DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GMBH

JAHRESABSCHLUSS 31.12.2025

LAGEBERICHT

1. Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage 2
   1.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen 2
   1.2 Branchenentwicklung 3
   1.3 Marktentwicklung 4
   1.4 Geschäftsverlauf 6
   1.5 Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 9
   1.6 Zweigniederlassungen der Gesellschaft 9
2. Prognosebericht 10
3. Risikobericht 11
   3.1 Marktrisiken 11
   3.2 Branchenrisiken 12
   3.3 Finanzwirtschaftliche Risiken 13
   3.4 Operative Risiken 13
   3.5 Personalrisiken 14
   3.6 Gesamtrisikobeurteilung 14
   3.7 Risiken durch das Coronavirus 15
   3.8 Risiken durch den Ukraine- Konflikt 15
4. Forschung und Entwicklung 16

1. GESCHÄFTSVERLAUF UND WIRTSCHAFTLICHE LAGE

1.1 WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das wirtschaftliche Umfeld war im Geschäftsjahr 2025 von einer verhaltenen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie von erhöhten geopolitischen, energiepolitischen und handelspolitischen Unsicherheiten geprägt. Die österreichische Volkswirtschaft hatte sich im Jahr 2025 zwar stabilisiert, ein Aufschwung blieb jedoch aus. Belastend wirkten sich die schwache Industrieproduktion, eine zurückhaltende Investitionstätigkeit sowie eine gedämpfte Auslandsnachfrage. Positiv hingegen war die Stabilisierung des privaten Konsums durch Einkommenszuwächse und Entspannung der Inflationsrate. [1]

Die Inflationsentwicklung im laufenden Geschäftsjahr zeigte sich volatil. Nach einer Entspannung im Jahr 2024 kam es aufgrund der Beendigung staatlicher Entlastungsmaßnahmen (wie etwa im Energiebereich) sowie administrativer Preissteuerungen zu einem erneuten Anstieg der Teuerung. Die durchschnittliche Inflationsrate lag im Jahr 2025 bei rund 3,5% bis 3,6% und somit deutlich über dem Zielwert der Europäischen Zentralbank.[2]

Im Euroraum blieb die wirtschaftliche Dynamik moderat. Die Konjunktur wurde durch geopolitische Spannungen, Handelsrestriktionen und einer gedämpften industriellen Nachfrage belastet. Die Erwartung lag für 2025 bei einem realen Wachstum von unter 1%. Der Welthandel war verhalten und durch erhöhte Unsicherheiten infolge protektionistischer Maßnahmen, wie etwa im Verhältnis zwischen den USA, China und der Europäischen Union gekennzeichnet.[3]

Für das Geschäftsjahr 2026 wird im Euroraum generell mit einer konjunkturellen Erholung gerechnet. Trotz einiger Unsicherheitsfaktoren wird z.B. für Österreich ein Wirtschaftswachstum von 0,9% bis 1,2% erwartet.[4] Für den Euroraum werden laut EZB und OECD ein Wachstum von 1,1% bis 1,2% erwartet. Lockerungen in der Geldpolitik, robuste Beschäftigungslage und öffentliche Investitionen im Bereich Infrastruktur, Verteidigung und Energiewende wirken unterstützend.[5] Die Inflationsrate in Österreich wird für das Geschäftsjahr 2026 2,3% bis 2,5% betragen.[6]

Das globale Wirtschaftswachstum im Jahr 2026 wird vom Internationalen Währungsfonds mit rund 3,1% prognostiziert. Das Wachstum wird vor allem von den Vereinigten Staaten und ausgewählten Schwellenländern getragen. Für Europa wird nur ein unterdurchschnittlicher Wachstumsbeitrag erwartet. Risiken durch die geopolitischen Konflikte und auch durch weitere Handelsbeschränkungen sowie die derzeit volatilen Energie- und Rohstoffmärkten stellen mögliche Risiken dar.[7]

[1] Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO): Konjunkturprognosen 2025-2027, Oktober 2025 und April 2026
2 Statistik Austria: Inflation 2025 – Verbraucherbpreisindex, Jänner 2026
3 Europäische Zentralbank (EZB): Staff macroeconomic Projections for the Euro Area, März 2026
4 Oesterreichische Nationalbank (OeNB): Economic Outlook for Austria, Report 2025/5
5 Europäische Zentralbank (EZB): Staff Macroeconomic
6 Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO): Konjunkturprognosen 2025-2027, Oktober 2025 und April 2026
7 Internationlaer Währungsfonds (IMF) World Economic Outlook, April 2026

1.2 BRANCHENENTWICKLUNG

Grundsätzlich wird die Luftverkehrsnachfrage mittel- und langfristig von der Wirtschaftstätigkeit bestimmt, und eine wachsende Weltwirtschaft bildet die Grundlage für ein langfristiges Wachstum der Luftfahrt. Die Luftfahrtindustrie hat in den letzten Jahrzehnten trotz vorübergehender Abschwünge ein kontinuierliches Wachstum verzeichnet, das in erster Linie auf das wachsende Passagieraufkommen zurückzuführen ist, das wiederum in direktem Zusammenhang mit der ständig steigenden Nachfrage nach Mobilität und der Bevölkerung sowie dem Wirtschaftswachstum steht. Im Hinblick auf die künftige Expansionsentwicklung der Branche rückt insbesondere das Wachstum der aufstrebenden Mittelschichten in den Wachstumsmärkten in den Fokus und wird innerhalb der Branche als treibende Kraft angesehen, wodurch auch für die nächsten 20 Jahre ein Wachstum des Fahrgastaufkommens erwartet wird.

Insgesamt erwarten die Flugzeughersteller eine anhaltend hohe Nachfrage nach Geschäftsflugzeugen. Probleme in der Lieferkette, hohe Zinssätze, unsichere Wirtschaftslage und eskalierende geopolitische Spannungen im Nahen Osten raten jedoch zur Vorsicht. Der starke Aufschwung durch die COVID Pandemie im Business Aviation Sektor, in der viele aufgrund von Gesundheitsbedenken auf Privatflugzeuge umgestiegen sind, dürfte laut Branchenexperten nicht nachlassen.

