

**HV-Bericht**

# Flughafen Wien AG

**WKN 884216 ISIN AT0000911805**

am 23.04.2009 in Wien

*Umsatzplus in schwierigem Fahrwasser*

## Tagesordnung

1. Bericht über das Geschäftsjahr 2008
2. Verteilung des Bilanzgewinnes
3. Entlastung des Vorstandes und des Aufsichtsrates
4. Vergütung des Aufsichtsrates
5. Wahlen in den Aufsichtsrat
6. Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2009

## HV-Bericht Flughafen Wien AG

Zu ihrer 19. ordentlichen Hauptversammlung hatte die Flughafen Wien AG (VIE AG) für den 23. April 2009 in das MEC (Millenium Event Center) in Wien eingeladen. Das im Vorjahr gebuchte Austria Vienna Center war für den heutigen Termin schon belegt, wie der Aufsichtsratsvorsitzende Johannes Coreth mitteilte. Dennoch fand sich ausreichend Platz für die rund 300 Aktionäre und Gäste, darunter auch Dorothee Schlosser von GSC Research.

Beim Einlass, der mit hohen Sicherheitsvorkehrungen einherging, machten Umweltschützer der Organisation „Global 2000“ auf sich aufmerksam, indem sie Flugblätter an die Eintretenden verteilten, auf denen getitelt wurde: „Nein zur 3. Startbahn“. Auf einem in Form einer Landebahn ausgerollten Teppich war zu lesen: „Stop Keine 3. Startbahn.“ Der Protest verlief allerdings ruhig, so dass die Hauptversammlung ihren gewohnten Verlauf nehmen konnte.

Der Versammlungsleiter begrüßte die Teilnehmer der Hauptversammlung pünktlich um 10 Uhr und stellte daraufhin Dr. Rupert Brix als beurkundenden Notar vor. Danach äußerte er sich zum Wechsel im Vorstand. Herr Coreth begrüßte den neuen Vorstand Ernest Gabmann und teilte dem Publikum mit, dass der ehemalige Vorstand Mag. Christian Domany für die nächste Periode nicht mehr zur Verfügung steht. Wie bereits in den vergangenen Jahren ging dem Vorstandsbericht ein Imagefilm über den Flughafen Wien voraus. Anschließend erteilte Herr Coreth dem Vorstandssprecher Mag. Herbert Kaufmann das Wort.

## Bericht des Vorstands

Einleitend gab Herr Kaufmann eine kurze Rückschau auf das vergangene Geschäftsjahr. Trotz des derzeit sehr schwierigen Umfelds konnte der Sprecher des Vorstands zum wiederholten Mal von einem Rekordjahr für den Flughafen Wien sprechen. Wenngleich sich das Unternehmen insbesondere im zweiten Halbjahr 2008 der Wirtschaftskrise nicht entziehen konnte und dies eine Abflachung des Verkehrsgeschehens mit sich brachte, steigerte sich der Gesamtumsatz um 5,1 Prozent auf 548,1 Mio. Euro. Zwar konnten die ursprünglichen Annahmen eines 8-prozentigen Passagierwachstums nicht gehalten werden, dennoch wurde mit 5,2 Prozent wieder ein Wachstum über dem europäischen Durchschnitt erzielt. Im gesamteuropäischen Durchschnitt hingegen war ein Rückgang von 0,7 Prozent zu verzeichnen.

