Lagebericht
für das Geschäftsjahr 2024/25

1. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage des Unternehmens im Geschäftsjahr 2024/25

Weltwirtschaft / Europa / Österreich

Die globale Wirtschaft zeigte sich im vergangenen Jahr widerstandsfähig, blieb jedoch unter ihren Möglichkeiten. Das weltweite BIP-Wachstum lag laut IWF und OECD bei rund 3,2 % für 2024 und 2025 – eine moderate, aber stabile Entwicklung. Treiber waren vor allem die asiatischen Schwellenländer, insbesondere China und Indien.

Dagegen schwächte sich die Konjunktur in Europa ab, belastet durch geopolitische Spannungen, Handelskonflikte (Zölle) und hohe Energiepreise. Die USA hielten sich trotz Zollerhöhungen robust, während sich die globale Handelsstruktur spürbar veränderte: Lieferketten wurden stärker regionalisiert, und protektionistische Tendenzen nahmen zu.

Die weltweite Inflationsprognose sinkt von durchschnittlich 5,7 % (2024) auf etwa 4,2 % (2025), bleibt aber über dem Vorkrisenniveau.

Europa leidet unter mehreren externen Faktoren. Der Protektionismus und die Handelskonflikte belasten exportorientierte Industrien. Die geopolitischen Risiken (Ukraine-Krieg, Nahost-Spannungen) halten Energiepreise weiterhin volatil, auf hohem Niveau, jedoch unter den Höchstständen der Vorjahre. Der technologische Rückstand gegenüber USA und Asien mindert die europäische Wettbewerbsfähigkeit. Demografische Herausforderungen und geringe Investitionsdynamik bremsen ebenso das europäische Wachstum. Die Kombination aus moderater Inflation, schwachem Wachstum und strukturellen Problemen deutet auf eine längere Phase niedriger Dynamik hin.

Österreich verzeichnete nach zwei Jahren Rezession (2023: –1,0 %, 2024: –1,1 %) 2025 erstmals wieder leichtes Wachstum von bis zu +0,3 %. Die Erholung bleibt jedoch schwach und wird durch die globalen Unsicherheiten, hohe Zölle und strukturelle Wettbewerbsprobleme gebremst. Besonders die Industrie / Maschinen- und Fahrzeugbau – leidet unter rückläufiger Nachfrage und hohen Kosten.

Die Inflationsrate in Österreich lag im Oktober 2025 bei 4,0 %, der Zwölfmonatsdurchschnitt bei 3,2 %. Damit ist die Teuerung zwar deutlich niedriger als in den Krisenjahren 2022/23, aber weiterhin über dem EZB-Ziel.

Die Arbeitslosenquote in Österreich stieg auf 7,2 % (Oktober 2025), was den höchsten Wert seit mehreren Jahren darstellt. Gründe sind die schwache Investitionstätigkeit und die schleppende Nachfrage im Exportsektor.

Die Prognosen bleiben vorerst verhalten: Für 2026 wird ein Wachstum von knapp 1 % erwartet. Risiken bestehen vor allem in den geopolitischen Konflikten, Handelshemmnissen und einer möglichen erneuten Eskalation der Energiepreise.

Luftfahrtmarkt

Die globale Luftfahrtindustrie hat sich 2024/2025 weitgehend von den pandemiebedingten Einbrüchen erholt. Der Passagierverkehr stieg im Jahr 2024 um rund 10,4 % gegenüber 2023, wobei der internationale Verkehr (+13,6 %) stärker zulegte als der Binnenverkehr (+5,7 %). Damit wurde das Vor-Corona-Niveau erstmals übertroffen. Besonders dynamisch war die Region Asien/Pazifik (+21,8 % im Januar 2025), während Europa mit +8,6 % moderat wuchs.

Die Luftfracht normalisierte sich nach den Rekordwerten der Pandemie: 2024 sank das Volumen leicht um 2 %, bleibt aber historisch hoch. Die Durchschnittserlöse im Frachtbereich gingen um über 30 % zurück, während die Passagiererträge um etwa 6 % stiegen.

Finanziell erzielten Airlines 2025 wieder Gewinne über dem Niveau von 2019, getragen von hohen Ticketpreisen und starker Nachfrage auf Langstrecken sowie Premiumklassen. Hersteller wie Airbus steigerten die Auslieferungen, während Boeing weiterhin mit Qualitätsproblemen kämpfte.