Allgemeine Luftfahrt[8]

Die Auslieferungen und Umsätze der Allgemeinen Luftfahrt für 2025 sind im Vergleich zu 2024 bei fast allen Flugzeugtypen gestiegen. Die Auslieferungen von Flugzeugen für das Jahr 2025 wurden mit 31,0 Milliarden Dollar bewertet, was einem Anstieg von 16,1 % entspricht. Im Vergleich zu 2024 stiegen die Auslieferungen von Kolbenflugzeugen im Jahr 2025 um 0,6 % auf 1.782 Einheiten, bei den Auslieferungen von Turboprop-Flugzeugen gab es einen Rückgang um 5,1 % auf 594 Einheiten, die Auslieferungen von Geschäftsreiseflugzeugen stiegen hingegen um 11,8 % auf 854 Einheiten.

Die Auslieferungen von Kolbenhubschraubern sanken im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024 um 1,9 % auf 206 Stück und die Auslieferungen von Turbinenhubschraubern für zivile und kommerzielle Zwecke um 1,9 % auf 732 Stück. Der Wert der Hubschrauberauslieferungen belief sich 2025 auf 4,7 Mrd. USD, was einem Anstieg von 5,5 % entspricht.

[8] Quelle: GAMA Releases 2025 https://gama.aero/news-and-events/press-releases/gama-releases-2025-aircraft-shipment-and-billing-report/, abgerufen am 04.05.2026

1.3 MARKTENTWICKLUNG

Allgemeine Luftfahrt[9]

Für den Markt der allgemeinen Luftfahrt wird für den Zeitraum von 2026 bis 2031 eine CAGR von etwa 4,12 % prognostiziert.

Aufgrund des zunehmenden Einsatzes von Hubschraubern und Geschäftsreiseflugzeugen, die unter anderem für den Transport von Patienten, Charterflüge und VIP-Transporte eingesetzt werden, bleiben die Pläne zur Flottenmodernisierung jedoch langfristig unberührt.

Es wird erwartet, dass dies das Wachstum des Marktes für allgemeine Luftfahrt in den kommenden Jahren beeinflussen wird. Aufgrund der Zunahme von vermögenden Privatpersonen und sehr vermögenden Privatpersonen auf der ganzen Welt ist die Nachfrage nach Privatreisen gestiegen, was wiederum die Beschaffung von Hubschraubern und Geschäftsflugzeugen mit verbesserter Kabinenausstattung fördert. Mit dem Wachstum des Tourismussektors in verschiedenen Regionen planen viele Chartergesellschaften und Tourismusunternehmen, ihre Flotten durch die Einführung neuer Kolbenmotorflugzeuge, Turboprop-Flugzeuge und Hubschrauber zu erweitern und ihre Präsenz weiter auszubauen. Die wachsende Besorgnis über die Schadstoffemissionen in der Luftfahrt hat den Fokus der Hersteller auf die Entwicklung vollelektrischer Flugzeuge gelenkt. Es werden neue elektrische Flugzeugmodelle entwickelt, die als Flugtaxis eingesetzt werden sollen. Es wird erwartet, dass das Wachstum von Flugtaxis die Nachfrage auf dem Markt der allgemeinen Luftfahrt in Zukunft steigern wird.

Starrflügelflugzeuge mit Kolbenantrieb eignen sich für Flüge mit mäßiger Geschwindigkeit und geringer Höhe. Aufgrund ihrer Manövriereigenschaften sind sie bei den Ausbildungseinrichtungen für Piloten in aller Welt sehr beliebt. Daher stammen die meisten Bestellungen für Starrflügelflugzeuge mit Kolbenantrieb von Pilotenausbildungsinstituten, während einige wenige von privaten Luftfahrtenthusiasten und Flugzeugrennfahrern erworben werden. Um ihren Marktanteil weltweit weiter auszubauen, investieren die Hersteller von Kolbenflugzeugen kräftig in die Entwicklung und Beschaffung von vollelektrischen Flugzeugen. Solche Entwicklungen hin zu emissionsfreien Kolbenmotorflugzeugen dürften das Wachstum des Segments während des Prognosezeitraums beschleunigen.

Die Region Nordamerika, im Wesentlichen die USA, hat weiterhin den größten Anteil am Markt und wird ihre Vorherrschaft auch während des Prognosezeitraums beibehalten. Die Region verfügt über die weltweit größte Flotte von Flugzeugen der allgemeinen Luftfahrt, wobei der größte Anteil auf die Vereinigten Staaten entfällt. Das Wachstum des Marktes für die allgemeine Luftfahrt in der Region wird durch das Vorhandensein einer ausgereiften Luftfahrtinfrastruktur angetrieben.

Die Größe des Marktes für allgemeine Luftfahrt wird für 2026 auf 36,59 Mrd. USD geschätzt und soll bis 2031 auf 44,76 Mrd. USD steigen, wobei für den Prognosezeitraum (2026-2031) eine durchschnittliche Wachstumsrate von 4,12 % erwartet wird.

[9] Quelle: Modor Intelligence Market Research; https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/general-aviation-market, abgerufen am 04.05.2026

Nachhaltigkeitsinitiativen und technologische Innovationen revolutionieren die Konstruktion und den Betrieb von Flugzeugen im gesamten Sektor der allgemeinen Luftfahrt. Die Hersteller konzentrieren sich zunehmend auf die Entwicklung vollelektrischer Flugzeugplattformen, was einen bedeutenden Wandel hin zu umweltbewussten Luftfahrtlösungen darstellt. Dieser Wandel geht über Antriebssysteme hinaus und umfasst auch fortschrittliche Materialien, aerodynamische Verbesserungen und Avionik Systeme der nächsten Generation. Das Engagement der Branche für nachhaltige Praktiken zeigt sich in den wachsenden Investitionen in die Forschung und Entwicklung alternativer Treibstofftechnologien und umweltfreundlicher Herstellungsverfahren.

