Luxemburg, eingetragen im Handelsregister des Großherzogtums Luxemburg unter B 151630 ("*Global InfraCo*").

Rechtliche Alleingesellschafterin von Global InfraCo 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 Global InfraCo 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 („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 45,1 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 29 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 29 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 20,5 Milliarden einer der weltweit größten Investoren im Bereich der systemrelevanten Infrastruktur.

Nach Angaben der Bieterin investiert IFM Investors auch langfristig im Flughafensektor und hält Beteiligungen an 16 Flughäfen, die zusammen jährlich 156,7 Millionen Passagiere pro Jahr abfertigen.

Hinsichtlich weiterer Details wird auf die Angebotsunterlage der Bieterin auf 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

- Global InfraCo
- IFM GIF
- Codan Trust (ausschließlich in seiner Funktion als Treuhänderin von IFM GIF)
- Eurogrid International CVBA
- Eurogrid GmbH
- 50Hertz Transmission GmbH
- Global InfraCO NL Coöperatief UA
- IFM OPI Holding (UK) Ltd
- IFM Investors (ausschließlich in ihrer Funktion als Beraterin 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 des Angebots angesehen.

1.2.4 Beteiligung der Bieterin an der Zielgesellschaft

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Angebots hält die Bieterin 6.279.000 (sechs Millionen zweihundertneunundsiebzigttausend) Aktien, welche in Summe 29,9% des gesamten Grundkapitals der Zielgesellschaft entsprechen. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Angebots halten weder die Geschäftsführer der Bieterin, noch die mit der Bieterin gemeinsam vorgehenden Rechtsträger Aktien an der Zielgesellschaft.

1.3 Angebot / Äußerung der Zielgesellschaft

Die Bieterin hat am 01.04.2016 ein freiwilliges öffentliches Angebot gemäß §§ 4 ff Übernahmegesetz für die Aufstockung um bis zu 10,0% des Grundkapitals an der Flughafen Wien AG veröffentlicht.

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 Börsentagen ab Veröffentlichung der Angebotsunterlage, spätestens aber fünf Börsentage 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 20,1% in Streubesitz. Von den übrigen 79,9% 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 29,9% werden von Airports Group Europe S.à r.l. gehalten.

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 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 2015, 2014 und 2013 wie folgt dar, wobei die Werte für 2015 das vorläufige Ergebnis sind – die Veröffentlichung des geprüften Abschlusses wird bis Ende April 2016 erfolgen:

in EUR Mio. (wenn nicht anders angegeben)	2015*	2014	2013
Gesamtumsatz	654,4	630,2	622,0
davon Airport	359,2	344,1	331,4
davon Handling	151,3	145,7	151,9
davon Retail & Properties	128,2	123,8	121,2
davon Sonstige Segmente	15,6	16,6	17,5
EBITDA	275,2	250,2	241,5
EBITDA-Marge (in %) ¹	42,0	39,7	38,8
EBIT	142,9	119,8	112,1
EBIT-Marge (in %) ²	21,8	19,0	18,0
ROCE (in %) ³	7,0	5,6	5,1
Konzernergebnis nach Minderheiten	100,4	82,5	73,3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	228,4	220,6	204,4
Eigenkapital	1.020,0	952,5	905,9
Eigenkapitalquote (in %)	53,4	50,3	46,4
Nettoverschuldung	466,0	506,2	633,4
Bilanzsumme	1.909,7	1.892,2	1.953,9

Gearing (in %)	45,7	53,1	69,9
Investitionen ⁴	79,9	75,1	72,8
Ertragsteuern	30,5	24,8	23,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ⁵	4.360	4.306	4.399
Mitarbeiter zum Stichtag 31.12.	4.380	4.208	4.247
Anzahl ausgegebener Aktien (in Mio.)	21	21	21
KGV (per 31.12.)	18,3	19,5	17,5
Gewinn je Aktie (in EUR)	4,78	3,93	3,49
Dividende je Aktie (in EUR)	2,00	1,65	1,30
Dividenden-Rendite (per 31.12.; in %)	2,3	2,1	2,1
Payout-Ratio (in % vom Jahresgewinn)	41,8	42,0	37,3
Marktkapitalisierung (per 31.12.)	1.839,6	1.613,2	1.281,0
Börsenkurs: Höchstwert (in EUR)	89,70	81,50	61,43
Börsenkurs: Tiefstwert (in EUR)	75,22	59,38	41,00
Börsenkurs: Wert per 31.12. (in EUR)	87,60	76,82	61,00
Buchwert pro Aktie (in EUR)	48,57	45,35	43,14
Marktgewichtung ATX / ATX Prime ⁶	1,6	1,5	n.a.

