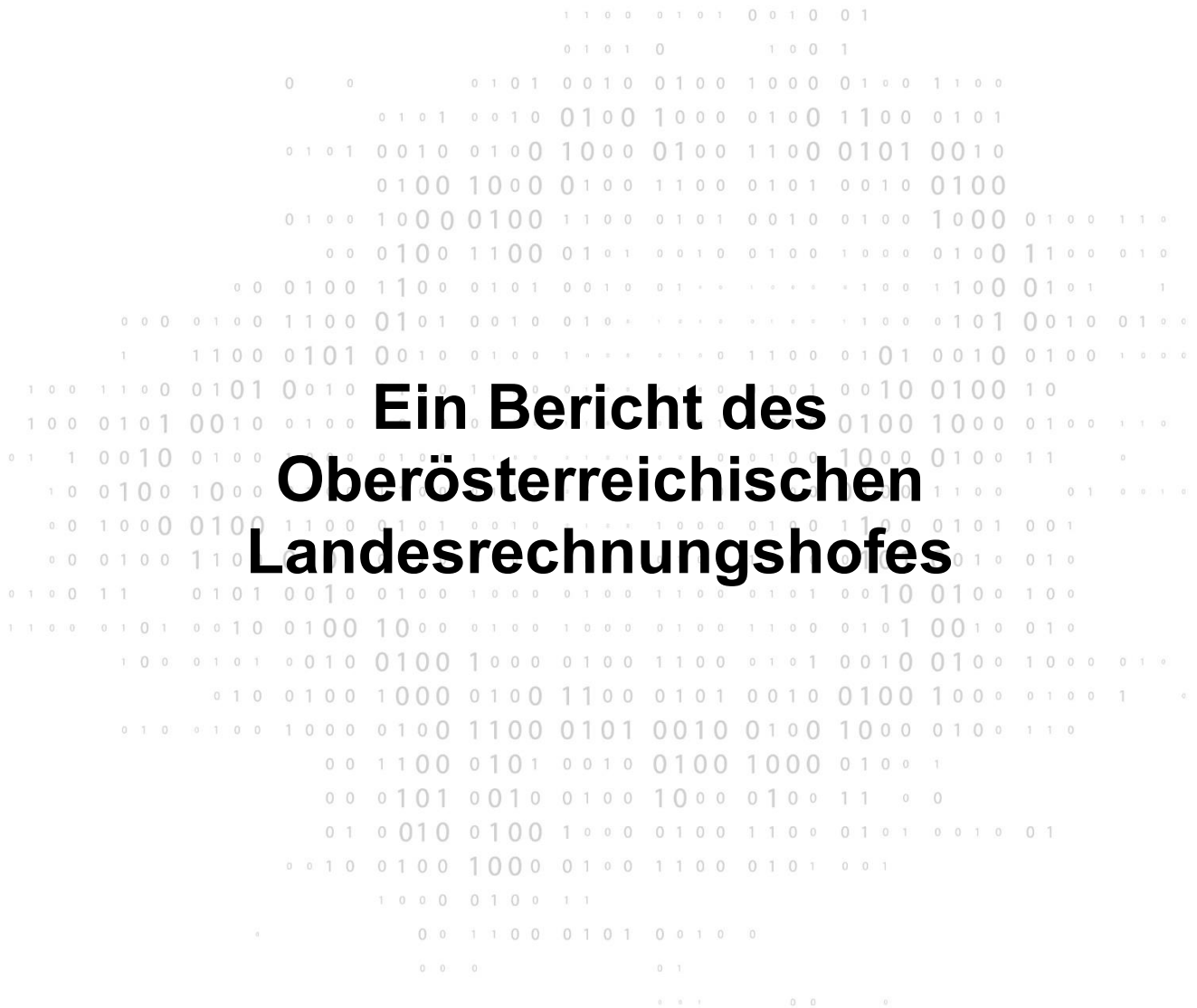


Flughafen Linz GesmbH

2025



Ein Bericht des Oberösterreichischen Landesrechnungshofes

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Tel.: (+43) 732 7720-11426
E-Mail: post@lrh-ooe.at
www.lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber:

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31

Redaktion:

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im November 2025

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	1
Ausgangssituation	7
Allgemeine Rahmenbedingungen	7
Verkehrszahlen	9
Steuerung und Strategie	13
Steuerung der Flughafen GesmbH durch das Land OÖ.....	13
Unternehmensstrategie 2018	18
Strategieprojekt 2025	20
Organisation und gesellschaftsrechtliche Grundlagen.....	21
Gesellschaftsvertrag	21
Organe	22
Geschäftsführung.....	22
Aufsichtsrat	24
Generalversammlung.....	26
Berichtswesen und vorbereitende Gremien	27
Geschäftsordnungen	29
Finanzielle Lage	30
Allgemein	30
Bilanz – Aktiva.....	31
Überblick	31
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	32
Veranlagungspolitik im Kontext des Oö. Spekulationsverbots	34
Rechtlicher Rahmen	34
Veranlagungspolitik	34
Oö. Spekulationsverbot	36
Liquidität	39
Bilanz – Passiva	42
Überblick	42
Ausschüttungspolitik, Eigenkapital und Sonderposten	42
Fremdkapital	43

Gewinn- und Verlustrechnung	44
Kostenrechnung.....	46
Mittelfristplanung.....	47
EU-Beihilferecht und staatliche Zuschüsse	51
Rechtlicher Rahmen.....	51
Gesellschafterzuschüsse an die FLG	54
Personal und Organisation	55
Organisation	55
Personalstruktur	56
Internes Kontrollsystem und Compliance	60
Airline-Relations und Marketing	63
Passagierbereich (Route Development).....	64
Frachtbereich.....	68
Flughafenentgelte.....	69
Vereinbarungen mit Airlines.....	71
Werbeaufwendungen.....	72
Investitionen	74
Überblick.....	74
Investitionsprojekte.....	75
Masterplan 2035.....	77
Ausgewählte Projekte.....	80
Tanklager und Wartungshangar	80
Passagierterminal (Objekt 1)	81
Anbindung an die Weststrecke	85
Pistensanierung.....	86
PFAS-Kontamination	89
Facility Management	90
Raumbuch.....	90
Vermietung Immobilien.....	92
Energiemanagement	92
Zusammenfassung der Empfehlungen.....	96