Die größte Wachstumsrate in den nächsten 5 Jahren wird in den Märkten Europa und Afrika, dann Asia-Pacific gesehen. Der Raum Asia Pacific ist der am schnellsten wachsende Markt und es wird hier mit einer Wachstumsrate von 6,33% gerechnet. Chinas Plan, bis zum Ende des Jahrzehnts 500 Flugplätze für die allgemeine Luftfahrt zu errichten, verändert die lokale Luftverkehrsanbindung grundlegend. Indiens wirtschaftlicher Aufschwung beflügelt das Chartergeschäft, obwohl Infrastrukturengpässe bestehen, die sich durch öffentlich-private Partnerschaften allmählich auflösen. Japan und Südkorea verzeichnen weiterhin hohe Technologieeinführungsraten, was Innovationen in den Bereichen Avionik und Nachhaltigkeit vorantreibt, die sich auf die weltweiten Flotten auswirken. Australische Betreiber nutzen die allgemeine Luftfahrt weiterhin für den Bergbau und medizinische Versorgungsflüge in dünn besiedelten Gebieten im Landesinneren.

Europa hält einen soliden Marktanteil, gestützt durch ein dichtes Netz an Unternehmensstandorten und ein gut ausgebautes Charternetz. Strenge Umweltvorschriften beschleunigen die Flottenerneuerung und zwingen die Flugzeughersteller dazu, ihre Modelle auf die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorzubereiten. Zwar zielen die laufenden Harmonisierungsbemühungen der EU darauf ab, Reibungsverluste zu verringern, doch erschweren Brexit-bedingte Zoll- und Regulierungsunterschiede den grenzüberschreitenden Betrieb. Projekte im Bereich der natürlichen Ressourcen und VIP-Transporte stützen die Nachfrage im Nahen Osten und in Afrika, doch unterschiedliche Regulierungsreife und Infrastrukturdefizite bremsen den kurzfristigen Ausbau der Flotten.

KOLBENMOTORFLUGZEUGMARKT[10]

Der weltweite Markt für Kolbenmotorflugzeuge (nur Piston Aircraft ohne Turboprop und Jets) erreichte im Jahr 2025 einen Wert von 1,0 Mrd. US$. Es wird davon ausgegangen, dass der Markt bis 2034 einen Wert von 1,4 Mrd. US$ erreichen wird, mit einer CAGR von 3,41 % zwischen 2026 und 2034. Der Markt wächst rapide aufgrund des gestiegenen Bewusstseins für die Kosteneffizienz von Kolbenmotorflugzeugen, des weit verbreiteten Einsatzes von Flugzeugen für Ausbildung und Freizeit, des schnellen technologischen Fortschritts, der steigenden Nachfrage nach Flugreisen und der Einführung strenger Vorschriften.

Im Jahr 2025 entfiel der größte Marktanteil weiterhin mit 66,3% auf Nordamerika und ist somit als führender Markt für Kolbenmotorflugzeuge zu sehen. Die große Anzahl von Flugschulen, Luftfahrtvereinen und privaten Flugzeugbesitzern fördert hier die Nachfrage nach Kolbenmotorflugzeugen.

[10] Quelle: Imarc Group Market Research; https://www.imarcgroup.com/piston-engine-aircraft-market, abgerufen am 04.05.2025

Der Markt verzeichnet grundsätzlich ein stabiles Wachstum, das durch die steigende Nachfrage nach Flugzeugen in den Bereichen Ausbildung, Freizeit und Kurzstreckenflüge angetrieben wird. Darüber hinaus begünstigt der rasche technologische Fortschritt zur Verbesserung der Effizienz von Flugzeugen das Marktwachstum.

Jüngste Innovationen in den Bereichen Triebwerkseffizienz, Kraftstoffalternativen und fortschrittliche Avionik, die die Leistung und Nachhaltigkeit von Flugzeugen verbessern, treiben das Marktwachstum voran.

Der Markt verzeichnet eine steigende Nachfrage nach Flugzeugen mit Kolbenmotoren in der Flugschulen, im Privat- und Geschäftsreiseverkehr, im Lufttourismus sowie im Militär- und Verteidigungsbereich, was auf ihre Vielseitigkeit, Zuverlässigkeit und kostengünstige und treibstoffsparende Alternative im Vergleich zu Turbinenbetriebenen Alternativen zurückzuführen ist.

Zu den wichtigsten Markttrends gehört der anhaltende Trend zur Modernisierung und Nachrüstung bestehender Flotten mit neuen Technologien. Darüber hinaus wird das Marktwachstum durch die zunehmende Sorge um die Umwelt gefördert, die zur Entwicklung effizienterer und saubererer Motoren führt.

Nordamerika führt den Markt aufgrund seiner etablierten Luftfahrtkultur und Infrastruktur an. Auch in anderen Regionen ist ein deutliches Wachstum zu verzeichnen, das durch das zunehmende Wirtschaftswachstum und das steigende Interesse an der Luftfahrt angeheizt wird.

Der Markt zeichnet sich durch die Präsenz von Schlüsselakteuren aus, die sich auf technologische Innovationen, den Ausbau von Servicenetzen und die Bildung strategischer Partnerschaften konzentrieren. Außerdem passen sie ihre digitalen Marketingstrategien an, um ein breiteres Publikum zu erreichen.

1.4 GESCHÄFTSVERLAUF

Ertragslage:

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025 wurde eine Betriebsleistung von TEUR 230.592 (VJ: TEUR 217.139) erwirtschaftet. Durch die Entwicklung und Zulassung neuer Flugzeugmodelle sichert das Unternehmen auch zukünftige Absatzpotentiale im Bereich der Lizenzverkäufe. Vor allem in Schwellenländern besteht große Nachfrage für den Aufbau eigener Flugzeugproduktionen auf Lizenzbasis.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken gegenüber dem Vorjahr auf rund TEUR 7.062 (VJ: TEUR 8.046). Im Wesentlichen sind hier Erträge aus dem Verkauf von Demo-Flugzeugen sowie Forderungen aus Forschungsprämien enthalten.