Quelle: Geschäftsbericht 2014 Flughafen Wien AG

* 2015: vorläufige Ergebnisse

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 2014 Umstufung der VIE-Aktie vom ATX Prime in den ATX und per März 2016 Umstufung vom ATX in den ATX Prime.

2.2 Analyse des buchmäßigen Eigenkapitals

Finanzkennzahlen	2015*	2014	2013
Nettoverschuldung in EUR Mio. ¹	466,0	506,2	633,4
Eigenkapitalquote in %	53,4	50,3	46,4
Gearing in % ²	45,7	53,1	69,9
Buchmäßiges Eigenkapital in EUR Mio.	1.020,0	952,5	905,9
Working Capital in EUR Mio.	-120,3	-101,0	-80,1
Anlagenintensität in % ³	91,6	95,3	95,1
Anlagendeckungsgrad in % ⁴	91,4	90,1	89,0

Quelle: Geschäftsbericht 2014 Flughafen Wien AG

*Vorläufige Ergebnisse 2015

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 vorläufigen konsolidierten Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31.12.2015 beträgt der Buchwert je Aktie rund EUR 48,57. Der Angebotspreis liegt somit, bezogen auf den vorläufigen Jahresabschluss zum 31.12.2015, um rund EUR 51,43 über dem Buchwert je Aktie, das sind rund 106%.

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. Insgesamt 75 Airlines fliegen 181 Ziele in 73 verschiedenen Ländern an (Ende 2015).

Das Einzugsgebiet des Flughafen Wien 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.

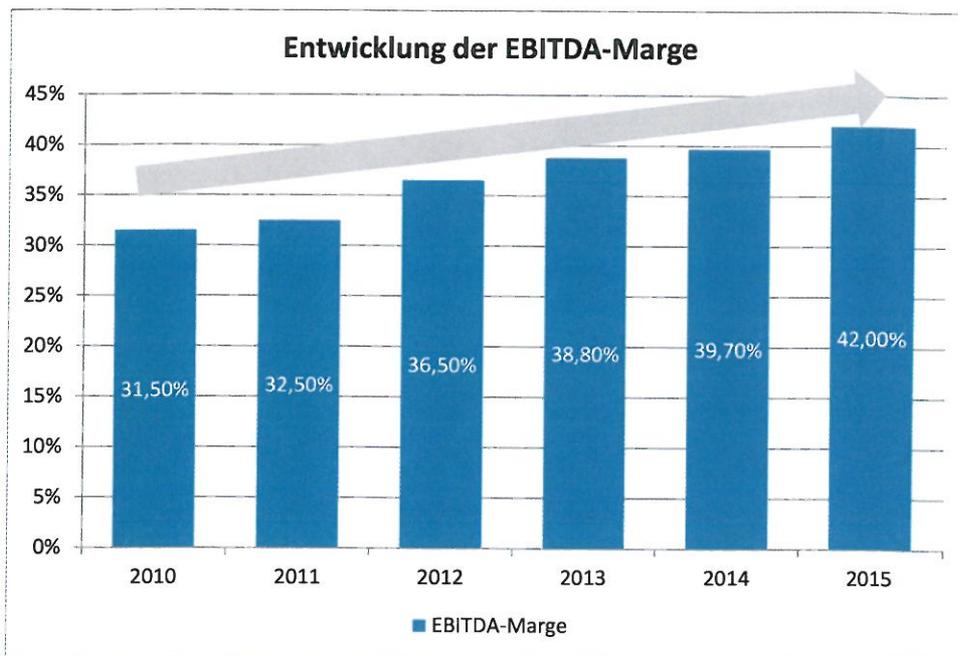
Die Catchment Area liegt in einer der wachstumsstärksten Regionen Europas. Der wirtschaftliche Aufholprozess dieser Regionen bewirkt auch eine wachsende Reisebereitschaft.

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 neuen 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.

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 wieder, die seit 2010 eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung zeigt. Im Jahr 2015 konnte als vorläufiger Höchststand ein Wert von über 42% erreicht werden.