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht Leistungskennzahlen	12
Tabelle 2:	Aktiva per 31.12. des Jahres	31
Tabelle 3:	Entwicklung des Finanzvermögens.....	35
Tabelle 4:	Veranlagungen 2021 nach Ratingklassen, nach Emittenten gruppiert	37
Tabelle 5:	Übersicht Grundlagen für Liquidität	39
Tabelle 6:	Passiva per 31.12. des Jahres.....	42
Tabelle 7:	Fremdkapital per 31.12.....	44
Tabelle 8:	Gewinn- und Verlustrechnung.....	45
Tabelle 9:	Größenordnung Kapitalbedarf gemäß Mittelfristplanung	50
Tabelle 10:	Personalaufwandsquote	58
Tabelle 11:	Durchschnittliche Vollzeitäquivalente je Bereich	59
Tabelle 12:	Werbeaufwendungen	73
Tabelle 13:	Übersicht Investitionen 2018 bis 2024	76
Tabelle 14:	Übersicht Instandhaltungen 2018 bis 2024.....	76
Tabelle 15:	Kostenfeststellung Passagierterminal	81
Tabelle 16:	Verlustabdeckung Gastronomie	84
Abbildung 1:	Erreichbarkeit und Einzugsgebiet Flughafen Linz (Isochron).....	8
Abbildung 2:	Vergleichende Entwicklung der Regionalflughäfen in Österreich.....	10
Abbildung 3:	Vergleichende Entwicklung der Luftfracht auf Regionalflughäfen in Österreich.....	11
Abbildung 4:	Eigentümerstruktur der FLG	14
Abbildung 5:	Substanzerhaltung und Anlagenabnutzung.....	33
Abbildung 6:	Liquiditätsgrade	40
Abbildung 7:	Mittelfristplanungen (MFP)	50
Abbildung 8:	Organigramm FLG, Stand Juni 2025.....	56
Abbildung 9:	Aufwand für Personal und sonstige bezogene Leistungen	57
Abbildung 10:	Passagierzahlen Charter- und Linienflüge	65
Abbildung 11:	Objekt 1 Abfertigungshalle	75
Abbildung 12:	Geplanter Ausbau bis 2025 (Phase II).....	79
Abbildung 13:	Verbrauchs- und Kostenentwicklung Heizwärme	93
Abbildung 14:	Verbrauchs- und Kostenentwicklung Strom.....	94

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS/GLOSSAR

A

ABl.	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
Abt. WiFo	Abteilung Wirtschaft und Forschung
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl. C 202 vom 7.6.2016
Airline	Fluggesellschaft
ALSAG	Bundesgesetz vom 7. Juni 1989 zur Finanzierung und Durchführung der Altlastensanierung idF BGBl. I Nr. 30/2024
Art.	Artikel
Aviation	Luftfahrt und alle damit verbundenen technischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Tätigkeiten

B

BGBl.	Bundesgesetzblatt
BVergG 2018	Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen idF BGBl. II Nr. 91/2019

C

Catchment Area	Einzugsgebiet
Charter	Flug, der nicht Teil des regulären Flugplans ist
COVID-19	Coronavirus-Krankheit 2019: ausgelöst durch den Erreger SARS-CoV-2 (severe acute respiratory syndrome coronavirus 2)

D

D-A-CH-Region	Bezeichnung für den deutschsprachigen Raum der Länder Deutschland, Österreich und Schweiz
Dokumentenhandling	Handhabung und Verwaltung von Dokumenten

E

ESTG	Bundesgesetz vom 7. Juli 1988 über die Besteuerung des Einkommens natürlicher Personen idF BGBl. I Nr. 25/2025
EU	Europäische Union

F

Feeder-Flug	Zubringerflug, der Passagiere zu einem Umsteigeflughafen bringt, um dort einen Anschlussflug zu erreichen
FEG	Bundesgesetz über die Festlegung von Flughafenentgelten idF BGBl. I Nr. 152/2021
FinD	Direktion Finanzen
FLG	Flughafen Linz GesmbH

G

GmbHG	Gesetz vom 6. März 1906 über Gesellschaften mit beschränkter Haftung idF BGBl. I Nr. 179/2023
--------------	---

H

Hub	Drehkreuz, Knotenpunkt
------------	------------------------

I

idF	in der Fassung
IKS	Internes Kontrollsystem
Incoming	Ankommende Passagiere, die an einem Flughafen landen, weil er ihr Reiseziel ist

J

Jettrainer	Strahlgetriebenes Schulflugzeug zur Ausbildung von Militärpiloten
-------------------	---

L

LAHO	OÖ Landesholding GmbH
LFG	Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt idF BGBl. I Nr. 153/2024
lit.	litera
Low-Cost-Carrier	Fluggesellschaft mit einem auf niedrige Betriebskosten ausgerichteten Geschäftsmodell
LSG 2011	Bundesgesetz, mit dem Bestimmungen über Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Zivilluftfahrt getroffen werden idF BGBl. I Nr. 161/2013

M

MFP	Mittelfristplanung
------------	--------------------

N

Non-Aviation	Bezeichnet Einnahmequellen und Aktivitäten, die nicht direkt mit dem Flugbetrieb zusammenhängen
---------------------	---

O

Oö. FGSVG	Landesgesetz über die risikoaverse Ausrichtung der Finanzgebarung einschließlich eines Spekulationsverbots für das Land, die Gemeinden und sonstige öffentliche Rechtsträger idF LGBl. Nr. 52/2014
Oö. LRHG 2013	Oö. Landesrechnungshofgesetz 2013 idF LGBl. Nr. 55/2018
ÖPNV	Öffentlicher Personennah- und -regionalverkehr
Outgoing	Abfliegende Passagiere, die von einem Flughafen starten, weil er ihr Abflugort ist

P

PFAS	Per- und polyfluorierte Alkylsubstanzen: Gruppe langlebiger Industriechemikalien, die seit Jahrzehnten in zahlreichen Produkten und Anwendungen (z. B. Feuerlöschschäume) verwendet werden. PFAS führen zu Boden- und Trinkwasserkontaminationen mit hohem Sanierungsaufwand.
Point-to-Point	Punkt-zu-Punkt, direkte Verbindung

R

Route Development	Streckenentwicklung: Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Etablierung neuer Flugverbindungen
--------------------------	---

S

StF	Stammfassung
SVD	Direktion Straßenbau und Verkehr

T

Turboprop-Flugzeug	Flugzeug mit einer Gasturbine, die einen Propeller antreibt
Turnaround	Zeitspanne zwischen der Ankunft eines Flugzeugs am Flughafen und seinem Abflug