Der Bruttoertrag (Betriebsleistung vermindert um Materialaufwand und bezogene Herstellungsleistungen) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von TEUR 76.762 auf TEUR 83.892. Die Personalaufwendungen sind auf TEUR 53.010 (VJ: TEUR 51.159) um 3,62% gestiegen. Grund ist hier die gesetzliche Erhöhung der Kollektivlöhne. Die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl im Geschäftsjahr ist um 0,77% angestiegen. Die Personalintensität (Personalaufwand/ Betriebsleistung) ist gegenüber dem Vorjahr gesunken 22,99% (VJ: 23,56%).

Unter Berücksichtigung der Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens von TEUR 3.409 (VJ: TEUR 3.509) sowie der sonstigen betrieblichen Aufwendungen von TEUR 27.692 (VJ: TEUR 39.956) verbleibt ein Ergebnis vor Finanzerfolg und Steuern iHv TEUR 6.842 (VJ: TEUR - 9.816). Die Umsatzrentabilität (Verhältnis von Betriebserfolg zur Betriebsleistung) veränderte sich auf 3,04% (VJ: -4,52%).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr um etwa 30,69% gesunken. Diese Verringerung war im Wesentlichen durch die Vorjahreswertberichtigungen der Forderungen bedingt. Zusätzlich führte ein enges Kostenmanagement zu einer weiteren Reduzierung der Ausgaben.

Vermögens- und Finanzlage:

Das Anlagevermögen verminderte sich insgesamt auf TEUR 88.307 (VJ: TEUR 93.588), das einer Verminderung um 5,64 % entspricht. Die Verminderung im Anlagevermögen, ist vor allem auf die planmäßige Abschreibung der Lizenzen und den Rückgang der Investitionen der Betriebs- und Geschäftsausstattung zurückzuführen. Beim Finanzanlagevermögen gab es im Vergleich zum Vorjahr mit TEUR 68.798 (VJ: TEUR 68.798) keine Veränderung.

Das Vorratsvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,89% auf TEUR 108.920 (VJ: TEUR 111.023) verringert. Grund hierfür ist hier im Wesentlichen die Verringerung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe durch effizientes Working Capital Management.

Der Rückgang der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen auf TEUR 42.514 (VJ: TEUR 66.453) ist vor allem auf Rückzahlungen der ausländischen Schwester-gesellschaften zurückzuführen.

Die sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände verringerten sich im Geschäftsjahr auf TEUR 5.271 (VJ: TEUR 8.098) und beinhalten im Wesentlichen Forderungen gegenüber dem Finanzamt sowie der Forschungsprämie 2024 und 2025.

Die Verbindlichkeiten haben sich im Vergleich zum Vorjahr auf TEUR 208.363 (VJ: TEUR 217.480) verringert, was primär auf einen Rückgang der erhaltenen Anzahlungen um TEUR 22.295 zurückzuführen ist. Gegenläufig entwickelten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, die um TEUR 14.461 gestiegen sind.

Zum Bilanzstichtag wird ein Eigenkapital iHv TEUR 79.325 (VJ: TEUR 111.347) ausgewiesen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Gesamtkapital) der Diamond Aircraft Industries GmbH verringerte sich durch das im Verhältnis zur Bilanzsumme gesunkene Eigenkapital auf 26,53% (VJ: 32,81%).

Geldflussrechnung:

Cashflow für den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. Dezember 2025

	2025 TEUR	2024 TEUR
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		
Ergebnis vor Steuern	7.017	-9.834
Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagen	3.409	3.509
Gewinne (-)/Verluste aus Anlagenabgängen (netto)	-2.424	-2.049
Erträge (-)/aufwendungen (+) aus Zinsen	1.195	1.388
Geldfluss aus dem Ergebnis	**9.196**	**-6.987**
Veränderung der Vorräte	2.103	-6.393
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.169	15.072
Veränderung der Forderungen ggü verbundenen Unternehmen	20.777	2.148
Veränderung der sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungsp	2.736	-3.383
Veränderung der Rückstellungen	774	545
Veränderung der erhaltenen Anzahlungen	-22.295	4.493
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-678	3.249
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	12.061	6.513
Veränderung der übrigen Verbindlichkeiten und	-745	-95
Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	**29.100**	**15.162**
Zahlungen für Ertragsteuern	-258	-788
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**28.842**	**14.374**
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		
Investitionen in immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagen	-1.373	-4.086
Erlöse aus dem Abgang von Anlagevermögen	5.040	3.610
Veränderung Darlehen von verbundenen Unternehmen	13.162	0
Veränderung Darlehen zu verbundenen Unternehmen	-10.000	0
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	-1.195	-1.388
	5.634	**-1.864**
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		
Ausschüttung	-35.600	-18.500
	-35.600	**-18.500**
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	**-1.124**	**-5.990**
Finanzmittelbestand am Beginn der Periode	30.142	36.133
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	**29.018**	**30.142**

1.5 NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Die Diamond Aircraft Gruppe setzt in der Produktion auf qualitativ hochwertiges Handwerk. Dadurch können über variantenreiche Konfigurationsmöglichkeiten verschiedenste individuelle Kundenbedürfnisse bedient werden. Lediglich ein sehr geringer Teil der Arbeiten werden maschinell automatisiert und stellen dadurch effizienteres Arbeiten, eine gleichbleibende Qualitätsgarantie sowie eine körperliche Erleichterung für die Mitarbeitenden dar. Dies impliziert eine hohe Präzisions- & Facharbeiterrate, alle MitarbeiterInnen erhalten ein intensives Onboarding-Training um den Wert und die Wichtigkeit der Qualität ihrer Tätigkeit hinsichtlich Produktsicherheit verstehen zu können.