Beim EBITDA konnte den weiteren Angaben zufolge ein Zuwachs von 5,7 Prozent auf 201,9 Mio. Euro verzeichnet werden, während das Konzernergebnis nach Minderheiten um 4 Prozent auf 91,1 Mio. Euro anstieg. Nach Aussage von Herrn Kaufmann hält man sich seitens des Unternehmens streng an die Ansage, 60 Prozent des Net Profits an die Aktionäre auszuschütten, und so wird der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende von 2,60 Euro je Aktie vorgeschlagen, was einer Erhöhung von 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Im Folgenden erläuterte Herr Kaufmann dann die Finanzergebnisse im Einzelnen. Die sonstigen betrieblichen Erträge sind demnach gegenüber dem Vorjahr um 7,5 Prozent auf 13,2 Mio. Euro zurückgegangen, was der Auflösung einer Rücklage in Höhe von 2,6 Mio. Euro im Jahr 2007 geschuldet war. Außerdem wurden mehr Eigenleistungen in Höhe von 1,1 Mio. Euro aktiviert. Die Abschreibungen sind um 2,8 Prozent auf 68,7 Mio. Euro gesunken. Während das EBIT gegenüber dem Vorjahr um 10,7 Prozent auf 133,3 Mio. Euro anstieg, veränderte sich das Finanzergebnis von minus 6,4 auf minus 14,3 Mio. Euro. Bei dieser Kennziffer sind laut Herrn Kaufmann Abschreibungen von Wertpapieren aus der Veräußerung eines Fonds berücksichtigt sowie Zinserträge.

Danach kam der Vorstandssprecher auf die Umsatzstruktur zu sprechen. Den größten Beitrag zum Gesamtumsatz steuerte das Segment Airport mit 250,8 Mio. Euro (+3,6 Prozent) bei, gefolgt vom Segment Handling mit 152,2 Mio. Euro (+3,5 Prozent) und dem Bereich Non-Aviation mit 144,5 Mio. Euro (+9,3 Prozent). Wie Herr Kaufmann bereits anlässlich vergangener Hauptversammlungen betont hatte, müsste der Bereich Ground-Handling aus der Betrachtung herausgenommen werden, um eine Vergleichbarkeit mit anderen, insbesondere im angelsächsischen Raum ansässigen, börsennotierten Flughäfen zu gewährleisten. In diesem Fall würde sich für den Bereich Non-Aviation ein Anteil am Gesamtumsatz von 36,1 Prozent ergeben, was nach den Worten des CEO eine absolut benchmarkfähige Kennziffer repräsentiert.

In weiterer Folge kam der Vorstandssprecher dann auf den Betriebsaufwand zu sprechen. Nachteilig wirkte sich hier der Preisanstieg für Treibstoffe und Energie im Jahr 2008 auf die materialbezogenen Leistungen

aus, was einen Anstieg des Betriebsaufwands um 8 Prozent nach sich zog. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen, die insgesamt um 5 Prozent angestiegen sind, hob Herr Kaufmann die Bedeutung von Aufwendungen im Bereich Marktkommunikation hervor, die für gemeinsame Aktivitäten mit Airlines aufgewendet wurden. Wertberichtigungen von Forderungen sind von 2,4 auf 3,4 Mio. Euro angestiegen und betreffen Außenstände von Airlines, die schwer einbringbar sind.

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit belief sich auf plus 148,4 Mio. Euro, während sich der Cashflow aus Investitionstätigkeit mit minus 234,7 Mio. Euro negativ darstellt. Dabei sind nach Aussage von Herrn Kaufmann Auszahlungen für Anlagenzugänge in Höhe von 268 Mio. Euro zu berücksichtigen, weiterhin Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen in Höhe von 97 Mio. Euro und der Ankauf anderer Wertpapiere in Höhe von 62 Mio. Euro.

Anschließend folgte ein kurzer Blick in die Konzernbilanz. Auf der Passivseite ist demnach ein von 734,9 auf 776,4 Mio. Euro gestiegenes Eigenkapital zu verzeichnen. Die langfristigen Schulden haben sich um 20 auf 626,7 Mio. Euro erhöht, was Herr Kaufmann mit der Aufnahme eines längerfristigen Kredits begründete. Auf der Aktivseite ist das kurzfristige Vermögen auf 171 (Vj.: 227) Mio. Euro gesunken, da Wertpapierbestände abgebaut wurden.