U

UGB	Bundesgesetz über besondere zivilrechtliche Vorschriften für Unternehmen idF BGBl. I Nr. 133/2024
URG	Bundesgesetz über die Reorganisation von Unternehmen idF BGBl. I Nr. 43/2016

V

VfGH	Verfassungsgerichtshof
Virtuelle Gesellschafterversammlungen-Gesetz	Bundesgesetz über die Durchführung virtueller Gesellschafterversammlungen idStF: BGBl. I Nr. 79/2023
VKE	Verkehrseinheiten

W

Warehouse-Handling	Lagermanagement
WRG 1959	Wasserrechtsgesetz 1959 idF BGBl. I Nr. 73/2018

Z

Z.	Ziffer
-----------	--------

FLUGHAFEN LINZ GESMBH (2025)

Geprüfte Stellen:

Flughafen Linz GesmbH
OÖ Verkehrsholding GmbH
Direktion Finanzen
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Wirtschaft und Forschung

Für Auskünfte standen die Stadt Linz, die Landes-Tourismusorganisation Oberösterreich Tourismus und das Kommando Luftunterstützung vom Fliegerhorst Vogler zu Verfügung.

Prüfungszeitraum:

18. März 2025 bis 11. Juli 2025

Rechtliche Grundlage:

Initiativprüfung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z. 1 und 3 des Oö. LRHG 2013 idgF

Prüfungsgegenstand und -ziel:

Die Prüfung befasste sich mit der strategischen und wirtschaftlichen Situation der Flughafen Linz GesmbH. Dabei sollten Fragen hinsichtlich der strategischen Ausrichtung, der Steuerung sowie Investitionstätigkeit und Organisation behandelt werden.

Prüfungsergebnis:

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde den geprüften Stellen gemäß § 6 Abs. 5 LRHG 2013 am 26. September 2025 zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme übermittelt.

Die Direktion Straßenbau und Verkehr sowie die Abteilung Wirtschaft und Forschung haben bei der Schlussbesprechung am 30. September 2025 auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet.

Die OÖ Verkehrsholding GmbH hat am 31. Oktober 2025 auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet. Die Stellungnahmen der Flughafen Linz GmbH vom 6. November 2025 sowie der Direktion Finanzen vom 7. November 2025 sind dem Bericht des LRH angeschlossen.

Legende:

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Alle im Bericht angeführten Internetlinks wurden im Prüfungszeitraum aufgerufen.

KURZFASSUNG

(1) **Regionalflughafen Linz erlebt(e) schwierige Zeiten**

Der Regionalflughafen Linz ist ein Militärflughafen mit ziviler Nutzung. Der zivile Teil wird von der Flughafen Linz GesmbH betrieben, die je zur Hälfte im indirekten Eigentum vom Land OÖ und der Stadt Linz steht. Die Flughafen Linz GesmbH schüttete seit 1996 rd. 29,6 Mio. Euro an die Eigentümer aus; 13,3 Mio. Euro davon an das Land OÖ. (Berichtspunkte 1 und 26)

Die Flughafen Linz GesmbH sah sich seit dem Höhepunkt 2008 (rd. 800.000 Passagiere) mit einem starken Rückgang der Passagiere und des Flugangebots konfrontiert. Eine Ursache ist die Lage zwischen den Flughäfen München, Salzburg und Wien. Im Zuge der geopolitischen Verwerfungen seit 2020, struktureller Änderungen am österreichischen Markt und der COVID-19-Krise – Unternehmen im Alleineigentum der öffentlichen Hand erhielten keine diesbezüglichen Förderungen – fuhr sie bis 2024 einen kumulierten Verlust von rund 36,8 Mio. Euro ein. Sie verbrauchte in diesen Jahren die Mittel, die sie für die geplante Pistensanierung angespart hatte. (Berichtspunkte 1, 2 und 28)

(2) **Ausmaß des Kapitalbedarfs der nächsten zehn Jahre ist ungewiss**

Um die Liquidität sicherzustellen, leisteten die Eigentümer Land OÖ und Stadt Linz im Juni 2025 kurzfristig einen Gesellschafterzuschuss von 4,4 Mio. Euro. Dieser war Teil eines zugesicherten Zuschusses in der Höhe von 8 Mio. Euro, der – vorbehaltlich beihilferechtlicher Zulässigkeit – bis Anfang 2026 fließen soll.

Vor allem wegen der für das Jahr 2030 geplanten Pistensanierung braucht die Flughafen Linz GesmbH zusätzliches Kapital. Aufgrund der vorgelegten Planungsunterlagen aus dem Frühjahr 2025 ist von einer Größenordnung von rd. 27,6 Mio. Euro bis rd. 45 Mio. Euro bis 2035 auszugehen. Diese Bandbreite ist mit großen Unsicherheiten verbunden, da die künftige strategische Ausrichtung und damit die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafenbetriebs entscheidend sind. Weiters sind diverse Investitionen, der laufende Betrieb ab 2030 und der mit Oktober 2025 angekündigte Wegfall der Verbindung Linz - Frankfurt noch nicht berücksichtigt. Alle künftigen öffentlichen Zuschüsse müssen auf Basis tragfähiger und nachhaltiger Konzepte erfolgen und vor dem Hintergrund des EU-Beihilferechts betrachtet werden. (Berichtspunkte 30 und 33)

(3) Neuausrichtung und Verbesserungen bei Strategie und Steuerung sind erforderlich

Der Flughafen Linz hat Bedeutung für den Wirtschaftsstandort OÖ und bewegt sich im Spannungsverhältnis der Interessen aus Verkehr, Wirtschaft, Tourismus, Klima und Anrainer sowie der finanziellen Lage der Eigentümer. Themen, wie fehlende internationale Flugreisende (Incoming) oder noch stärkere Zusammenarbeit mit Stakeholdern, sind seit langem bekannt, wie der LRH in seiner Initiativprüfung 2007 bereits aufzeigte. Der LRH stellt fest, dass der Flughafen Linz trotz seiner Bedeutung kaum Niederschlag in den offiziellen Landesstrategien fand; das Land OÖ sollte den Flughafen Linz in diesen gesamthaft mitberücksichtigen. (Berichtspunkt 5 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG II)