Der Personalstand der Diamond Aircraft Industries GmbH betrug zum Stichtag 31.12.2025 insgesamt 629 Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer. Davon entfielen 277 auf Angestellte und 352 auf Arbeiter.

Die Fluktuationsrate lag im Jahr 2025 insgesamt bei 16,55% und umfasst sämtliche Beendigungen von Dienstverhältnissen sowohl seitens des Dienstgebers als auch seitens der Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer. Differenziert nach Beschäftigtengruppen betrug die Fluktuationsrate bei den Angestellten 9,51% und bei den Arbeitern 19,63%. Bereinigt um das Auslaufen befristeter Dienstverhältnisse sowie um Pensionierungen ergibt sich, bezogen auf die Gesamtzahl der Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer, eine Fluktuationsrate von 14,40%.

Das durchschnittliche Alter der Belegschaft lag im Jahr 2025 bei 42 Jahren. Die durchschnittliche Firmenzugehörigkeit betrug 9,11 Jahre und unterstreicht die hohe Identifikation der Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer mit dem Unternehmen sowie die nachhaltige Bindung an den Betrieb. Zudem waren Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer aus 34 Nationalitäten im Jahr 2025 bei Diamond Aircraft Industries GmbH beschäftigt.

Der Frauenanteil betrug 2025 19,71%. Bei den Angestellten lag er bei 25,72 %, im Arbeiterbereich bei 15,56%.

Im Sinne des ökologischen Verantwortungsbewusstseins wird weiterhin höchster Wert auf Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz im Rahmen des Betriebes als auch der Produktentwicklung gelegt. Die zur weiteren Effizienzsteigerung des Betriebes installierte 1,2 MWp Solaranlage auf den Dächern des Standortes Wiener Neustadt ist bereits an das Stromnetz zur Einspeisung angeschlossen und trägt zur Ökologisierung der Produktion bei.

1.6 ZWEIGNIEDERLASSUNGEN DER GESELLSCHAFT

Neben dem Hauptsitz in Wiener Neustadt besitzt die Gesellschaft keine weiteren Betriebsstätten.

2. PROGNOSEBERICHT

In Reflexion wahrgenommener Abkühlungserscheinungen des weltweiten Wirtschaftswachstums mitsamt rückläufigen Konsumerwartungen, könnte davon ausgegangen werden, dass die Branche regional, insbesondere innerhalb entwickelter Volkswirtschaften, mit einer Abschwächung des zu erwartenden Passagieraufkommens konfrontiert sein könnte, wodurch zu erwarten wäre, dass das Wachstum der gesamtumfänglichen Industrie wachstumshemmend beeinflusst werden würde.

Dieser Erwartung zum Trotz, scheint jedoch die Luftfahrtindustrie im globalen Kontext vor dem Hintergrund der Wachstumskraft und den Mobilitätsdrang der Entwicklungsmärkte als auch der branchenspezifisch, langfristigen Orientierung an zukünftigen Bedürfnissen ausgerichteten Entwicklungsprojekten auch bei regionalen Abkühlungserscheinungen dem Wachstumspfad treu zu bleiben und das seit Jahrzehnten andauernde Wachstum fortzusetzen.

Angesichts des nach wie vor positiven langfristigen Ausblicks für die gesamte Luftfahrtindustrie als auch insbesondere des damit verbundenen prognostizierten Pilotenbedarfs in vielen Regionen der Erde innerhalb der nächsten zwanzig Jahre, welcher unausweichlich eine signifikante Erweiterung von Flugausbildungskapazitäten verlangt, ist in den nächsten Jahren weiterhin ein nachhaltiges Umsatzwachstum der Diamond Aircraft Gruppe zu erwarten.

Neben dem antizipierten Wachstum im Bereich von Trainingsflugzeugen wird im Segment der privaten Anwender ebenfalls ein solides, wenn auch in Relation zum Trainingsmarkt moderateres Wachstum auf globaler Basis, insbesondere getrieben durch aufstrebende demographische Mittel- und Oberschichten als auch steigende Konsum- und Investitionsausgaben der Schwellenmärkte, erwartet. Basierend auf der derzeitigen Produktpalette, welches neben den etablierten Premium Produkten DA62 und DA42 über das klassische „Allround-Flugzeug" DA40 bis hin zum Sport- und Einstiegsflugzeugen DA/DV20 umfasst, wird die Diamond Aircraft Gruppe erwartungsgemäß in allen Bereichen des Segments am Wachstum über bestehende als auch neugeschaffene, weltweite Absatz- und Servicestrukturen partizipieren. Ferner wurde durch die Markteinführung der DA50 in 2021 das bestehende Produktportfolio um ein Premiumflugzeug im einmotorigen Bereich komplementiert, wodurch insbesondere durch die signifikanten Alleinstellungsmerkmale dieses Flugzeugtyps weitere Wachstumsakzente erwartet werden, insbesondere, da Anfang des Jahres 2024 die FAA Zulassung (USA-Zulassung) erteilt wurde.

Im Bereich des Spezialflugzeugsegments wird weiterhin, resultierend aus systembezogenen Neuentwicklungen und Zulassungen als auch insbesondere aus der DA62MPP und der DA50 mit einem signifikanten Wachstum gerechnet. In Anbetracht der ausgezeichneten Auftrags- und Interessenslage rund um das Produkt DA50 wird seitens des Unternehmens davon ausgegangen, dass dieses Produkt zukünftig das Umsatzstärkste der Unternehmensgruppe darstellen wird und dementsprechend nachhaltig zu Erreichung von ambitionierten Wachstumszielen beitragen wird.

Parallel zur erfolgsversprechenden, produktorientierten Absatzprognosen wird für das kommende Geschäftsjahr als auch die nächsten Jahre weiterhin eine stabile Entwicklung des Bereichs der Engineering Dienstleistungen und Entwicklungsabsätze antizipiert. Das Unternehmen hat innerhalb der Berichtsperiode als auch den Vorperioden Entwicklungsprojekte akquiriert, welche für eine stabile Kapazitätsauslastung und über die nächsten Jahre für eine nachhaltige Umsatzbasis sorgen. Des Weiteren wird das Unternehmen innerhalb der nächsten Jahre weiterhin Leistungen für Lizenzprojekte aus Vorperioden erbringen und entsprechende Umsätze generieren.