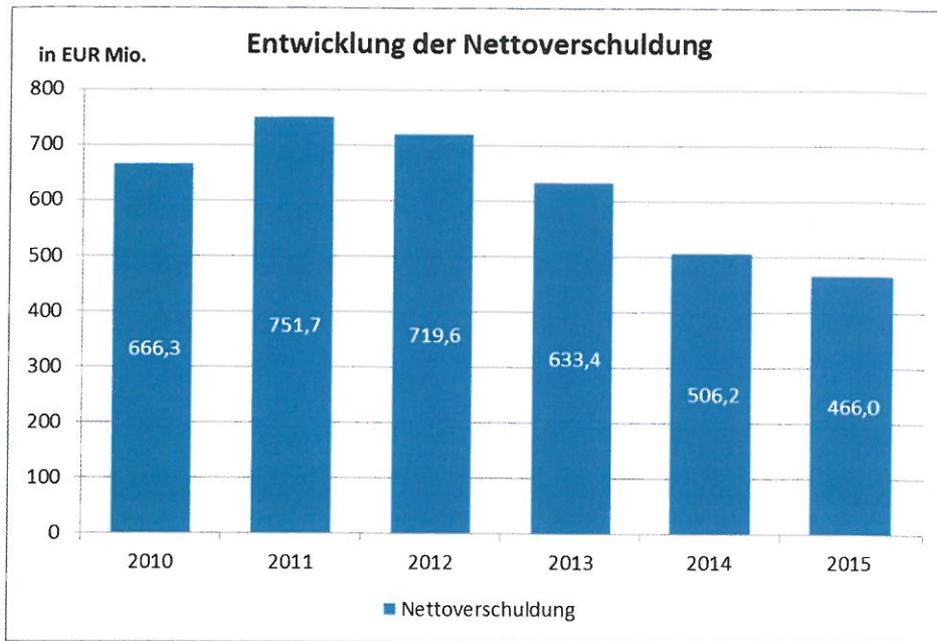
Entwicklung EBITDA-Marge 2010 – 2015:



Quelle: interne Daten der Flughafen Wien AG

Zugleich ist es der die Flughafen-Wien-Gruppe gelungen, die Nettoverschuldung seit 2010 deutlich zu reduzieren. Diese Entwicklung eröffnet wichtige finanzielle Spielräume für zukünftige Investitionen.

Entwicklung der Nettoverschuldung 2010 – 2015:



Quelle: interne Daten der Flughafen Wien AG

Dienstleistungsqualität

Hohe Servicequalität, 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, 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. 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. Aufgrund neuer gesetzlicher Bestimmungen ist die

Zuständigkeit für das Verfahren in der zweiten Instanz mit Ende 2013 auf das neue Bundesverwaltungsgericht übergegangen. Aus heutiger Sicht rechnet die FWAG mit einer zweitinstanzlichen Entscheidung im Laufe des Jahres 2016. In der Folge muss auch mit der Befassung der Höchstgerichte, eventuell auch des EuGH, gerechnet werden.