Auf Seiten des Landes OÖ gab es zudem keine Ziel- und Ressourcenvereinbarungen für die Flughafen Linz GesmbH. Das Land OÖ sollte als indirekter Eigentümer eine abgestimmte langfristige strategische Ausrichtung für den Flughafen Linz entwickeln und diese aufgrund der mehrjährigen finanziellen Bedarfe und volkswirtschaftlichen Auswirkungen dem Oö. Landtag vorlegen. (Berichtspunkt 4 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG I)

Die auf Wachstum sowie Premiumqualität ausgerichtete Unternehmensstrategie der Flughafen Linz GesmbH aus dem Jahr 2018 war nicht mehr aktuell. Zum Zeitpunkt der Prüfung überarbeitete die Flughafen Linz GesmbH mit externer Begleitung ihre Unternehmensstrategie. Diese Neuausrichtung, die auch Szenarien wie eine Reduktion der Geschäftsfelder z. B. nur auf Fracht oder Charterflug prüfte, fand für den LRH sehr spät statt. Das Land OÖ sollte die künftige Unternehmensstrategie vorab zwischen den betroffenen Fachbereichen des Landes abstimmen. (Berichtspunkte 6 und 7 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III)

(4) Fluggesellschaften und -verbindungen gewinnen und Abhängigkeiten reduzieren

Das Management der Flughafen Linz GesmbH versuchte aktiv Fluggesellschaften an den Standort zu holen. Trotzdem ging das Flugangebot für Kund:innen stark zurück. Unter anderem führte der mehrmonatige Entfall der einzigen Anbindung zu einem Luftverkehrsdrehkreuz, dem Flughafen Frankfurt, zu einem Rückgang des Passagieraufkommens auf rd. 181.000 im Jahr 2024 (2019: rd. 436.000). Trotz Wiederaufnahme dieser für den Flughafen Linz essenziellen Streckenverbindung blieb die Nachfrage, auch aufgrund von Flugausfällen, unter den Erwartungen. Die Fluggesellschaft gab die erneute Einstellung der Flugverbindung ab Ende Oktober 2025 bekannt.

Insgesamt wäre für den Flughafen Linz eine Größenordnung von mindestens 500.000 Passagieren nötig, um in der derzeitigen Ausrichtung kostendeckend zu wirtschaften. Abhängig von den künftigen Geschäftsfeldern der neuen Unternehmensstrategie sollte die Flughafen Linz GesmbH gemeinsam mit dem Land OÖ

- alle Optionen (auch Streckenausschreibungen) für Flugverbindungen prüfen und versuchen, die Vermarktungschancen dieser weiter zu verbessern,
- die eingeschlagenen Kooperationen für ankommende Gäste (Incoming) mit den öö. Tourismus-Partnern ausbauen,
- für die Streckenentwicklung verstärkt datengestützte Analysen einsetzen sowie
- die Kundenbasis erweitern und das gesamte Einzugsgebiet aktiv berücksichtigen, wie etwa den tschechischen Markt.

Der Regionalflygafen Linz war im Passagier- und im Frachtbereich von wenigen Geschäftspartner:innen abhängig. Er sollte verstärkt versuchen, zu diversifizieren und zusätzliche Fluggesellschaften und -verbindungen zu gewinnen. (Berichtspunkte 29, 42, 43, 44 und 45)

(5) Flughafenbetrieb nicht kostendeckend – Erlöse stammen zunehmend aus den Nebenbetrieben

Die Flughafen Linz GesmbH erwirtschaftete aus dem Flughafenbetrieb Entgelte („Gebühren“) sowie zusätzliche Erlöse aus anderen Geschäftsfeldern wie Fracht, Vermietung oder Parkplätze. Der Anteil dieser Nebenbetriebe machte im Jahr 2019 etwa ein Drittel der Erlöse aus und betrug 2024 knapp die Hälfte. Seit dem Jahr 2023 war jedoch auch der Frachtbereich nicht mehr kostendeckend, wobei nicht alle Erlöse aus diesem Bereich auch diesem zugeordnet waren.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Geschäftsfelder stark zusammenhängen (z. B. Parkgebühren als Teil des Passagiergeschäfts). Der LRH sieht die Führung der Flughafen Linz GesmbH im Rahmen der strategischen Neuausrichtung gefordert, die einzelnen Geschäftsfelder zu prüfen, rasch neue Konzepte zu entwickeln und Entscheidungsgrundlagen für die Eigentümer vorzulegen. (Berichtspunkte 3, 6, 7 und 60)

(6) Sowohl Kosten- als auch die Erlösstruktur sind zu prüfen

Grundsätzlich besteht für öffentliche Zivilflugplätze eine Betriebspflicht; damit verbunden sind auch hohe Fixkosten. Die Gestaltung der Entgelte ist durch rechtliche Vorgaben mit festgelegten Preisobergrenzen geregelt. Für die Streckenentwicklung bot die Flughafen Linz GesmbH Rabatte (Incentives)

bzw. nutzte sie die genehmigten Preisobergrenzen nicht voll aus. Bei der Gewährung von Preisnachlässen und Rabatten müssen die rechtlichen Bestimmungen, wie das Flughafenentgelte-Gesetz und das EU-Wettbewerbs- und Beihilferecht, eingehalten werden. (Berichtspunkt 48)

Der LRH sieht die Notwendigkeit, dass die Flughafen Linz GesmbH im Lichte ihrer strategischen Neuausrichtung ihre Kosten- und Erlösstruktur kritisch prüft. Zudem sollte sie nach Optimierungsmöglichkeiten im laufenden Betrieb suchen, um die Ertragslage wesentlich zu verbessern. Potentiale für Einsparungen sollten gehoben werden, etwa bei externen Dienstleistungen sowie Aufwendungen für Repräsentation und Sponsoring; auch die gewährten Verlustabdeckungen zum Beispiel an einen Pächter sollten hinsichtlich langfristiger Anreizwirkung evaluiert werden. Das Ziel sollte sein, den Unterstützungsbedarf durch die Eigentümer zu minimieren. (Berichtspunkte 29, 48, 49, 55 und 60)

Die Flughafen Linz GesmbH wies hohe Fluktuationen in gewissen Personalbereichen auf. Der Personalaufwand stieg im Zuge kollektivvertraglicher Erhöhungen. Diese Veränderung des Aufwands deckte sich jedoch nicht mit ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. Auch vor dem Hintergrund des anstehenden Geschäftsführerwechsels regt der LRH – unter Einbindung des Betriebsrats – eine strukturierte Prüfung der Personalstruktur an, um die personelle Aufstellung umfassend zu analysieren. (Berichtspunkte 35 und 36)