3. RISIKOBERICHT

3.1 MARKTRISIKEN

Aus der stabilen Entwicklungscharakteristik der General Aviation, welche bereits seit 2009 anhält, als auch erwachsend aus langfristigen Lieferverträgen resultiert für das Unternehmen eine antizipativ solide kurzfristige Auftragslage, welche kaum Umsatz- und Ergebnisrisiken unterworfen scheint. Basierend auf dem positiven Gesamtausblick, insbesondere resultierend aus dynamischen Wachstumsentwicklungen am Flugschulmarkt in Verbindung mit der angestrebten Marktführerschaft der Diamond Aircraft Gruppe innerhalb dieses Segments, ist in weiterer Folge ein signifikantes Wachstum zu erwarten. Parallel zur Fokussierung des genannten Kernwachstumssegments bildet die Diversifizierung des Absatzportfolios als auch der Absatzsegmente weiterhin ein essenzielles Element innerhalb der strategischen Unternehmensplanung, um segmentale Abhängigkeiten bzw. aus diesen resultierenden Vulnerabilitäten, basierend auf segmentspezifische (als auch zyklische) Risikopotenzialen, deutlich zu reduzieren als auch insbesondere alternative Wachstumspotenziale aus einem breiten Marktspektrum zu schaffen.

Weitere Organisationsoptimierungen und eine verstärkte Vertriebsorientierung des Konzerns als auch kontinuierliche Verbesserungen im Bereich des After Sales sollen dazu beitragen, einerseits Kosten einzusparen, andererseits auch die Kundenzufriedenheit und insbesondere die Profitabilität zu steigern.

Die im Geschäftsjahr 2025 angedrohte Zölle der USA-Regierung in Höhe von bis zu 30% wurden Letzen Endes nicht in dem angekündigten Ausmaß verhängt. Zusätzlich wurde die Luftfahrt weitgehend davon ausgenommen. Dies bedeutete eine erhebliche Erleichterung bei den Geschäftsbeziehungen für zahlreiche europäische Luftfahrtzulieferer und deren Wettbewerbsfähigkeit.[11]

Trotz der Entspannung bei den Zöllen bleiben nach wie vor die politische Unsicherheit in den USA und spätere Änderungen des Handelsabkommens ein Risiko in der Beurteilung des Marktes.[12]

3.2 BRANCHENRISIKEN

Die Branche ist fundamental durch „hohe" Markteintrittsbarrieren geprägt (vor allem hohe Entwicklungs- und Zulassungskosten bei relativ geringen Stückzahlen) welche das Gefahrenpotenzial potenzieller „New Entrants" als auch Substitute im Vergleich zu anderen Mobilitätsbranchen geringer ausprägt. Dennoch ist davon auszugehen, dass die Branchenattraktivität, resultierend aus dem attraktiven Ausblick zukünftiger Absatzpotenziale, potenzielle Markteinsteiger vornehmlich zu erwarten aus dem Bereich von bereits etablierten Luftfahrtunternehmen aus anderen Marktbereichen (z.B. Ultraleicht)) anspricht und diese Risiken erwachsend aus Markteintrittsbarrieren in Kauf nehmen lassen könnte. Im Allgemeinen ist zu erwarten, dass die derzeitige Wettbewerbsintensität sich vor dem Hintergrund des antizipierten Wachstums weiter verschärft und auch zunehmend der

[11] https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/how-us-eu-aerospace-rivals-united-preserve-tariff-free-aircraft-trade-2025-07-28/

12 https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2025/764382/ECTI_IDA%282025%29764382_EN.pdf

Beschaffungsmarkt, bedingt durch höhere Nachfrage, an kapazitive Herausforderungen stoßen wird, wodurch auch ein intensivierter Beschaffungswettbewerb zu erwarten ist.

Dem Risiko des wachsenden Wettbewerbs zum Trotz, sieht sich die Diamond Aircraft Gruppe, vor dem Hintergrund eines gesamtheitlichen und technologisch fortschrittlichen Sortiments, in die Lage versetzt über Wachstumseffekte hinaus Marktanteile durch Verdrängung zu erlangen. Im Hinblick auf die latente Intensitätssteigerung des Beschaffungswettbewerbs erscheint die Diamond Gruppe durch eine bereits antizipativ, langfristig entwickelte Lieferantenbasis und entsprechend etablierte Liefer-Partnerschaften bestmöglich gegenüber potenziell erwachsenden Lieferrisiken abgesichert.

3.3 FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Das Unternehmen verfolgt grundsätzlich eine konservativ, risikoaverse „Cash Policy" hinsichtlich Markt- und Produktentwicklung, wodurch sich Liquiditätsrisiken derzeit nicht erkennen lassen. Die aktuelle Liquiditätsprognose lässt auf eine weitere Festigung der Liquiditätsreserven schließen, basierend auf der Tatsache, dass der typische Investitionsbedarf der nächsten Berichtsperiode aus den laufenden Geldflüssen des operativen Geschäftes bedienbar sein sollte. Die risikoaverse „Cash Policy" des Unternehmens stützt sich neben einem umfangreichen, proaktiv geprägten „Cash Management", um die Liquidität zu sichern und eventuelle Liquiditätsengpässe frühzeitig zu erkennen auch auf partnerschaftliche „Risk-Sharing-Modelle" mit Lieferanten und Kunden im Rahmen von Entwicklungsprojekten.

Die Gesellschaft verfügt über ausreichenden Versicherungsschutz im Bereich der Sach-, Ertragsausfalls- und Haftpflichtversicherung. Allfällige Forderungsausfälle sind nicht versichert und stellen daher ein potenzielles Risiko dar, welches jedoch so weit als möglich durch ein aktives Debitorenmanagement und Beobachtung von intern definierten Frühwarnindikatoren minimiert wird.