Auch in diesem Jahr konnte sich der Vorstandssprecher wieder über eine EBITDA-Marge von 36,8 Prozent freuen. Zum wiederholten Male wurde so die intern gesetzte Minimummarke von 35 Prozent trotz erschwelter Umfeldbedingungen übertroffen. Für das laufende Geschäftsjahr bremste Herr Kaufmann jedoch die Erwartungen und gab zu verstehen, dass dieses Langfristziel in 2009 möglicherweise nicht mehr zu halten sein wird.

Im weiteren Verlauf kam Herr Kaufmann dann auf die Investitionen zu sprechen. Ein Blick auf die Zahlen 2008 zeigt ein aktiviertes Gesamtinvestitionsvolumen von 299 Mio. Euro. Der Großteil hiervon entfällt - wenig überraschend - mit 292,9 Mio. Euro auf den Bau des neuen Terminals. Der nächste Blick des Vorstandschefs galt dem anberaumten Investitionsvolumen in Höhe von 937 Mio. Euro für die Jahre 2009 bis 2013 (ohne dritte Piste). Hierbei wird mit 695 Mio. Euro für nicht verschiebbare Projekte gerechnet, während das Investitionsvolumen für verschiebbare Projekte mit 242 Mio. Euro angesetzt wird.

Schließlich kam der Vorstandssprecher auf das bereits in der Presse vieldiskutierte und von vielen Aktionären mit Spannung erwartete Thema „Terminalerweiterung - Skylink“ zu sprechen. Wie Herr Kaufmann hierzu berichtete, ging man ursprünglich - im Jahr 2004 - von Kosten in Höhe von 400 Mio. Euro aus. Diese Kosten wurden allerdings mehr als ein Jahr vor dem Baubeginn angesetzt. Ein Anstieg der prognostizierten Kosten resultiert zum einen laut Herrn Kaufmann aus der Tatsache, dass das Terminal „mehr kann“. So wurden unter anderem Verbesserungen im Shoppingbereich, Sicherheitsauflagen, ein bodennahes Flugdecksystem und bessere revisionierbare Decken in die Planung mit einbezogen.

Mit Preissteigerungen im Baubereich in den Jahren 2006/07 und der ungünstigen Entwicklung der Stahlpreise sowie dem Auswechseln eines Haustechnikplaners begründete Herr Kaufmann dann die neue Schätzung der Kosten vor einem Jahr, die sich auf 657 Mio. Euro beliefen. Als sich dann schließlich im Januar dieses Jahres Differenzen zwischen den Berichten der damaligen Projektverantwortlichen und der begleitenden Kontrolle ergaben, wurde nach dem Vorstandswechsel das Ziviltechnikbüro Gobiet & Partner ZT GmbH mit der Evaluierung beauftragt. Die projektierten Gesamtkosten für das Terminal Skylink liegen nun nach Aussage des Vorstandssprechers bei 830 Mio. Euro, was bereits in einer Ad-hoc-Meldung einen Tag vor der Hauptversammlung zu lesen war. Diesbezüglich besteht aber noch ein Verbesserungspotenzial, wie Herr Kaufmann betonte. Andererseits seien nicht einschätzbare Risiken von 64 Mio. Euro nicht ausgeschlossen.

Auf Anregung des neuen Vorstands Gabmann, der für das Projekt Skylink verantwortlich zeichnet, wurden die Projektverantwortlichen ausgetauscht. Dipl.-Ing. Norbert Steiner, zuletzt tätig bei der ÖBB Immobilienmanagement GmbH und erfahren mit internationalen Großprojekten, wird neuer Projektverantwortlicher, so Herr Kaufmann. Da das prognostizierte Verkehrsaufkommen 2009 unter dem des Jahres 2007 liegen wird, - gerechnet wird mit einem Rückgang bei den Passagieren von 9 Prozent - ist ein Engpass am Terminal nicht zu erwarten, wie der Vorstandssprecher weiter ausführte. Mit der baulichen Fertigstellung wird im Sommer 2011 gerechnet.