(7) Vorgaben des Oö. Spekulationsverbots sind einzuhalten

Die Flughafen Linz GesmbH verfügte 2019 über Veranlagungen von rd. 30,1 Mio. Euro, wovon sie rd. 20,6 Mio. Euro in Wertpapiere veranlagt hatte. Ein Teil davon war in Wertpapiere investiert, die aufgrund ihres Risikoprofils (Rating) dem gesetzlichen Oö. Spekulationsverbot widersprachen. Die Geschäftsführung holte bei einzelnen Veranlagungen sowie bei der Aufstockung des in weiterer Folge notwendigen Kreditrahmens die vorgeschriebenen Genehmigungen durch den Aufsichtsrat nicht ein. (Berichtspunkte 21 und 24)

(8) Groß-Investitionen wie Pistensanierung stehen an; Kosten aus PFAS-Kontamination sind nicht abschätzbar

Der Regionalflughafen Linz verfügt über eine funktionelle Infrastruktur für den Passagier- und Frachtbetrieb. 76 Prozent der Sachanlagen waren bereits abgeschrieben, woraus sich – neben der 2030 geplanten Generalsanierung der Piste (Volumen ca. 25 Mio. Euro) – ein zusätzlicher Investitionsbedarf ergibt. Da auch das Österreichische Bundesheer mit seinem „Aufbauplan 2032+“ große Investitionen am Fliegerhorst Vogler plant, sollten bei der Abwicklung der anstehenden Infrastrukturprojekte Synergien genutzt

werden. Daher sollten die bestehende Zusammenarbeit stärker institutionalisiert und nutzungsorientierte Finanzierungsmodelle geprüft werden. (Berichtspunkte 52 und 57 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG IV)

Auch im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau der Weststrecke hat die Flughafen Linz GesmbH größere Investitionen zu tätigen. Der Ausbau erfordert einerseits eine Anbindung der Regionalbahnhaltestelle, die jenseits der stark befahrenen Landesstraße geplant ist. Andererseits ist eine Verlegung der bestehenden Fracht-LKW-Parkflächen notwendig. Deren Entwässerung steht im Zusammenhang mit den 2022 festgestellten Grundwasserverunreinigungen durch PFAS – einer Gruppe von Industriechemikalien, die in zugelassenen Löschschäumen von Feuerwehren am Gelände genutzt wurden. Die Flughafen Linz GesmbH befand sich dazu in intensiven Gesprächen mit den für Altlastensanierung und Wasserrecht zuständigen Behörden. Für unmittelbare Sanierungsmaßnahmen schätzte sie 3,1 Mio. Euro; das Gesamtvolumen ist nicht abschätzbar. Der LRH empfiehlt, dass zu diesen Projekten die Konzepte in Abstimmung mit allen Beteiligten weiterentwickelt, allfällige (EU-)Fördermöglichkeiten geprüft und die Finanzierungen geklärt werden. (Berichtspunkte 56 und 58)

- (9) Die Empfehlungen des LRH an die geprüften Stellen sind unter Berichtspunkt 63 zusammengefasst.**
- (10) Im Sinne des § 9 Abs. 2 Oö. LRHG 2013 empfiehlt der LRH dem Kontrollausschuss betreffend folgende Beanstandungen und Verbesserungsvorschläge eine einmalige Folgeprüfung zu beschließen:**
- I. Das Land OÖ sollte als indirekter Eigentümer eine abgestimmte langfristige strategische Ausrichtung für den Flughafen Linz entwickeln und diese aufgrund der mehrjährigen finanziellen Bedarfe und volkswirtschaftlichen Auswirkungen dem Oö. Landtag vorlegen. (Berichtspunkt 4; Umsetzung ab sofort)**
 - II. Das Land OÖ sollte den Flughafen Linz in den offiziellen Landesstrategien gesamthaft mitberücksichtigen. (Berichtspunkt 5; Umsetzung mittelfristig)**
 - III. Das Land OÖ sollte die künftige Unternehmensstrategie der Flughafen Linz GesmbH vorab zwischen den betroffenen Fachbereichen des Landes abstimmen. (Berichtspunkt 7; Umsetzung kurzfristig)**

- IV. Das Land OÖ sollte im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die Flughafen Linz GesmbH einwirken, um die Nutzung von Synergien mit dem Österreichischen Bundesheer weiter auszubauen und nutzungsorientierte Finanzierungsmodelle zu prüfen. (Berichtspunkte 52 und 57; Umsetzung kurz- bis mittelfristig)**

AUSGANGSSITUATION

Allgemeine Rahmenbedingungen

1.1.

Der Regionalflughafen Linz ist ein Militärflughafen mit ziviler Nutzung. Am militärisch genutzten Teil, dem Fliegerhorst Vogler, sollen im Rahmen der Investitionsoffensive des Österreichischen Bundesheers „Aufbauplan 2032+“ neue militärische Transportmaschinen, Hubschrauber und Jettrainer stationiert und die zugehörige Infrastruktur geschaffen werden.¹

Der zivile Teil des Flughafens besteht aus einem Passagierterminal, fünf Frachtterminals und sechs Hangars sowie dafür notwendiger Infrastruktur. Er sieht sich als „Tor zur Welt“ für Passagiere und Fracht aus Oberösterreich: Der Flughafen liegt im Ballungsraum Linz. In diesem leben über 800 Tsd. Personen, die ein Bruttoinlandsprodukt von 41,4 Mrd. Euro erwirtschaften.² Rund um den Flughafen haben zahlreiche Firmen, insbesondere Logistik-Unternehmen, ihren Standort.