Die Gesellschaft hat ihre Liquidität durch eine Kontokorrentlinie bei ihrer Hausbank abgesichert. Die Bonitätssituation der Kunden der Diamond Aircraft Industries GmbH wird laufend beobachtet. Daraus resultierend wurden im Geschäftsjahr 2025 entsprechend Wertberichtigungen erfasst.

3.4 OPERATIVE RISIKEN

Vor dem Hintergrund des allgemeinen Branchenwachstums und dem daraus resultierenden Erfordernis der Kapazitätserweiterung erwachsen Risiken aus der, in der Vergangenheit punktuell anfälligen, Liefer- und Produktionskette. Um operative Risiken zu minimieren, setzt das Unternehmen nach wie vor Maßnahmen, um die Liefer- und Produktionskette zu stabilisieren als auch insbesondere in Anbetracht wachsender Kapazitäten deren Widerstandskraft gegen äußere Gegebenheiten zu stärken und die Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten zu reduzieren. Im Kontext zu den besagten Risiken bildet die integrative Entwicklung strategischer Lieferpartnerschaften als auch die Etablierung einer flexiblen Fertigungsstruktur die treibenden Kernelemente zur Adressierung operativer Risiken und werden durch vertragliche Maßnahmen, die Qualifizierung zusätzlicher/alternativer Lieferanten sowie die Erhöhung der eigenen Fertigungstiefe als weitere Maßnahmen ergänzt, um das Unternehmen gesamtheitlich operativ abzusichern. Um den Effekt der Maßnahmen als auch potenziell zusätzlich erwachsende operative Risiken zeitgerecht zu erkennen, wurden auch Verbesserungen im internen Kontrollsystem durchgeführt, z.B. die Einführung und Erweiterung von Prozessbeschreibungen und Kontrolle der Einhaltung.

3.5 PERSONALRISIKEN

Die Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer bilden eine wesentliche Grundlage für den nachhaltigen Unternehmenserfolg von DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GmbH. Die Tätigkeit der HR-Abteilung ist darauf ausgerichtet, qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen, langfristig an das Unternehmen zu binden und deren fachliche sowie persönliche Entwicklung zu fördern.

Vor dem Hintergrund eines weiterhin anspruchsvollen Arbeitsmarktumfelds kommt der Mitarbeiterbindung sowie der Schaffung attraktiver Arbeitsbedingungen besondere Bedeutung zu. Durch eine wertschätzende Unternehmenskultur und teamorientierte Zusammenarbeit wird die Arbeitgeberattraktivität laufend gestärkt. Ziel ist es, ein modernes und leistungsförderndes Arbeitsumfeld zu schaffen, das den wirtschaftlichen Anforderungen ebenso gerecht wird, wie den Bedürfnissen der Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer.

Die Zusammenarbeit mit dem AMS und staatlichen Ausbildungsinitiativen wird weiterhin fortgesetzt. Die Teilnahme an Tagen der offenen Tür von Schulen und an regionalen Veranstaltungen trägt dazu bei, die Arbeitgebermarke DIAMOND AIRCRAFT INDUSTRIES GmbH langfristig und nachhaltig zu festigen.

Headcounts	**31.12.2025**	**31.12.2024**	**Veränderung in %**
ArbeiterInnen	352	390	-9,74%
Angestellte	277	272	1,48%
Gesamt MitarbeiterInnen	**629**	**662**	**-4,98%**
Frauenanteil in %	19,71%	23,3%	
Durchschnittsalter	42,0	41,0	

3.6 GESAMTRISIKOBEURTEILUNG

Die Diamond Aircraft Gruppe hat sich dem Wettbewerb am Markt über Jahrzehnte hinweg erfolgreich gestellt und über Attribute wie Innovation, Kompetenz und Flexibilität sowie durch ein hohes Maß an Qualität und Serviceorientierung eine Alleinstellung begründet. Die genannten Merkmale werden auch in Zukunft und insbesondere im Hinblick auf die Intensivierung des Wettbewerbs seitens des Unternehmens als kritische Erfolgsfaktoren und Grundfeste für eine nachhaltige Sicherstellung des Unternehmenserfolgs gewertet. Vor dem Hintergrund der finanziellen Stabilität und Marktstellung in Verbindung mit Auftragsbeständen und besonders den zukünftigen Absatzprognosen sieht sich das Unternehmen für die Bewältigung der Risiken bestmöglich gerüstet, wodurch im Rahmen einer Gesamtbewertung der Risikosituation aus Sicht der Unternehmensleitung den Fortbestand des Unternehmens auf absehbare Zeit gesichert ist und keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind.

3.7 RISIKEN DURCH PANDEMIEN

Als Vorbereitung für eine mögliche erneute Pandemie wurde in den gesamten Firmenräumlichkeiten darauf geachtet, dass Desinfektionsmöglichkeiten verfügbar sind. Die bestehenden Prozesse aus der letzten Pandemie sind in Evidenz und können jederzeit wieder in Geltung gesetzt werden. Dies gilt besonders in den Bereichen, wo größere Menschenansammlungen möglich sind.

Gemeinsam mit dem arbeitsmedizinischen Zentrum werden die künftigen Impfmöglichkeiten beobachtet und bei Betriebsaktionen diese für alle MitarbeiterInnen auch angeboten. Bei Dienstreisen wird darauf geachtet, dass die jeweilige Situation im Reiseland verfolgt wird und bei entsprechender Gefahrenlage auch seitens der Arbeitsmedizin abgeklärt.

3.8 GEOPOLITISCHE RISIKEN

Die Gesellschaft war am russischen Markt tätig und daher vom im Februar 2022 eskalierten Ukraine-Konflikt bzw. den in diesem Zusammenhang verhängten Sanktionen betroffen. Sämtliche Rechtsgeschäfte mit Russland wurden auf Grundlage der derzeit gültigen Embargoverordnungen der EU und den USA eingestellt bzw. auf „ruhend" gelegt. Die Wiederaufnahme dieser Geschäfte ist auf Grund der politischen Lage und des Konflikts in zeitlicher Hinsicht nicht absehbar. Die bestehende Forderung aus einem Lizenzgeschäft aus dem Geschäftsjahr 2021 wurde über die letzten Geschäftsjahre zur Gänze wertberichtigt.