Die Herausforderungen in der Luftfahrtbranche können auf vier wesentliche Parameter konkretisiert werden.

- Lieferkettenprobleme und Verzögerungen bei Flugzeuglieferungen bremsen die Flottenmodernisierung.
- Steigende Betriebskosten (Löhne, Wartung, Kerosinpreise)
- Geopolitische Unsicherheiten (z. B. eingeschränkte Zugänge zu krisenhaften Lufträume) erhöhen Kosten und verlängern Flugrouten.
- Nachhaltigkeitsdruck: ICAO-Ziele zur CO_2-Reduktion werden verfehlt; Effizienzsteigerungen liegen bei nur 1,5 % pro Jahr statt der geforderten 2 %.

Beeindruckend sind die jüngsten Informationen des massiven Ausbaues der Flughafen Infrastruktur in Dubai und Singapur. Der Flughafen Dubai (DXB) weist aktuell eine Passagiere-Kapazität von ca. 90 Millionen pro Jahr aus, diese soll durch den komplett neu geschaffenen Flughafen (DWC) auf bis zu 260 Millionen Passagiere pro Jahr ausgeweitet werden. Dubai will somit in der Zukunft als größter Flughafen der Welt agieren. Singapur erweitert in den nächsten Jahren ebenso durch einen neuen „Terminal 5“ die jährliche Kapazität von derzeit 90 Million auf 140 Million Passagiere pro Jahr und will damit die Position als führender Luftfahrtdrehkreuz in Asien bestätigen.

Die aktuelle Situation ist somit ähnlich wie im Vorjahr und führt dazu, dass Airlines den gestiegenen Bedarf überwiegend mit älteren Flugzeugmustern decken müssen. Flotten, die bereits zur Ausmusterung vorgesehen waren, bleiben länger im Einsatz. Diese zusätzlichen Kosten belasten die Ertragslage der Airlines und können nur teilweise durch höhere Ticketpreise ausgeglichen werden.

Trotz dieser Herausforderungen sorgt der grundsätzlich positive Ausblick für eine gute Stimmung in der Branche, die selbst durch die eher trüben gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht getrübt wird. Diese Rahmenbedingungen wirken sich positiv auf unsere Geschäftsentwicklung aus.

Auf Herstellerseite investieren Flugzeugproduzenten und deren Zulieferer, um die gestiegene Nachfrage zu bedienen. Airbus profitiert dabei deutlich von den Qualitätsproblemen bei Boeing und konnte sich klar vom Wettbewerb absetzen. Unsere enge Vernetzung mit Airbus ist in dieser Situation ein Vorteil. Wir verzeichnen eine anhaltende Nachfrage nach neuen Testanlagen, um die künftig höheren Produktionszahlen zu unterstützen. Erwähnenswert ist jedoch, dass sich in absehbarer Zeit kein Launch einer neuen Flugzeugserie(-familie) abzeichnet, obwohl die Datenlage andere Voraussetzungen geben würden. Ein durchschnittlicher Lebenszyklus einer Flugzeugfamilie ist ca. zwischen 25 – 30 Jahre, die aktuellen Bestseller wie die Airbus A-320-Familie sind mittlerweile fast 40 Jahre alt (Erstflug 1988).

Bei den Airlines führt die verlängerte Nutzung von Flugzeugen zu einem erhöhten Wartungsbedarf. In Kombination mit der hohen Auslastung entsteht ein mögliches Wachstum im MRO-Markt (Maintenance, Repair and Overhaul). Dies wiederum führt zu einem Ausbau der MRO-Kapazitäten, die ebenfalls zusätzliches Testequipment erfordern.

In Europa ist in den letzten Jahren die sicherheitspolitische Situation durch zunehmende geopolitische Spannungen und neue Bedrohungslagen geprägt. Diese Situation veranlasst viele Staaten dazu, ihre Militärbudgets deutlich aufzustocken. Diese Aufrüstung eröffnet nicht nur sicherheitspolitische Handlungsfähigkeit, sondern schafft auch erhebliche wirtschaftliche Chancen für die Luftfahrtbranche. Insbesondere die Nachfrage nach modernen Kampfflugzeugen, Transportmaschinen und innovativen Luftverteidigungssystemen steigt, wodurch europäische Hersteller und Zulieferer von einer langfristigen Investitionswelle profitieren können. Neben der Stärkung der Verteidigungsindustrie wirkt sich dies positiv auf Forschung, Technologieentwicklung und hochqualifizierte Arbeitsplätze aus – dies positioniert die Luftfahrtbranche als strategischen Wachstumstreiber.