Wie Herr Kaufmann dem Publikum mitteilte, will man den Ursachen für die Fehlkalkulation unbedingt auf den Grund gehen. Die Konsequenzen auf Seiten der Verantwortlichen seien schon jetzt gezogen worden.

So sollen genaue Untersuchungen unter Einbeziehung einer externen Expertise und der Revision des Flughafens Wien durchgeführt werden, die klären sollen, wie es zu der deutlichen Unterschätzung der Komplexität des Projekts kommen konnte.

Im weiteren Verlauf seines Vortrags kam Herr Kaufmann dann noch auf die Verkehrsergebnisse 2008 zu sprechen. Der Passagieranteil der AUA (Austrian Airlines) war demnach mit 49,6 (52,6) Prozent leicht rückläufig. An dieser Stelle äußerte sich der Vorstandssprecher kurz zur Diskussion über Marktdominanz und Wettbewerb. AUA und Lufthansa vereinen demnach bei einer gemeinsamen Betrachtung des Jahres 2008 einen Passagieranteil von 54,8 Prozent auf sich. Dies, so Herr Kaufmann, sei ein geringerer Prozentsatz, als die AUA noch vor wenigen Jahren alleine erwirtschaftet hat.

Für das laufende Geschäftsjahr wird den weiteren Angaben zufolge mit einem Passagieraufkommen von 18 Millionen Passagieren gerechnet, aufgrund der Langzeitprognose erwartet man hier aber kontinuierliche Steigerungen. Am Ende der Skala könnten es bis zu 40 Millionen Passagiere sein, wenn man ein Best case-Szenario im Jahr 2020 unterstellt. Die Schlüsselkompetenzen des Flughafens Wien waren ein weiterer Themenschwerpunkt von Herrn Kaufmann. Als solche definierte er den Standort des Flughafens Wien, die hohe Qualität, Kapazitäts- und Ausbauprojekte sowie Tarife und Incentives.

Einen besonderen Standortvorteil stellt laut Herrn Kaufmann die Catchment Area dar. Da die Penetrationen und Flugreisen pro Einwohner und Jahr in Osteuropa kleiner sind als in Österreich, bietet sich hier ein Markt mit besonderen Wachstumschancen. Wien sei der beste östlichste Hub, Istanbul stelle dabei die einzige Alternative dar, kämpfe aber mit Kapazitätsengpässen. Nicht zuletzt die hohe Qualität - an dieser Stelle nannte der Vorstandssprecher die „ungeschlagene“ Minimum-Connecting-Time von 25 Minuten am Flughafen Wien - soll durch die Terminalerweiterung gewährleistet bleiben, auch bei steigendem Verkehr.

Weiterhin stützt das Ausbauprojekt „3. Piste“ die Hub-Funktion des Flughafens Wien, so der Vorstandssprecher. Mit Blick auf dieses Projekt gab Herr Kaufmann bekannt, dass das Mediationsverfahren vor drei Jahren abgeschlossen worden ist. Das daraufhin gegründete Dialogforum pflegt den Austausch mit Bürgerinitiativen und Anrainern, und derzeit wird noch auf den Bescheid der UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) gewartet.

Dankbar zeigte sich der CEO darüber, dass die Bundesregierung die bisherige Sicherheitsgebühr für Transferpassagiere von 8 Euro auf 4 Euro abgesenkt hat, wodurch sich die Wettbewerbsfähigkeit deutlich verbessert hat. Weiter vorangetrieben wurde die Systempartnerschaft mit der AUA, die es ermöglichen soll, dass diese auch unter neuer Eigentümerschaft der Lufthansa einen Hub Richtung Osteuropa betreibt.