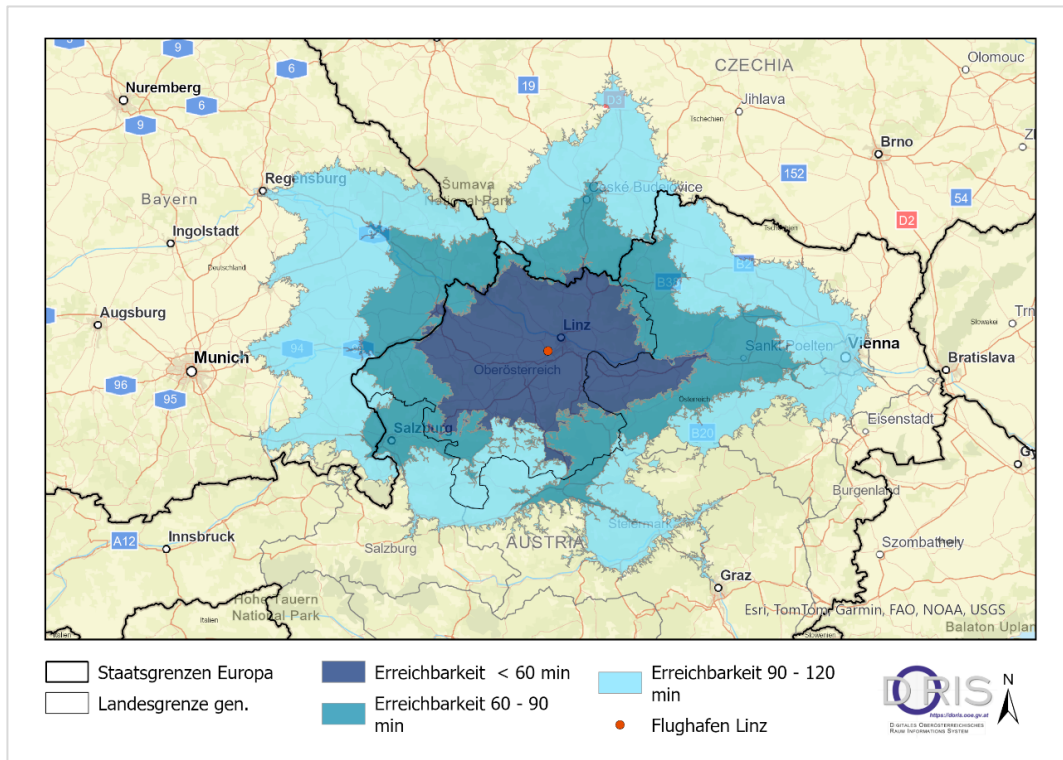
Eigentümer der Flughafen Linz GesmbH (FLG) sind zu je 50 Prozent das Land OÖ und die Stadt Linz im Wege ihrer Holding-Gesellschaften.

Das Einzugsgebiet („Catchment Area“) erstreckt sich von Salzburg bis Budweis, weiter bis nach St. Pölten und dem Süden von OÖ. Folgende Abbildung 1 zeigt die Erreichbarkeit des Flughafen Linz mit dem Auto in Intervallen von einer Stunde, eineinhalb Stunden und zwei Stunden:

¹ vgl. [Aufbauplan des Bundesheeres stärkt Standort Hörsching](#)

² [Eurostat](#) 2021, Metropolregionen

Abbildung 1: Erreichbarkeit und Einzugsgebiet Flughafen Linz (Isochron)



Die Wettbewerbssituation des Regionalflughafens Linz wird beeinflusst davon, dass in seiner Nähe

- zwei Großflughäfen mit Drehkreuzfunktion „Hubs“ (München/Wien),
- der Regionalflughafen Salzburg und
- der Regionalflughafen Budweis (kein Linienverkehr)

gelegen sind.

Der Linienflug zwischen Linz und Wien wurde im Oktober 2018 eingestellt. Durch den verstärkten Bahnausbau und der direkten Anbindung des Flughafens Wien (Fahrtdauer ab einer Stunde und 40 Minuten, stündlich) sowie einer Ausweitung der Zugverbindungen zu den Tagesrandzeiten verschärfte sich die Konkurrenz-Situation. Fluggäste können zudem ein kombiniertes Ticket nutzen, das Bahn- und Flugreisen intermodal verbindet. Dabei ist die Zugfahrt direkt in den Buchungsprozess von zahlreichen Fluggesellschaften einer internationalen Luftfahrtallianz eingebunden.

Der Flughafen Linz ist über einen Flughafenbus an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden; über diesen ist er vom Linzer Hauptbahnhof halbstündlich³ in

³ In den Randzeiten (4:00 bis 6:00 Uhr bzw. 18:35 bis 22:35 Uhr) fährt der Bus stündlich.

22 Minuten erreichbar. Der nächstgelegene Bahnanschluss ist der Bahnhof Horsching, der ca. 1,5 Kilometer vom Flughafen entfernt ist und damit in der Regel nicht von Passagieren genutzt wird. Die Erreichbarkeit auf der Straße ist über die rd. vier Kilometer entfernte Bundesstraße B1 und den Anschlussknoten Ansfelden zur rd. acht Kilometer entfernten West Autobahn A1 gegeben.

Weitere Änderungen der Rahmenbedingungen – mit positiven, aber auch negativen Auswirkungen – sind zu erwarten durch:

- Fertigstellung großer Teile der S 10 Richtung Tschechien bzw. der Autobahn D3 auf tschechischer Seite bis Budweis bis ca. 2027
- Vierspuriger Ausbau der Weststrecke zwischen Linz und Marchtrenk, der eine Verlegung der Gleise mit Erschließung des Flughafens durch eine Haltestelle für Regionalzüge bis ca. 2031 vorsieht

Der LRH prüfte die FLG initiativ zuletzt im Jahr 2007 mit Fokus auf die strategische Ausrichtung.⁴

1.2.

Der LRH stellt fest, dass sich das Umfeld für den Betrieb des Regionalflughafens Linz tendenziell verschlechtert hat. Gleichzeitig punktet der Flughafen Linz u. a. mit kurzen Wegstrecken bzw. Check-In-Zeiten. Der Ausbau der Weststrecke führt zwar zu einer besseren Erreichbarkeit mit dem Zug, da jedoch – nach Auskunft der Direktion Straßenbau und Verkehr – keine Fernzüge stehen bleiben werden, erhöht sich das Einzugsgebiet nicht im möglichen Ausmaß. Bei verstärkter öffentlicher Anreise entfallen für die FLG zudem Erlöse aus der Parkraumbewirtschaftung.

Verkehrszahlen

2.1.

Im Prüfungszeitraum des LRH (v. a. die Jahre 2019 bis 2024) kam es zu unterschiedlichen externen Entwicklungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft hatten. Zu nennen sind Krisen, wie die COVID-19-Pandemie (ab März 2020), während derer der passagierbezogene Flugverkehr zeitweise fast gänzlich zum Erliegen kam und die zu Verwerfungen in den Logistikketten führten. Global wirkte sich insbesondere der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine (ab Februar 2022) und die damit einhergehenden Entwicklungen auf dem Energiemarkt und ausgelöstem Inflationsanstieg negativ aus. Auch der Krieg in Nahost (Israel und Gaza, Oktober 2023; Spannungen mit Iran 2025) verunsicherte Fluggäste.

