Lagebericht

1. Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft

1.1. Verkehrsaufkommen

Das vergangene Jahr hat trotz großer Herausforderungen zu einem deutlichen Passagierwachstum am Linz Airport geführt.

Insgesamt wurden im letzten Jahr 262.347 Passagiere (+81.653 Passagiere im Vergleich zu 2024) abgefertigt. Dies entspricht einer Steigerung von 45,2% zum Vorjahr.
Treiber dieser Entwicklung waren die, seit Ende 2024 wieder aktivierte, Frankfurt-Verbindung mit Austrian Airlines und die neuen Ryanair-Linienflugverbindungen nach London (Stansted), Bari und Alicante.
Dabei haben sich die Ryanair-Strecken sehr gut entwickelt, sodass Ryanair entschieden hat, sowohl London als auch Alicante ganzjährig zu bedienen.

Im Gegensatz dazu ist die von Austrian Airlines (wet lease Braathens) im November 2024 aufgenommene Flugverbindung nach Frankfurt deutlich unter den Erwartungen geblieben. Austrian Airlines hat daher Linz-Frankfurt mit Beginn des Winterflugplans 2025 eingestellt.
Frankfurt ist nicht nur für den Markt Oberösterreich, sondern auch für den Linz Airport eine essenzielle Flugverbindung. Das Land Oberösterreich hat sich daher entschieden, die Flugverbindung europaweit auszuschreiben. Die dänische Fluggesellschaft DAT hat die Ausschreibung gewonnen und wird ab dem 29.03.2026 Frankfurt wieder mit Linz verbinden.

Im Urlaubsreiseverkehr verzeichnete der Flughafen einen Rückgang bei den Passagierzahlen. Hintergrund ist, dass aufgrund der knappen Flugzeugkapazitäten wohl alle Destinationen wie geplant angeflogen wurden, allerdings bei einigen Destinationen die Anzahl der wöchentlichen Frequenzen reduziert werden mussten.

1.1.1. Linien-, Charter- und Ausweichverkehr

Das Verkehrsaufkommen hat sich 2025 gegenüber 2024 wie folgt entwickelt:

	2025	**2024**	**Absolut**	**in %**
Bewegungen:	**4.523**	**3.405**	**1.118**	**32,83%**
Linie	3.438	2.169	1.261	58,51%
Charter	1.030	1.203	-173	-14,38%
Ausweich	55	33	22	-66,67%
Passagiere:	**262.347**	**180.694**	**81.653**	**45,19%**
Linie	136.019	34.544	101.475	293,76%
Charter	122.461	143.861	-21.400	-14,88%
Ausweich	3.867	2.289	-1.578	68,94%

1.1.2. Luftfracht

Die Luftfracht hat sich 2025 gegenüber 2024 wie folgt entwickelt:

	2025	2024	Absolut	in %
Fracht (in to):	**47.865**	**52.895**	**-5030**	**-9,51%**
Flugfracht	15.215	15.269	-54	**-0,35%**
Trucking	32.650	37.626	-4.976	**-13,23%**
Post	0	0	0	**0,0%**

Das stabile Ergebnis der Flugfracht ist auf den regelmäßigen Verkehr mit Turkish Cargo (3 Flüge/Woche) zurückzuführen. Die Tonnage im Trucking (RFS) wurde absichtlich um unwirtschaftliche Volumina reduziert. Dies führte zu einem niedrigeren Volumen als im Vorjahr, jedoch konnte der Umsatz leicht gesteigert werden.

1.1.3. Allgemeine Luftfahrt

Die Allgemeine Luftfahrt verzeichnete einen Rückgang bei der Zahl der Bewegungen um 5,6% von 27.823 (2024) auf 26.273 (2025). Davon waren 2025 12.950 Schulungsflüge, d.s. um 829 Flüge (6,0%) weniger als im Vorjahr (13.779).

1.2. Wirtschaftliche Gesamtlage

Obwohl die Umsatzerlöse im Vergleich zur Vorperiode leicht gestiegen sind (21,8 Mio. zu VJ 20,8 Mio.), erreichen sie nicht das Break Even Niveau und bleiben deutlich hinter den Umsätzen der Jahre vor der COVID-Pandemie.