Als Kernpunkte, die eine Einigung mit der AUA betreffen, nannte Herr Kaufmann die Verlängerung der geltenden Tarifanpassungsformel bis 2012, die ursprünglich in 2009 ausgelaufen wäre, eine Reduzierung der Sicherheitsgebühr für Transferpassagiere, eine Erhöhung des Transferincentives von 8,21 Euro auf 10,21 Euro für ein Jahr sowie eine Verlängerung des Handlingvertrags um drei Jahre.

Danach berichtete Herr Kaufmann noch kurz über die Entwicklung der internationalen Beteiligungen. Der Flughafen Kosice konnte demnach eine Passagiersteigerung von 33,3 Prozent verzeichnen, auch der Malta International Airport wuchs im Passagierbereich um 4,7 Prozent. Lediglich der Flughafen Friedrichshafen verzeichnete eine flache Entwicklung bei geringfügigem Passagierrückgang. Aufgrund der at equity-Konsolidierung haben die Beteiligungen Malta und Kosice rund 3,9 Mio. Euro zum Ergebnis des Flughafens Wien beigetragen.

Abschließend zeigte sich der Vorstandssprecher zuversichtlich trotz der angesprochenen Probleme mit Skylink, der Wirtschaftskrise und der AUA. Man habe nun gute Maßnahmen getroffen und könne langfristig in eine gesicherte gute Zukunft blicken, so Herr Kaufmann. Der Dank des Vorstandssprechers galt dann noch den Aktionären und dem Aufsichtsrat, dem Land Wien, der Mitarbeiterstiftung, aber auch den Anrainern und Bürgerinitiativen, die zu einem guten Klima beigetragen haben.

## Allgemeine Aussprache

Als erste Rednerin meldete sich eine Umweltschützerin zu Wort, die an die gesellschaftliche Verantwortung der VIE AG appellierte und sich besorgt über die Klimaveränderungen zeigte. Wissen wollte sie, ob ein Ausbaustop der dritten Landebahn in Erwägung gezogen wird und ob das UVP-Verfahren abgebrochen wird. Sollte dies nicht der Fall sein, befürchtete sie eine stärkere Lärmbelastung für die Anrainer.

Angesichts des prognostizierten Passagierrückgangs um 9 Prozent für das Jahr 2009 war die Notwendigkeit einer dritten Piste für sie nicht einzusehen.

Vorstandsmitglied Gerhard Schmid nahm sich der Fragen der Umweltschützerin an und gab hier zu bedenken, dass die Inbetriebnahme einer dritten Piste nicht zwangsläufig zu einem Anstieg des Lärmpegels führt, da sich das Verkehrsaufkommen auf mehrere Pisten verteilt. Seitens der Gesellschaft stehe man im Dialog mit den Anrainern und habe die Nachtflugregelungen ausgedehnt. Zudem habe der Flughafen Wien rund 40 Mio. Euro in technischen Lärmschutz investiert. Die Bemühungen um eine zufriedenstellende Lösung für beide Parteien werden, wie Herr Schmid betonte, mit der UVP und dem Mediationsverfahren nicht enden.

Mit Blick auf den Ausbau der dritten Piste bemerkte Herr Kaufmann, dass diese Maßnahme einen Nutzen für die nächsten 50 bis 70 Jahre darstellt. Die alleinige Betrachtung des derzeitigen Passagieraufkommens sei deutlich zu kurzfristig, so der Vorstandssprecher. Zwar werde diese Piste noch nicht in dieser Periode gebraucht, jedoch sei der Ausbau unerlässlich, wenn man den Schätzungen der Flugwirtschaft glaubt, nach denen sich der Flugverkehr in den Jahren 2025 bis 2030 fast verdoppeln wird. Man habe selbstverständlich auch eine gesellschaftliche Verantwortung, nämlich die Sicherung von Arbeitsplätzen. Auch hierzu sei der Ausbau der Piste zwingend nötig, betonte Herr Kaufmann.