Wachstumspotenziale im Non-Aviation Bereich

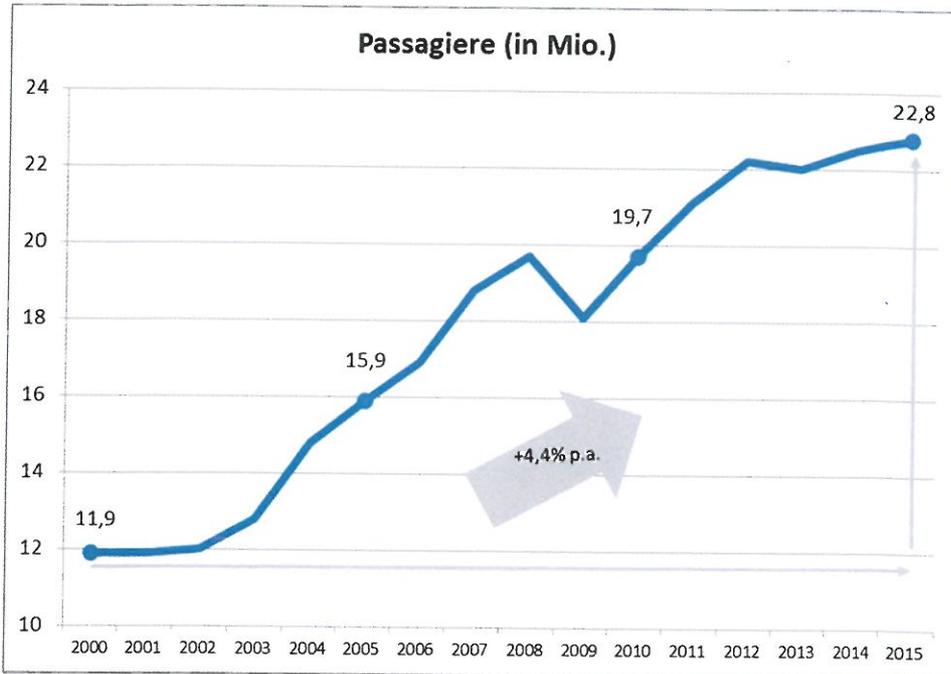
Besondere Wachstumspotenziale sieht FWAG im Bereich Shopping und Gastronomie sowie Immobilien. Durch ein Bündel an verschiedenen Maßnahmen soll in den nächsten Jahren die Attraktivität des Angebots gezielt erhöht und zu den führenden internationalen Airports in diesem Bereich aufgeschlossen werden. Die getroffenen Maßnahmen beziehen sich unter anderem auf die Optimierung des verfügbaren Markenportfolios, die Umsetzung neuer Shop-Konzepte, die Attraktivierung von Shopflächen sowie die Neukonzeption des Passagierflusses im Terminal (z.B. walk-through-Konzepte). Der Aufsichtsrat der Gesellschaft hat einem Planungsbudget im Umfang von EUR 39 Mio. zugestimmt, um insbesondere durch eine Terminalverbesserung die Retail Fläche um bis zu 10.000 m² auszuweiten. Auch in den kommenden Jahren sieht die FWAG in diesem Bereich noch erhebliches Wachstumspotenzial, das insbesondere im Rahmen der zukünftigen Terminalentwicklung realisiert werden soll.

Im Immobilienbereich verfolgt die FWAG eine ausgewogene Entwicklungsstrategie, die auf den weiteren Ausbau der „Airport City Vienna“ abzielt. Unter diesem Titel will die FWAG in den kommenden Jahren gezielt in Produktsegmente mit einem attraktiven Ertrags-/Risikoprofil investieren. Dazu zählen insbesondere die Segmente Hotellerie, Meeting & Conferencing, Büro- und Frachtimmobilien. Je nach Projekt wird sich FWAG dabei in unterschiedlicher Tiefe in der Wertschöpfungskette engagieren.

Wachstumspotenziale Aviation

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

PAX-Entwicklung 2000 – 2015 (in Mio. Passagiere):



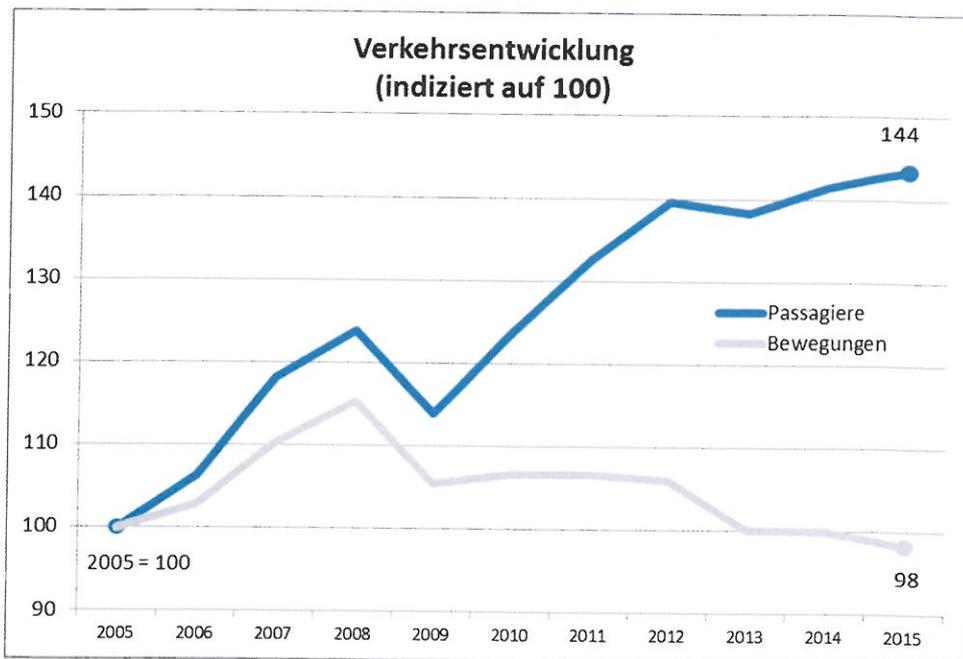
Quelle: interne Daten der Flughafen Wien AG

Aufbauend auf der globalen Entwicklung des Luftverkehrs mit prognostizierten Wachstumsraten beim Passagieraufkommen von durchschnittlich rund 4,0% p.a. bis 2034 (Quelle: DKMA, Global Traffic Forecast 2015-2034) geht die FWAG auch in den kommenden Jahren von einem robusten Wachstum in Wien aus.