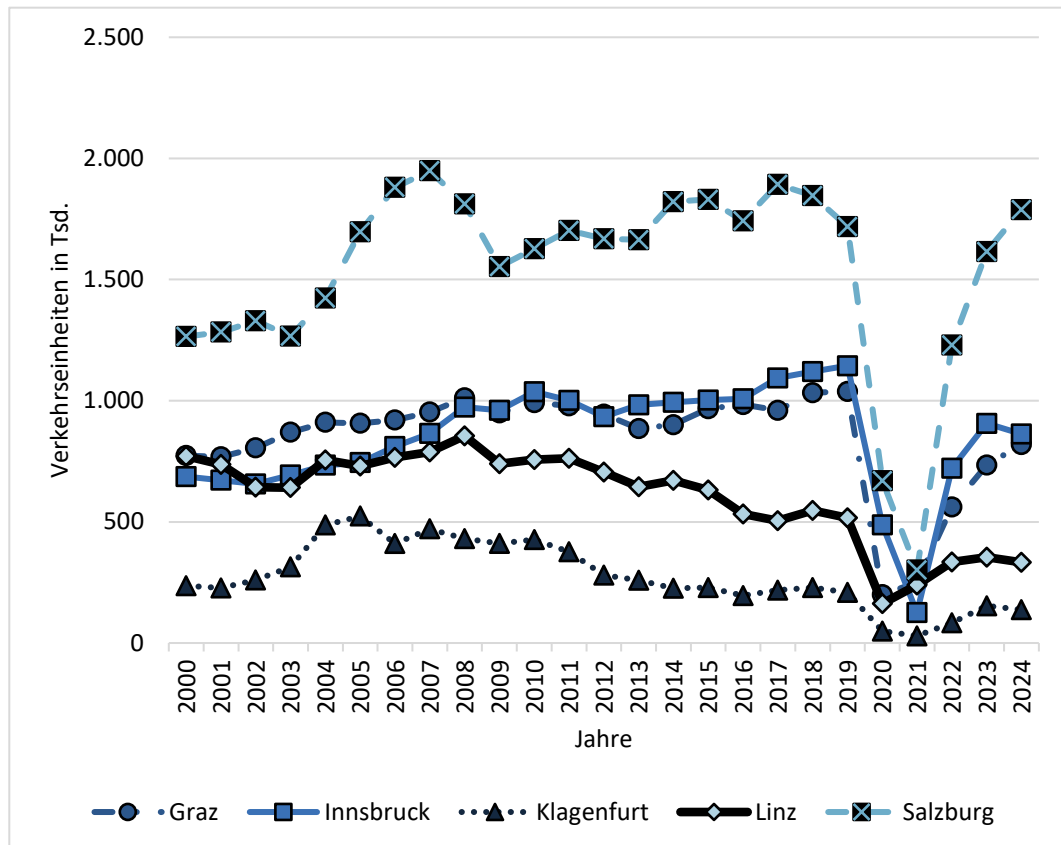
⁴ Bericht zur [Initiativprüfung Flughafen Linz GesmbH \(2007\)](#)

Innerhalb der Luftverkehrswirtschaft kam es zu einer Verknappung an verfügbaren Flugzeugen am Markt, sodass im Zuge der Wiederaufnahme des Luftverkehrs nach der COVID-19-Pandemie die Fluggesellschaften zuvorderst stark nachgefragte (Hub-)Flughäfen anfliegen. Der Mangel war u. a. auf weltweite Triebwerksprobleme bei einem weit verbreitetem Flugzeugtyp, aber auch auf die Ausmusterung kleinerer Turboprop-Flugzeuge sowie den Rückzug einer am österreichischen Markt tätigen größeren Fluggesellschaft von den Regionalflughäfen zurückzuführen.

3.1.

Um Passagier- und Frachtaufkommen gemeinsam zu analysieren, können diese mithilfe von Verkehrseinheiten (VKE) zu einem einheitlichen statistischen Wert zusammengeführt werden. Dabei entsprechen ein Passagier bzw. 100 kg Fracht einer VKE.

Abbildung 2: Vergleichende Entwicklung der Regionalflughäfen in Österreich



Quelle: LRH-eigene Darstellung, Statistik Austria (Kommerzielle Zivilluftfahrt)

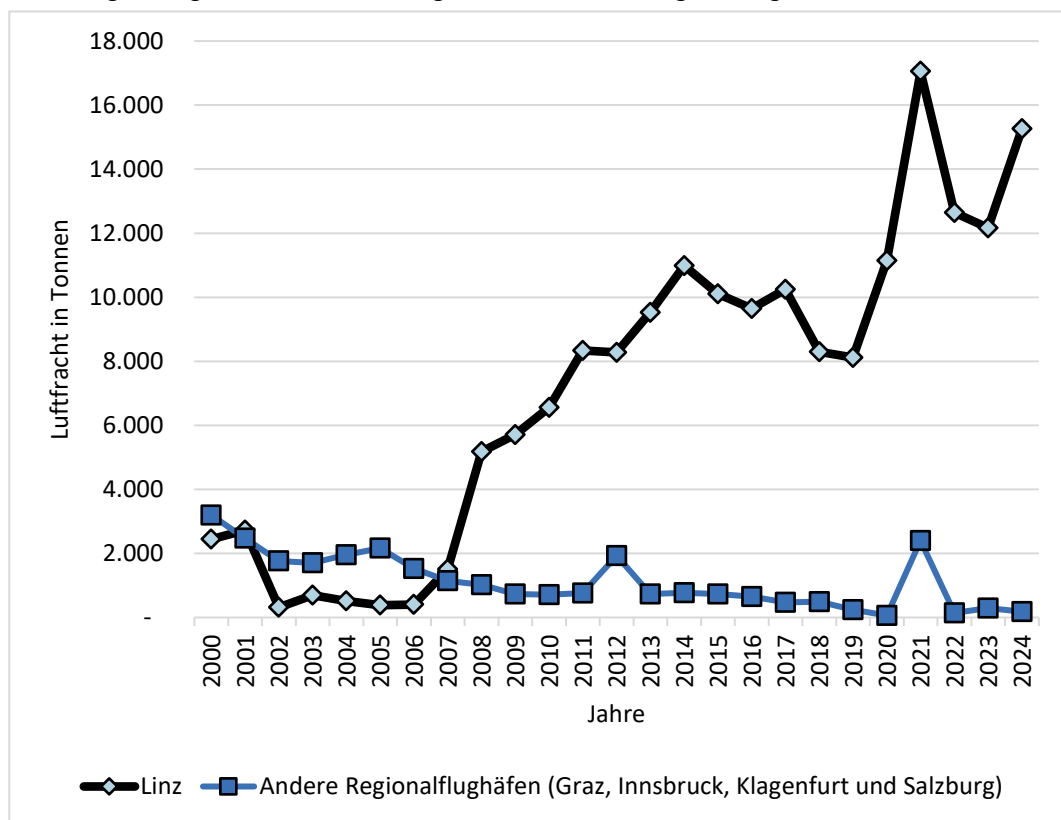
Im Vergleich mit den anderen Regionalflughäfen der Bundesländer verzeichnete der Flughafen Linz – gemeinsam mit Klagenfurt – seit den aufkommenstärksten Jahren vor der Weltfinanz- und -wirtschaftskrise 2008 tendenziell einen Rückgang an VKE. Einige Regionalflughäfen in Österreich konnten nach der COVID-19-