Die übrigen Ertragspositionen stellen sich aufgrund von Sondereffekten erhöht dar.
Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden insbesondere durch die Rückstellung für den PFAS-bedingten Rekultivierungsaufwand, durch gestiegene Rechts- und Beratungskosten aufgrund des Strategieprozesses sowie durch Aufwendungen für Schadensersatzleistungen beeinflusst.

Das Ergebnis ist, bereinigt um die Effekte aus dem Liegenschaftsverkauf und PFAS- und Beratungsaufwand, ungefähr mit dem negativen Ergebnis des Vorjahres vergleichbar.

Ein im Berichtszeitraum gewährter, indirekter Gesellschafterzuschuss hat das Eigenkapital gestärkt.

1.2.1. Unternehmenskennzahlen

Die betriebswirtschaftlichen Kennzahlen des Unternehmens haben sich wie folgt entwickelt:

	2025	2024
Gesamtkapitalrentabilität	-3,8%	-15,8%
Cashflow aus dem Ergebnis (in TEUR)	-4.128	-4.883
Eigenkapitalrentabilität	-13,1%	-46,2%
Umsatzrentabilität	-9,4%	-40,7%

Die Kennzahlen des Anlagevermögens zeigen folgende Entwicklung:

	2025	2024
Anlagenintensität	70,2%	93,2%
Anlagendeckungsgrad	48,9%	28,0%
Abschreibungsquote (ohne Finanzanlagen)	2,4%	2,5%
Anlagenabnutzungsgrad (Sachanlagen)	78,16%	75,9%

2. Vorschau auf das Geschäftsjahr 2026

Für das Geschäftsjahr 2026 wird ein Rückgang des Passagieraufkommens im mittleren einstelligen Prozentbereich erwartet.

Im Linienflugverkehr wird davon ausgegangen, dass sich die Verbindungen nach London, Bari, Alicante und Palma de Mallorca auf dem Niveau des Vorjahres stabilisieren.

Die für den Standort wesentliche Flugverbindung Linz–Frankfurt wird mit 29. März 2026 wieder aufgenommen. Die Bedienung erfolgt durch die dänische Fluggesellschaft DAT im Auftrag des Landes Oberösterreich. Der Kapazitätsaufbau erfolgt schrittweise, mit einer geplanten Ausweitung auf bis zu drei täglichen Frequenzen im Herbst 2026. Vor diesem Hintergrund ist im Linienverkehr insgesamt von einem unter dem Vorjahresniveau liegenden Passagieraufkommen auszugehen.

Im Segment des Urlaubsreiseverkehrs bleibt das Marktumfeld weiterhin angespannt. Ursachen hierfür sind insbesondere europaweite Engpässe bei Flugzeugkapazitäten infolge verzögerter Auslieferungen der Hersteller sowie die temporäre Stilllegung von Flugzeugen des Typs Airbus A320 aufgrund von Triebwerksproblemen.

Für die Sommersaison 2026 wird ein mit dem Vorjahr vergleichbares Destinationsangebot erwartet. Aufgrund limitierter Kapazitäten werden jedoch einzelne Destinationen, darunter Hurghada und Rhodos, mit reduzierter Frequenz (zweimal statt dreimal wöchentlich) bedient.

Zusätzlich bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen die geopolitischen Entwicklungen im Nahen Osten (Irankrieg) auf das Buchungsverhalten. Dies gilt insbesondere für die Destinationen in Ägypten und in der Türkei. Insgesamt wird daher auch im Charterverkehr ein Passagieraufkommen unter dem Niveau des Vorjahres prognostiziert.

Auch im Bereich Fracht wird aufgrund der schwierigen Gesamtwirtschaftslage nur ein gleichbleibendes Volumen erwartet.

Entsprechend bleibt die Ergebnissituation trotz eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen negativ.

3. Risikomanagement

Der Flughafen Linz hat in den letzten Jahren in sämtlichen Unternehmensbereichen Systeme zur Erkennung und Vermeidung von Risikopotentialen implementiert.