Ohne Wachstum haben sich in den vergangenen Jahren die Flugzeugbewegungen entwickelt. Dieser Trend ist vor allem auf den Einsatz größerer Flugzeuge (insbesondere beim Homecarrier Austrian Airlines) und die Steigerung des Sitzladefaktors zurückzuführen. Während die Zahl der Passagiere in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen ist, haben sich die Bewegungen seit 2005 leicht reduziert. 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. Die FWAG verfolgt mit Nachdruck das anhängige Verfahren 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 befindet sich derzeit in der zweiten Instanz des laufenden behördlichen Genehmigungsverfahrens. Mit einer Entscheidung des zuständigen Bundesverwaltungsgerichts wird aus heutiger Sicht im Laufe des Jahres 2016 gerechnet.

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 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.

Auf nationaler Ebene ist seit dem Inkrafttreten des Flugabgabegesetzes (FlugAbgG) im Jahr 2011 eine zusätzliche Kostenbelastung für Airlines bzw. Passagiere entstanden. Die einzuhebenden Beträge richten sich nach der Entfernung des Flugziels und betragen derzeit pro abfliegenden Passagier EUR 7 für Kurz-, EUR 15 für Mittel- sowie EUR 35 für Langstreckenflüge. 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 knapp 46% 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. Trotz eines Passagierrückgangs konnte die AUA ihr Ergebnis (EBIT) im Geschäftsjahr 2015 von zuvor 17 Mio. EUR auf 54 Mio. EUR deutlich verbessern.

Die zur airberlin-Gruppe gehörenden Fluglinien NIKI und airberlin nehmen mit einem Marktanteil von 10,6% bzw. 6,4% die Plätze 2 und 3 im Kundenranking der FWAG ein. Die wirtschaftliche Situation der airberlin-Gruppe ist trotz umfassender Maßnahmen zur Verbesserung der Ertragskraft und der Kosteneffizienz sowie der Unterstützung durch den strategischen Partner Etihad weiterhin angespannt und mit Unsicherheiten behaftet.

Die heimische Tochter NIKI ist laut Konzernangaben im operativen Betrieb profitabel, jedoch auch von der übergeordneten Strategie und Entwicklung der airberlin-Gruppe

betroffen. Das Codeshare-Programm mit Etihad Airways wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut und umfasst nun mehr als 430 wöchentliche Codeshare-Flüge in über 30 Destinationen. Innereuropäisch wurde und wird das Destinationsportfolio angepasst, wobei der Fokus weiterhin auf Tourismusdestinationen liegt.

Ertragsdruck im Bereich Abfertigungsdienste durch gedämpftes Bewegungswachstum

Bei den Abfertigungsdiensten hat der Preisdruck seitens der Airlines in den vergangenen Jahren zugenommen, 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 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 bringen die Erträge aus dem Bereich Handling zunehmend unter Druck.

Initiativen der Europäischen Kommission in Richtung einer weiteren Liberalisierung der zugangsbeschränkten Bodenverkehrsdienste sind derzeit nicht absehbar. Die Zulassung eines dritten Handling-Agents im Bereich Ramp-Handling am Flughafen Wien ist daher in den nächsten Jahren nicht zu erwarten.

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.

In der unmittelbaren Catchment Area sind insbesondere die Aktivitäten von Ryanair am Standort Bratislava zu erwähnen. Für den Sommerflugplan 2016 wurden von

Ryanair weitere Ausbaupläne angekündigt. Damit sollen verstärkt Passagiere aus Österreich angesprochen werden.