Tätigkeitsbereich und Geschäftsentwicklung

TEST-FUCHS ist eines der weltweit führenden Unternehmen im Bereich Prüfanlagen für die Luft- und Raumfahrt, für Ground-Support-Equipment sowie Aircraft-Ground-Equipment und in der Lage, Gesamtlösungen sowohl für militärische als auch zivile Nutzer anzubieten. Dabei dürfen wir auf unsere Zertifizierungen gem. EN 9100/ISO 9001 als auch AQAP 2110/ZDv A-1525/1 verweisen.

Neben der Entwicklung/Konstruktion und Fertigung von Test-Equipment für Hydraulik/Schmieröl, Pneumatik, Kraftstoff und Elektrik/Elektronik werden auch mechanische Komponenten für Luftfahrzeuge in Zusammenarbeit mit der TEST-FUCHS Aerospace Systems GmbH hergestellt.

TEST-FUCHS betreibt ein bei der „Akkreditierung Austria“ zertifiziertes Kalibrierlaboratorium gemäß DIN EN ISO/IEC 17025.

Die Geschäftsentwicklung wäre grundsätzlich nicht unmittelbar von konjunkturellen Schwankungen betroffen. Aufgrund der hohen Spezialisierung ist die Gesellschaft vielmehr von den Entwicklungen und Programmen am zivilen und militärischen Sektor der Luftfahrtindustrie sowie des zivilen Luftverkehrs abhängig. Der positive Trend bei

den Passagierzahlen hat einen positiven Einfluss auf die Geschäftsentwicklung. Sowohl die Hersteller steigern Ihre Produktionsraten als auch die Airlines investieren in neue moderne und sparsamere Flugzeugmodelle. Beide benötigen dazu zusätzliche oder neue Prüfsysteme für die Produktion oder Wartung.

Bericht über Zweigniederlassungen

Das Unternehmen unterhält keine eigenständigen Zweigniederlassungen.

Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Im Geschäftsjahr 2024/25 konnte die Betriebsleistung um TEUR 7.442 (10,6%) auf TEUR 77.422 gesteigert werden.

Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg von TEUR 4.110 um TEUR 2.051 auf TEUR 6.161, das Finanzergebnis ist mit TEUR 146 (Vorjahr: TEUR 92) im Vergleich zum Vorjahr deutlich besser. Nach Steuern ergibt sich ein Jahresüberschuss von TEUR 5.019 (Vorjahr: TEUR 3.927).

Zum Bilanzstichtag 30. Juni 2025 beträgt die Eigenmittelquote (Eigenmittel zu Gesamtkapital) 42,2% nach 38,3% zum 30. Juni 2024.

Der Auftragsbestand erhöht sich moderat gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag.

Der Cashflow aus operativer Tätigkeit beträgt TEUR 6.997 (Vorjahr: TEUR 5.950).

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von TEUR -1.148 (Vorjahr: TEUR -1.762) ist geprägt von Investitionen in immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagen.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit beträgt im Geschäftsjahr 2024/25 TEUR -5.000 (Vorjahr: TEUER -2.000).

Die Veränderung der flüssigen Mittel beträgt TEUR 849 (Vorjahr 2.187).

Im Geschäftsjahr 2024/25 wurden durchschnittlich 402 Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen (Vorjahr: 390) beschäftigt. Die Betriebsleistung je Mitarbeiter bewegt sich mit TEUR 192,6 über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: TEUR 179,4).

2. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken des Unternehmens

Der positive Trend der steigenden Passagierzahlen und die starke Nachfrage an modernen Luftfahrtzeugen sorgt weiterhin für eine gute Stimmung in der Luftfahrtbranche. Speziell aus den Regionen „Middle East“ und „Asien“ sind regelrechte Aufbruchsstimmungen wahrnehmbar (Schaffung neuer Flughafen-Infrastruktur Dubai und Singapur). Der klare Drang im privaten als auch im geschäftlichen Umfeld nach Reisen ist ungebrochen hoch.