Das wirtschaftliche Umfeld der Diamond Gruppe ist weiterhin von geopolitischen Unsicherheiten geprägt. Politische Spannungen, Konflikte und sich verändernder Bündniskonstellationen in verschiedenen Regionen sowie eine zunehmende handelspolitische Volatilität einzelner Staaten können Auswirkungen auf internationale Handelsbeziehungen und Lieferketten haben. Gleichzeitig führen verteidigungs- und sicherheitspolitische Entwicklungen zu einem steigenden Bedarf an Pilotenausbildung sowie an spezialisierten Luftfahrzeugen für militärische und sicherheitsrelevante Organisationen. In diesem Marktsegmenten sieht sich die Diamond Gruppe mit ihrer Produktpalette wettbewerbsfähig positioniert, wobei der konkrete Umfang der Nachfrage maßgeblich von politischen Entscheidungen und budgetären Rahmenbedingungen abhängt.

Hinzu kommt im aktuellen Geschäftsjahr der Iran-Konflikt. Dieser stell vor allem ein Energie, Lieferketten- und Marktunsicherheitsrisiko dar. Die finanzielle Auswirkung für die europäischen Industrie- und Luftfahrtunternehmen entsteht hier durch Ölpreisschocks, höhere Logistikkosten und auch einer Abschwächung des globalen Wirtschaftswachstums. Steigende Kerosinpreise, Änderung der Flugrouten oder auch Verzögerungen bei Flugzeugauslieferungen können die Konsequenz sein.

4. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wurden im Berichtsjahr auf dem Niveau des Vorjahres weitergeführt, d.h. die Kapazitäten gleich belassen. Die geplante Effizienzsteigerung durch die Optimierung der Prozessabläufe und dem Einsatz moderner Entwicklungs-Werkzeuge, vor allem Digitalisierung konnte erzielt werden. Die Kosten- und Fortschrittskontrolle wurde über die etablierten Kontrollmechanismen weitergeführt und die Automatisierung des Berichtswesen weiter ausgebaut. Der Fokus lag auf die Weiterführung der in den Vorberichtsperioden gestarteten Großprojekte, Absicherung der Lieferfähigkeit und der Optimierung der Wertschöpfungskette, sowie neue unmittelbar erfolgswirksamen Tätigkeiten zur Erhaltung und zum Ausbau der Produktattraktivität. Auf letzteres wurde im letzten Quartal ein Schwerpunkt gesetzt.

Im Bereich von Eigenentwicklungen wurde innerhalb der Berichtsperiode weiter der Focus auf das DART-750-Turboprop-Trainingsflugzeug gelegt. Nach den intensiven Entwicklungs- und Konstruktionsschwerpunkten der letzten Jahre, lag die Konzentration darauf das Produkt zulassungsreif in allen Belangen zu gestalten und den finalen Zulassungsprozess einzuleiten. Der Austausch mit potenziellen Kunden wurde weitergeführt und weitere Kontakte wurden geknüpft. Durch die aktuelle weltpolitische Lage und Budgetierung für Trainingsflugzeuge wie den DART-750 kommt dem Flugzeugtyp im Hinblick auf zukünftige Wachstumserwartungen der Diamond Aircraft Gruppe eine nach wie vor essenzielle und wachsende Bedeutung zu. Das gesamte Segment bestehend aus Flugzeug, Simulatoren und dazugehörige Serviceleistungen wird künftig einen signifikanten Umsatzanteil einnehmen.

Im Bereich der nachhaltigen Luftfahrt wurde das Projekt eDA40 ebenfalls weiterverfolgt. Die vom bewährten Modell DA 40 abgeleitete batterie-elektrische Variante wird eines der ersten derartiger Flugzeuge sein die eine Zulassung erlangt. Gemeinsam mit den Projektpartnern, die als Lieferanten für das Batteriesystem und den Elektromotor agieren, beide Marktführer in ihren Segmenten, wurden neben der weiteren Erprobung, wichtige Schritte in Richtung der Zulassung der eDA40 gesetzt. Der Motor der eDA40 hat die Musteranerkennung der Europäischen Luftfahrtbehörde verliehen bekommen. Der Zulassungsprozess des Flugzeuges mit den zuständigen Luftfahrtbehörden wurde weitergeführt.

Die eDA40 zielt sowohl auf den Flugschulmarkt als auch umweltbewusste Privatkunden ab. Die Tätigkeiten und Fortschritte in der Berichtsperiode sichern dieses Ziel ab. Die Marktresonanz für dieses Flugzeug ist weiterhin enorm hoch.

Mit dem Motorenzulieferer wurde das Projekt zur Verwendung nachhaltiger Flugzeugkraftstoffe weitergeführt und intensiviert um auch in diesem Bereich Marktführer und zukunftstauglich zu bleiben. Flüge mit nachhaltigen Flugzeugkraftstoffen verschiedenster Herkunft und Herstellungsarten wurden durchgeführt. Das Projekt wird als relevantes Forschungs- und Entwicklungsprojekt auch von öffentlicher Hand unterstützt.

Neben den oben genannten Entwicklungen hat sich der Konzern innerhalb der Berichtsperiode aber vor allem im letzten Quartal auf die Weiterentwicklung der Bestandsmodelle konzentriert. Eine detaillierte Produktstrategie mit kurz-, mittel- und längerfristigen Zielen wurde verabschiedet und die Umsetzung begonnen. Dadurch wird die Produkt-Attraktivität langfristig aufrechterhalten und es können Marktanteile gesichert beziehungsweise ausgebaut werden.

Wiener Neustadt, am 18. September 2026

Liqun Zhang eh

Ding Yifu eh