2.4 Entwicklung der at-Equity Beteiligungen

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

- Am Flughafen Malta hielt die FWAG bis 30.3.2016 einen Anteil von durchgerechnet rund 33% der Aktien. Dieser konsolidierte Anteil hat sich per 31.3.2016 auf knapp über 48,4% erhöht und zwar durch den Kauf der Anteile von SNC-Lavalin Group Inc., an MMLC (Malta Mediterranean Link Consortium Limited). MMLC ist ihrerseits mit 40% am Flughafen Malta beteiligt. Durch den Erwerb der indirekten Anteile von SNC-Lavalin Group Inc. (Anteil an MMLC 38,75%) erhöht sich der Anteil der Flughafen Wien AG an MMLC von 57,1 % auf mehr als 95%. Durch die Umstellung auf Vollkonsolidierung der Beteiligung an MMLC ab dem Closing verändert sich der Ausblick der Flughafen-Wien-Gruppe für 2016 (vor Neubewertungseffekten durch den Erwerb) positiv bezüglich EBITDA von bisher mindestens € 280 Mio. auf mindestens € 310 Mio. und das Nettoergebnis vor Minderheiten von bisher mindestens € 105 Mio. auf mindestens € 115 Mio. Die Neubewertung der Beteiligung wird voraussichtlich auch zu einer positiven Änderung im Eigenkapital der Flughafen-Wien-Gruppe führen – dies wird sich auch als Einmaleffekt in der Gewinn- und Verlustrechnung niederschlagen.

Der Airport Malta entwickelte sich in den vergangenen Jahren äußerst positiv. Im Jahr 2015 wurde eine Rekordzahl von 4,6 Mio. Passagiere abgefertigt (+7,7% gegenüber 2014). Die Verkehrsprognose für 2016 geht von einer weiteren Steigerung um 2,4% aus. Die positive Verkehrsentwicklung sowie die Schaffung neuer Ertragspotenziale und die Verbesserung der Kosteneffizienz haben zu einer deutlichen Steigerung im Ergebnis (EBITDA) sowie der Rentabilität (EBITDA-Marge) geführt. Das EBITDA kletterte im Jahr 2015 auf einen Wert von EUR 35,6 Mio. und konnte damit seit 2010 um durchschnittlich

9% pro Jahr gesteigert werden. Die EBITDA-Marge erreichte im Geschäftsjahr 2015 mit einem Wert 53,2% ebenfalls einen neuen Höchststand.

- Am Flughafen Košice ist die Flughafen Wien AG indirekt mit 66% beteiligt. Der Flughafen Košice verzeichnete mit 410.449 Passagieren im Geschäftsjahr 2015 einen deutlichen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr (+15,1%). Besonders stark entwickelte sich der Linienverkehr (+26%). Mit Kiew, Mailand, Doncaster und Bristol wurden im Jahr 2015 vier neue Destinationen aufgenommen.

3 Inhalt des Angebots

3.1 Kaufgegenstand

Das Angebot ist auf den Erwerb von maximal 10,0% des Grundkapitals der Flughafen Wien AG gerichtet.

Ausgehend von vorstehendem Absatz richtet sich das Kaufangebot der Bieterin daher auf den Erwerb von maximal 2.100.000 Aktien der Flughafen Wien AG (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 2015 sind 11.964 bzw. zum 31. März 2016 12.404 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 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 4.1 des Angebots).

3.2 Angebotspreis

Die Bieterin bietet den Inhabern der kaufgegenständlichen Aktien den Erwerb der kaufgegenständlichen Aktien zu einem Preis von EUR 100,00 (in Worten: Euro Einhundert Komma Null Null) cum Dividende 2015 je Aktie („Angebotspreis“) an. "Cum Dividende 2015" bedeutet, dass die annehmenden Aktionäre zusätzlich zum Angebotspreis keine Dividende für das Geschäftsjahr 2015 erhalten, sofern Dividenden ausgeschüttet werden.

Gemäß § 15 (1) ÜbG schließt die Bieterin eine nachträgliche Erhöhung des Angebotspreises ausdrücklich aus. Die Bieterin behält sich jedoch eine sonstige nachträgliche Verbesserung ihres Angebots gemäß § 15 (1) ÜbG 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).

3.3 Angemessenheit des Angebotspreises

3.3.1 Relation des Angebotspreises zum historischen Aktienkurs

Am letzten Börsetag vor Bekanntgabe der Angebotsabsicht, dem 11.03.2016, betrug der Schlusskurs der Flughafen Wien Aktie an der Wiener Börse EUR 82,73. Der Angebotspreis von EUR 100,00 liegt somit um EUR 17,27 (20,88%) über dem Schlusskurs der Aktie am 11.03.2016.