Ein zweiter Umweltschützer wollte in Erfahrung bringen, wie verlässlich die Kalkulationen rund um den Ausbau der dritten Piste sind. In Beantwortung dieser Frage machte Herr Kaufmann deutlich, dass zunächst der UVP-Bescheid abgewartet werden muss. Erst wenn man über Auflagen informiert sei, könne das Projekt koordiniert werden.

DI Stockhandl wollte dann in Erfahrung bringen, was man unter „Schnittstellenproblemen“ zu verstehen hat. Wie Herr Gabmann in seiner Antwort darlegte, betrifft dies alle Bereiche, die nur indirekt mit dem Hauptprojekt verbunden sind, aber Überschneidungen mit diesem aufweisen. An dieser Stelle führte er beispielhaft Möblierung, Sicherheit und Werbemaßnahmen an.

Die Frage von DI Stockhandl nach dem Netzplan für das Projekt Skylink und dem dafür Verantwortlichen erwies sich als Geduldssprobe für die Anwesenden. Ohne Vorwarnung war man auf einmal unfreiwilliger Zuhörer einer „Vorlesung“ für Operations Research (Fachbereich der Wirtschaftswissenschaftler und –ingenieure) geworden. Die Ausführungen von DI Stockhandl gipfelten dann in der Erklärung der sogenannten kritischen Pfade, die in der Netzplantechnik eine durchaus wichtige Rolle spielen. Der Großteil der Aktionäre nahm es mit Humor.

Schließlich äußerte sich Dr. Wilhelm Rasinger, Präsident des Interessenverbandes für Anleger (IVA), zum Geschäftsgeschehen im abgelaufenen Geschäftsjahr. Das Unternehmen würde eine - so wörtlich - „heile Welt vorgaukeln“. Daran könne auch der Titel des Geschäftsberichts „How to keep cool“ nichts ändern. Mit Blick auf die Vorstandsbestellung wollte Dr. Rasinger dann wissen, ob es eine Ausschreibung mit einem Anforderungsprofil gegeben hat. Nach Aussage von Herrn Coreth wurde ein externer Personalberater mit der Vorstandssuche beauftragt, zudem wurde ein Anforderungsprofil erstellt, und Herr Gabmann wurde auf Empfehlung zum Vorstand bestellt. Hierfür sind Beratungskosten von 60 TEUR entstanden, über die sich der Aktionärsvertreter sehr ärgerte, da seiner Ansicht nach Landeshauptmann Pröll den neuen Vorstand Gabmann geholt hat.

Weiterhin bemängelte Dr. Rasinger die seiner Ansicht nach fehlende technische Kompetenz im Vorstand. Ein so stark technisch ausgerichtetes Unternehmen wie die VIE AG müsse auch im Vorstand nicht nur über Wirtschaftswissenschaftler und Juristen, sondern auch über studierte Bauingenieure verfügen. Außerdem äußerte Dr. Rasinger Kritik an der Bilanzpolitik. Die Bilanz gebe kein faires Bild über die Finanzlage des Unternehmens. In diesem Zusammenhang interessierte den Aktionärsvertreter, ob ein Impairment Loss (Prüfung einer Wertminderung mittels Impairment-Test bei einer Bilanzierung nach IFRS) durchgeführt worden ist.

Abschließend zeigte sich Dr. Rasinger unzufrieden mit der Dividendenpolitik. Angesichts der bevorstehenden Abschreibungen in Höhe von 25 bis 27 Mio. Euro in den nächsten Jahren hält er eine Dividendenausschüttung auf dem derzeitigen Niveau nicht für angemessen.

## Abstimmungen

Nach Beendigung der allgemeinen Aussprache leitete Herr Coreth zu den Abstimmungen über. Zuvor gab der Aufsichtsratsvorsitzende die Präsenz mit 221 Aktionären, die 12.412.341 Stimmen vertraten, entsprechend 59,11 Prozent bekannt. Alle Tagesordnungspunkte wurden dann mit Mehrheiten von über 99 Prozent verabschiedet.