Die Airlines können ihr Angebot nicht schnell genug der Nachfrage anpassen. Das führt zu hohen Verkaufspreisen und guten Margen. Diese erhöhten Gewinne können in den Ausbau der Kapazitäten investiert werden. Das sehen wir direkt an der Anzahl von Anfragen und Bestellungen von Produkten.

Die Entwicklung der Inflation in Österreich hält sich weiterhin auf hohem Niveau und liegt im europäischen Vergleich im oberen Segment, deutlich über dem europäischen Durchschnitt. Diese aktuelle Situation, als auch die noch immer spürbaren Auswirkungen der Inflationsbelastung (speziell durch den starken Anstieg der Lohnkosten) der letzten drei Jahre, bringt uns auf internationaler Ebene einen Wettbewerbsnachteil ein und somit ist die Gefahr für den österreichischen Produktionsstandort weiterhin gegeben. Mit aktiven Maßnahmen im Bereich interner Prozessoptimierung, Prüfung und Durchführung von Leistungsoutsourcing im Zuge der Projektabwicklung, versuchen wir dieser Situation entgegenzutreten. Diese Maßnahmen werden kontinuierlich geprüft und durchgeführt, mit dem Ziel, die Ertragslage zu halten.

Die intensive Diskussion über den Klimawandel und die damit verbundenen Ziele zur Reduktion des CO_2 Ausstoß sind auch Vorgaben für die Luftfahrtbranche, die in den kommenden Jahren entsprochen werden müssen. Die Neuentwicklung von CO_2 freien Antriebssystemen werden noch viele Jahr dauern. Der am vielversprechendsten Ansatz zu diesem Ziel ist aus unserer Sicht flüssiger Wasserstoff. Die Aktivitäten in diesem Bereich sind bei uns im Vergleich zu den Vorjahren etwas rückläufig, dennoch halten wir an diesem Thema fest. Die aktuelle Situation ist für uns kein überraschender Effekt, eine Art Konsolidierung stellt sich gerade ein. Dennoch sind wir weiterhin davon überzeugt, dass diese Technologie zukunftsweisend sein kann. Der Airbuskonzern verschob im Jahr 2025 die Entwicklung eines neuen Verkehrsflugzeuges mit Wasserstoffantrieb nach hinten, bleibt aber am Thema dran und erklärt, bis Ende der zweiten Hälfte der 2030er Jahre hier ein Verkehrsflugzeug einsatzbereit machen zu wollen. Aus diesem Grund halten wir unsere Anstrengungen, um bei den ersten Entwicklungen für diese neue Technologie dabei zu sein. Wir haben uns in den letzten Jahren hierbei als kompetenter Partner für Testsysteme in diesem Bereich etablieren können und möchten diesen Status auch zukünftig halten.

Bis diese neuen Technologien in den Markt eingeführt werden können, ist der einzige Weg den CO_2 Ausstoß zu verringern, in sparsamere mit herkömmlichen Antriebskonzepten ausgestattete Flugzeuge zu investieren. Die Entwicklung von Sustainable Aviation Fuels (SAF), die CO_2 aus der Atmosphäre in Treibstoff umwandelt, kann zumindest in den nächsten Jahren eine ausgeglichene CO_2 Bilanz ermöglichen. Die Kapazitäten, um genügend SAF herzustellen wird allerdings noch einige Jahre dauern.

Die damit verbundenen Investitionen in neue Technologien und neuen Luftfahrzeugen schafft ein positives Marktumfeld für TEST-FUCHS. Parallel dazu ergeben sich auch aktuell mögliche Chancen im Bereich der Verteidigungsindustrie. Durch die aktuell starke Fokussierung auf die massive Erhöhung der Verteidigungsausgaben im europäischen Raum, kann dies starke positive Auswirkungen auf die militärische Luftfahrt speziell auch im NATO-Raum haben, welches sich positiv auf den Geschäftsverlauf der TEST-FUCHS GmbH auswirken kann. Hierbei können wir uns

auf jahrelange Erfahrung in der Zusammenarbeit mit der deutschen Bundeswehr stützen und den Markt mit den notwendigen Voraussetzungen bedienen.

Auf Grund dieser Rahmenbedingungen planen wir eine moderate Betriebsleistungssteigerung sowie eine haltende Seitwärtsentwicklung der Ertragslage ein.