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 11.03.2016) ergeben sich im Vergleich zum Angebotspreis folgende Prämien:

	1 Monat¹	6 Monate²	12 Monate³	24 Monate⁴	36 Monate⁵
Durchschnittskurs	80,51	83,37	81,62	75,59	69,50
Prämie	24,21%	19,95%	22,52%	32,29%	43,88%

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

- 1) Berechnungszeitraum: 12.02.2016 bis 11.03.2016 (jeweils inklusive dieser Tage)
- 2) Berechnungszeitraum: 14.09.2015 bis 11.03.2016 (jeweils inklusive dieser Tage)
- 3) Berechnungszeitraum: 12.03.2015 bis 11.03.2016 (jeweils inklusive dieser Tage)
- 4) Berechnungszeitraum: 12.03.2014 bis 11.03.2016 (jeweils inklusive dieser Tage)
- 5) Berechnungszeitraum: 12.03.2013 bis 11.03.2016 (jeweils inklusive dieser Tage)

Die Liquidität hat sich in den vergangenen Jahren folgendermaßen entwickelt:

	2013	2014	2015	2016¹
Durchschnittliche tägliche Handelsvolumina (Stück)	22.299	37.348	21.984	16.125

Quelle: Wiener Börse AG (Doppelzählung)

- 1) Berechnungszeitraum: bis inklusive 11.03.2016

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
Commerzbank	02.03.2016	100,0	buy
Erste Bank	02.03.2016	99,0	buy
Kempen	02.03.2016	81,0	neutral
Morgan Stanley	02.03.2016	99,0	overweight
RBC	02.03.2016	91,0	outperform
HSBC	03.03.2016	96,0	buy
RCB	03.03.2016	90,0	buy
Citi	12.04.2016	110,0	neutral

1) Aktuelle Analysen seit 02.03.2016, Publikation der vorläufigen Ergebnisse 2015 bis zum Tag der Veröffentlichung der Äußerungen des Vorstandes (am 13.04.2016)

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 der vorläufigen Ergebnisse 2015 erstellt wurden – und damit den aktuellen Entwicklungen des letzten Monate Rechnung tragen.

Die Darstellung zeigt, dass der Angebotspreis von EUR 100,00 innerhalb der Bandbreite der Analystenempfehlungen für Kursziele von EUR 81,0 bis EUR 110,0 liegt.

3.4 Annahmefrist und Abwicklung des Angebots

Das Angebot kann von Freitag, den 1. April 2016 bis einschließlich Donnerstag, den 28. April 2016, 15.00 Uhr (Wiener Ortszeit) angenommen werden. Dies entspricht einer Annahmefrist von zwanzig Börsedagen. 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 Übernahmeangebots wird auf Punkt 5. der Angebotsunterlage verwiesen.

3.5 Nachfrist

Die Annahmefrist wird nicht um drei Monate als Nachfrist 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 Angebot.

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, wird nach dem Ermessen der Annahme- und Zahlstelle auf die nächste ganze Zahl auf- oder 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 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.

4.1.2 Künftige Unternehmenspolitik

IFM GIF verfolgt nach eigenen Angaben 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 nach eigenen Angaben, keinen Einfluss auf das Tagesgeschäft oder die zukünftige Strategie der Zielgesellschaft auszuüben. IFM GIF und IFM Investors sind aber 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.

4.1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Börsenotierung

Die Notierung im Marktsegment Prime Market der Wiener Börse basiert inter alia auf einem gewissen Streubesitz bzw. einer Mindest-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 auf dem aktuellen Kursniveau der Flughafen Wien Aktie bei Weitem überschritten.

Nach Angaben der Bieterin ist ein Delisting der Zielgesellschaft nicht das Ziel des Angebots. Ein Widerruf 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 auch bei hoher Annahmquote eine mögliche Konsequenz des Angebots sein könnte. Eine potenzielle Beendigung des Börsehandels würde die marktmäßige Preisbildung erschweren.

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 Börsenotierung

Durch die gegenüber dem Status Quo gesteigerte Konzentration der Stimmrechte der Bieterin in einer möglichen Bandbreite von 29,9-39,9% 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 eingeschränkt. Die Konzentration des Stimmrechtsbesitzes erhöht sich im Falle der Vollannahme 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.

Ein Delisting der Flughafen Wien AG ist nach Angaben der Bieterin aus heutiger Sicht nicht das Ziel des Angebots (siehe Punkt 7.3 des Angebots). In Bezug auf die derzeitigen syndizierten Kernaktionäre (Land Niederösterreich und Stadt Wien) ist dem Vorstand weder eine Verkaufsabsicht noch der Wunsch nach Delisting bekannt.