Im Einzelnen abgestimmt wurde über die Verwendung des Bilanzgewinns zur Ausschüttung einer Dividende von 2,60 Euro je Aktie (TOP 2), die Entlastung von Vorstand (3a) und Aufsichtsrat (TOP 3b), die Aufsichtsratsvergütung (TOP 4) und über die Wahl der KPMG Austria GmbH zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 (TOP 5).

## Fazit

Angesichts des stillen Protests der Umweltschützer beim Einlass vor den Türen der Hauptversammlung der Flughafen Wien AG (VIE) AG) verlief das diesjährige Aktionärstreffen noch immer überraschend ruhig, wengleich etwas zäher als in den vergangenen Jahren. Ein fairer Zug auch, dass man den Gegnern der dritten Piste bei den Wortmeldungen den Vortritt gelassen hat, auch wenn nicht jeder Redner dafür Verständnis zeigte.

Die VIE AG hat nun große Aufgaben zu stemmen, nach dem Skylink-Debakel muss das Unternehmen wieder Boden unter die Füße bekommen. „Kostenexplosion“ und „Milliardengrab“ sind keine schönen Schlagzeilen. Auch die Passagierzahlen im März 2009 sind um 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Bleibt zu hoffen, dass das Unternehmen mit dem aufgesetzten Sparprogramm für 2009 wieder Land gewinnt. Immerhin: Die personellen Konsequenzen aus der Vergangenheit wurden gezogen, sei es die Vorstands- oder die „Skylink-Besetzung“. Auf kurze Sicht kann man sich nur wünschen, dass es nicht noch schlimmer wird, langfristig hingegen ist mit dem Flughafenstandort Wien und der dritten Piste echtes Potenzial in Sicht.

## Kontaktadresse

Flughafen Wien AG  
Postfach 1  
A-1300 Wien-Flughafen

Tel.: +43 (0) 1 / 7007 - 0  
Fax: +43 (0) 1 / 7007 - 23805  
Internet: <http://www.viennaairport.com>

## Ansprechpartner Investor Relations

Robert Dusek

Tel.: +43 (0) 1 / 7007 - 23126  
Fax: +43 (0) 1 / 7007 - 23058  
E-Mail: [investor-relations@viennaairport.com](mailto:investor-relations@viennaairport.com)



### Über GSC Research

GSC Research ist ein unabhängiges Research-Haus und operiert mit einem dezentralen Netzwerk von rund 70 festen und freien Mitarbeitern in Deutschland und Österreich. Schwerpunkt der Tätigkeit ist die Erstellung von umfassenden Studien, Analysen, Interviews und HV-Berichten.

Pro Jahr berichtet GSC über rund 1.000 Hauptversammlungen in Deutschland und Österreich. Darüber hinaus werden zahlreiche Studien mit umfangreichen Hintergrundinformationen zu börsennotierten und unnotierten Unternehmen sowie ausführliche Interviews mit Vorständen und Firmensprechern publiziert.

Kunden von GSC Research sind private und institutionelle Anleger, die kostenpflichtige Teile des Internetangebots in Form eines Jahresabonnements oder im Einzelabruf nutzen, sowie börsennotierte und vorbörsliche Gesellschaften, vor allem im Bereich Small und Mid Caps, die unabhängige Research-Berichte von GSC zur Information ihrer Aktionäre verwenden.

GSC Research GmbH  
Immermannstr. 35  
D-40210 Düsseldorf

Tel.: 0211 / 17 93 74 - 0  
Fax: 0211 / 17 93 74 - 44

Email: [info@gsc-research.de](mailto:info@gsc-research.de)  
Internet: [www.gsc-research.de](http://www.gsc-research.de)