Die Gesellschaft unterliegt auch den Prüfungen des Landesrechnungshofes OÖ und des Kontrollamtes der Stadt Linz. Die internen Organisationsstrukturen und Organisations- und Prozessabläufe sind in einem entsprechenden Management-System abgebildet und jedem Mitarbeiter transparent zugänglich gemacht.

Die betrieblichen Risiken (Schadensrisiken) sind neben optimierten Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sowie Notfallplänen, die regelmäßig trainiert werden, auch durch entsprechende Versicherungen abgedeckt. Ein eventuelles Forderungsausfallrisiko ist ebenfalls durch eine Kreditversicherung minimiert. Das Versicherungsmanagement wird von einer Versicherungsberatungsgesellschaft wahrgenommen.

Der Geschäftsverlauf der Flughafen Linz GesmbH ist sowohl von regionalen als auch internationalen Entwicklungen abhängig. Rahmenbedingungen wie Terror, Krieg oder sonstige externe Einflüsse (z.B. weltweite Epidemien) kann der Flughafen als einzelnes Unternehmen nicht beeinflussen. Allerdings begegnet der Flughafen Linz einer möglichen Verunsicherung der Reisenden und der damit einhergehenden Gefahr eines Verkehrs- und Umsatzrückganges mit höchsten Qualitätsansprüchen im Bereich der Sicherheit.

Im Charter-Bereich besteht sowohl eine starke Abhängigkeit von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung im Einzugsgebiet des Flughafens als auch von der politischen Entwicklung in den Zielländern (Naher Osten, Türkei, Nordafrika, Spanien, usw.). Im Geschäftsreise- und Linienverkehr ist der Flughafen Linz von globalen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen abhängig. Das Netzwerk der Star Alliance (Austrian, Lufthansa, usw.) hat am Flughafen Linz einen entscheidenden Marktanteil bei den Linienverbindungen.

Die Entgeltänderungsanträge unterliegen der Genehmigungspflicht durch das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, als oberste Zivilluftfahrtbehörde. Mit dem Inkrafttreten des Flughafenentgeltgesetzes (FEG) per 1.7.2012 unterliegen Anträge auf Änderung der Entgeltordnung ab dem Jahr 2013 den Regelungen, die im Anhang zum FEG festgelegt wurden.

Die Gesellschaft bedient sich ausschließlich originärer Finanzinstrumente im Sinne des OÖ Finanzgebarungs- und Spekulationsverbotsgesetz. Das Zinsänderungsrisiko, welches bei der Veranlagung der liquiden Mittel und bei den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens vorliegt, wird durch Veranlagung in Investmentfonds, Anleihen und kurzfristige Termingelder, sowie durch entsprechende Streuung der Veranlagungen auf verschiedene Geldinstitute mit sehr guter Bonität minimiert.

Dem Risiko resultierend aus Forderungsausfällen wird durch kurze Zahlungsziele, dem Fordern von Sicherheiten wie Kautionen, Bankgarantien, Versicherungen sowie der vermehrten Abwicklung von Zahlungen mittels Lastschrift- oder Bankeinzugsverfahren begegnet.

Rechtliche Risiken bestehen im Bereich von behördenrechtlichen Auflagen vor allem im Rahmen umweltrechtlicher Bestimmungen (z.B. Lärm, Emissionen). Diesen Risiken wird vor allem durch entsprechende Aufklärung und Einbindung der Betroffenen in einer Plattform namens "URIS - Umfeld-, Rückkoppelungs- und Informations-System" begegnet. Im URIS sind neben den Anrainergemeinden auch Interessensverbände der Arbeitnehmer und der Wirtschaft vertreten.

4. Standort, Betriebsstätte

Die Flughafen Linz GesmbH hat neben dem Standort in 4063 Hörsching keine weiteren Betriebstätten oder Zweigniederlassungen.

5. Forschung und Entwicklung

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit fällt bei der FLG nicht an.

Hörsching, am 30.03.2026

Der Geschäftsführer

Mag. Norbert Draskovits