4.2.3 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 FWAG zu erwarten.

4.2.4 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 zu erwarten, die das öffentliche Interesse berühren könnten.

5 Beurteilung des Angebots durch den Vorstand

Der Vorstand der Zielgesellschaft rät 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 durch das Angebot derzeit keine Verschlechterung ihrer gegenwärtigen Position zu erwarten.

Die weitere Reduktion des Streubesitzes wirft allerdings grundsätzliche Fragen in Bezug auf die künftige Kapitalmarktstrategie und -präsenz des Unternehmens auf.

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 (1) ÜbG gebunden.

Der Vorstand weist auf die seiner Ansicht nach guten Wachstumsperspektiven des Unternehmens bei Umsatz und Ergebnis hin, die aus heutiger Sicht nicht adäquat im aktuellen Aktienkurs berücksichtigt sind.

Zwei aktuelle Entwicklungen nach der Ankündigung des Angebots und dessen Höhe von 100 Euro pro Aktie (98 Euro plus 2 Euro Dividende für 2015) sind nach Einschätzung des Vorstands bedeutend:

- Die Anteilsaufstockung beim Flughafen Malta, die zu einer signifikanten Erhöhung der Guidance 2016 bezüglich Umsatz, EBITDA und Nettoergebnis führte.
- Die Bekanntgabe des Investitionsprogramms bis 2023 für die Terminalerweiterung, das künftig zu höheren Erlösen und einer verbesserten Rentabilität führen wird, wobei das dafür nötige Investitionsvolumen mit max. EUR 500 Mio. niedriger ist, als es ein Großteil der Analysten erwartet hat.

Des Weiteren sei darauf hingewiesen, dass sich die aktuelle Pay-out-Ratio (Ausschüttungsquote bezogen auf den Nettogewinn) mit 41,7% für 2015 eher am unteren Rand der angegebenen Spanne von 40 bis 50% bewegt und es daher bei vollem Ausschöpfen der Quote künftig zu 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 zu weiteren Ergebnissteigerungen führen (siehe Seite 35), 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.

5.1.2 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. Aus der Sicht des Vorstandes ist die Aufrechterhaltung der Börsennotierung ein wichtiges strategisches Ziel der Gesellschaft.

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 29,9-39,9% 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 für Stadt Wien, NÖ Landes-Beteiligungsholding GmbH für das Land Niederösterreich sowie die Mitarbeiterstiftung eine Annahme des Angebots ausschließen. Daher müssten die angestrebten 29,9% bis 39,9% 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 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 könnte durch den langfristigen Verbleib im 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. Daher könnte ein Verkauf für den Aktionär vorteilhaft sein. (Aus der Sicht des Vorstandes wäre diese Auswirkung negativ zu beurteilen.)

Sollten die zukünftigen Unternehmenswertsteigerungspotenziale und damit einhergehende Kursteigerungen der Aktie der Zielgesellschaft nicht realisiert werden können (siehe 5.1.2), wäre ein Verkauf zum angebotenen Preis für den Aktionär günstig.

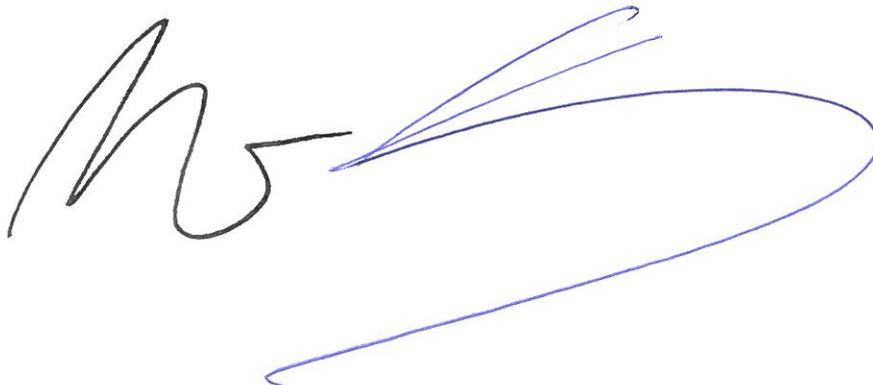
5.2.2 Aus der Sicht des Vorstands

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 7007-0 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.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'M' followed by a long, sweeping horizontal stroke that curves upwards at the end.