Aus dem operativen Geschäft ergeben sich insbesondere Zins- und Währungsrisiken, welche lfd. beobachtet und überprüft werden. Absicherungsinstrumente sind im Einsatz. Im laufenden Geschäftsjahr gibt es wie im Vorjahr offene Devisen-Termin-Positionen.

Die Einführung neuer Zollbestimmungen stellen für uns deutliche Herausforderung dar. Insbesondere die Handelsbeziehungen mit den USA sind betroffen, da zusätzliche Abgaben die Kostenstruktur unserer Produkte spürbar belasten, sollten diese nicht vom Kunden übernommen werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, werden Maßnahmen ergriffen. Ein Ansatz ist die Optimierung der Ausgestaltung und der Zusammenwirkung mit unserer amerikanischen Schwesterfirma. Ziel ist es, durch strategische Anpassungen der Lieferketten und Produktionsprozesse die Zollbelastung zu minimieren. Die aktuelle Situation verdeutlicht, wie wichtig eine enge Abstimmung innerhalb der Unternehmensgruppe ist, um globale Risiken effektiv zu managen und Chancen aus einer optimierten internationalen Struktur zu nutzen.

Das Unternehmen ist im Rahmen der Geschäftstätigkeit begrenzten und überschaubaren Risiken ausgesetzt. Die Gesellschaft erstellt Anlagen hoher organisatorischer und technischer Komplexität. Um daraus entstehenden Risiken zu begegnen, hat die Gesellschaft Grundsatz- und Verfahrensvorgaben zu Projekt- und Qualitätsmanagement, Produkt- und Arbeitssicherheit festgelegt.

Wie in vielen Branchen herrscht ein intensiver Wettbewerb um hochqualifizierte Fach- und Führungskräfte, die unseren hohen Anforderungen entsprechen. Deswegen pflegen wir enge Kontakte zu Höheren Technischen Lehranstalten, Fachhochschulen und Universitäten. Wir versuchen schon sehr frühzeitig junge Personen im Studium auf unser Unternehmen aufmerksam zu machen. Zum Beispiel vergeben wir jedes Jahr Stipendien an Studierende, die eine technische Ausbildung absolvieren und einen Bezug zu unserer Region haben. Wir bieten außerdem sowohl Praktika an als auch Bachelor- und Masterarbeiten werden für Studierende unterstützt und begleitet. Daraus können wir frühzeitig junge Talente erkennen und an unser Unternehmen binden.

Der hohe Stellenwert unserer Lehrlingsausbildung trägt wesentlich zur fachlichen Qualifikation unserer Mitarbeiter bei. Wir versuchen unsere Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden und fördern deren Fort- und Weiterentwicklung.

Die Gesellschaft ist mit den branchenüblichen Versicherungsverträgen ausgestattet.

Potenzielle Risiken im Hinblick auf Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Effizienz der IT-Systeme der Gesellschaft werden durch laufende Anpassungsmaßnahmen begrenzt. Durch das allgemeine Risikomanagement des Unternehmens soll sichergestellt werden, dass Risiken rechtzeitig erkannt und bewertet werden, um entsprechend rechtzeitig gegensteuern zu können.

Aus heutiger Sicht sind keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können.

Die Liquidität ist wie schon in den Vorjahren aus Eigenmitteln sichergestellt.

Alle Zahlungen an unsere Lieferanten werden, soweit vereinbart, innerhalb der Skontofristen getätigt.

Seitens der Kundenaufträge sind vereinbarte Auftragssummen größtenteils durch Bankgarantien abgesichert.

3. Bericht über die Forschung und Entwicklung

Die erfolgreiche Positionierung der Gesellschaft bei einer überaus hohen Exportquote ist nur durch den hohen Stellenwert, der dem Bereich der Forschung und Entwicklung beigemessen wird, zu erreichen.

Das TEST-FUCHS Forschungs- und Entwicklungsportfolio wird laufend unter Beiziehung interner und externer Experten überprüft und zukunftsorientiert weiterentwickelt. Durch die Entwicklung von neuen Antriebskonzepten in der Luftfahrt haben wir den Schwerpunkt unserer Aktivitäten der Forschung auf Komponenten für Tanksysteme von Flüssigwasserstoff gelegt. Hinzu kommt noch die Forschung über die Integration von KI in unseren Produkten.

Groß-Siegharts, am 2. Dezember 2025

Ing. Volker Fuchs

Dr. Markus Nagl

Martin Leutner, BA