Pandemie wieder annähernd an ihre Ergebnisse davor anschließen (Salzburg: 104 Prozent, Graz: 79 Prozent, Innsbruck: 75 Prozent), wohingegen Klagenfurt bzw. Linz im Jahr 2024 noch weit entfernt waren (mit 66 bzw. 64 Prozent).

Eine Besonderheit des Flughafens Linz ist, dass der Anteil internationaler Touristen (Incoming) bei den Passagieren sehr niedrig ist. Andere Flughäfen (insbesondere Salzburg und Innsbruck) profitieren stark von Incoming-Touristen. In den Jahren vor 2020 wies der Flughafen Linz im Linienverkehr ein hohes Geschäftsreisenaufkommen auf.

Eine weitere Besonderheit am Flughafen Linz ist das Frachtgeschäft, wie folgende Abbildung 3 zeigt:

Abbildung 3: Vergleichende Entwicklung der Luftfracht auf Regionalflughäfen in Österreich



Quelle: LRH-eigene Darstellung, Statistik Austria (Kommerzielle Zivilluftfahrt)

Im Vergleich zu den anderen Regionalflughäfen weist Linz ein hohes Luftfrachtaufkommen auf, das beginnend mit 2008 sukzessive anstieg. Damit war im Jahr 2024 Linz (15,3 Tsd. Tonnen)⁵ hinter Wien (242,4 Tsd. Tonnen) der zweitgrößte (Luft-)Frachtumschlagplatz in Österreich.

⁵ Dies entsprach rd. 6 Prozent des gesamten Luftfrachtaufkommens in Österreich im Jahr 2024.

Folgende Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Kennzahlen am Flughafen Linz im Detail:

Tabelle 1: Übersicht Leistungskennzahlen

Bereiche	2019	2020	2021	2022	2023	2024	absolut	in %
							Veränderung Jahr 2019/2024	
Passagiere	436.018	51.306	68.509	207.766	232.950	180.694	-255.324	-59
Charter	174.526	12.812	45.739	125.419	159.784	143.861	-30.665	-18
Linienverkehr	255.565	36.551	21.762	80.106	69.466	34.544	-221.021	-86
Ausweichverkehr	5.927	1.943	1.008	2.241	3.700	2.289	-3.638	-61
Bewegungen	28.998	22.776	27.115	27.954	29.415	31.228	2.230	8
Allg. Luftfahrt	22.506	20.754	24.875	24.065	25.663	27.823	5.317	24
Linienverkehr	4.928	1.824	1.809	2.830	2.460	2.169	-2.759	-56
Charterverkehr	1.503	170	416	1.027	1.246	1.203	-300	-20
Ausweichverkehr	61	28	15	32	46	33	-28	-46
Fracht in Tonnen	46.797	42.286	62.597	55.540	44.342	52.895	6.098	13
Luftfracht	8.122	11.147	17.061	13.017	12.170	15.269	7.146	88
Trucking	38.674	31.139	45.531	42.523	32.172	37.626	-1.048	-3
Post	-	-	5	-	-	-	-	-

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Den größten Rückgang der **Passagiere** verzeichnete der Linienverkehr. Der weitere Rückgang der Passagiere im Jahr 2024 – entgegen dem Erholungstrend – war auf das mehrmonatige Aussetzen der Direktverbindung Linz - Frankfurt zurückzuführen. Diese Hub-Verbindung bedeutete für den Flughafen Linz die Anbindung zu einem der größten europäischen Drehkreuze.

Die **Fracht** setzte sich aus Luftfracht und Trucking⁶ – auch Luftfrachtersatzverkehr genannt – zusammen. Die Luftfracht stieg anteilmäßig von 17 Prozent im Jahr 2019 auf 29 Prozent im Jahr 2024; in diesem Jahr schlug der Flughafen Linz 15.269 Tonnen Luftfracht und 37.626 Tonnen Trucking um.

Der Ausweichverkehr bezeichnet Landungen in Linz, die ursprünglich für andere Flughäfen geplant waren und z. B. aufgrund von Schlechtwetter nach Linz umgeleitet wurden. Die allgemeine Luftfahrt enthält Flugbewegungen z. B. aus Privat- und Geschäftsflügen sowie jene von Flugschulen.

⁶ Bei Trucking nutzen Logistiker LKWs zum Landtransport von Waren, bspw. zu einem anderen Flughafen, und die Fracht wird im Rahmen der Verfahren der Luftfrachtlogistik mittels Luftfrachtbrief abgewickelt – so erhält die LKW-Fahrt eine Flugnummer.

3.2.

Der LRH hält fest, dass am Flughafen Linz seit vielen Jahren die Passagierzahlen zurückgehen. Dieser Trend ist nicht bei allen österreichischen Flughäfen zu beobachten. Der LRH führt diesen Rückgang unter anderem auf die erwähnten strukturellen Veränderungen zurück (dauerhafter Rückgang Geschäftsreiseverkehr, Lage und Ausbau Zugverbindungen, Veränderungen bei Luftverkehrsgesellschaften). Da der Flughafen Linz in der aktuellen Ausgestaltung eine gewisse Mindestzahl an Passagieren benötigt, um profitabel zu wirtschaften, ist das Management gefordert, rasch neue Konzepte vorzulegen.

STEUERUNG UND STRATEGIE

Steuerung der Flughafen GesmbH durch das Land OÖ

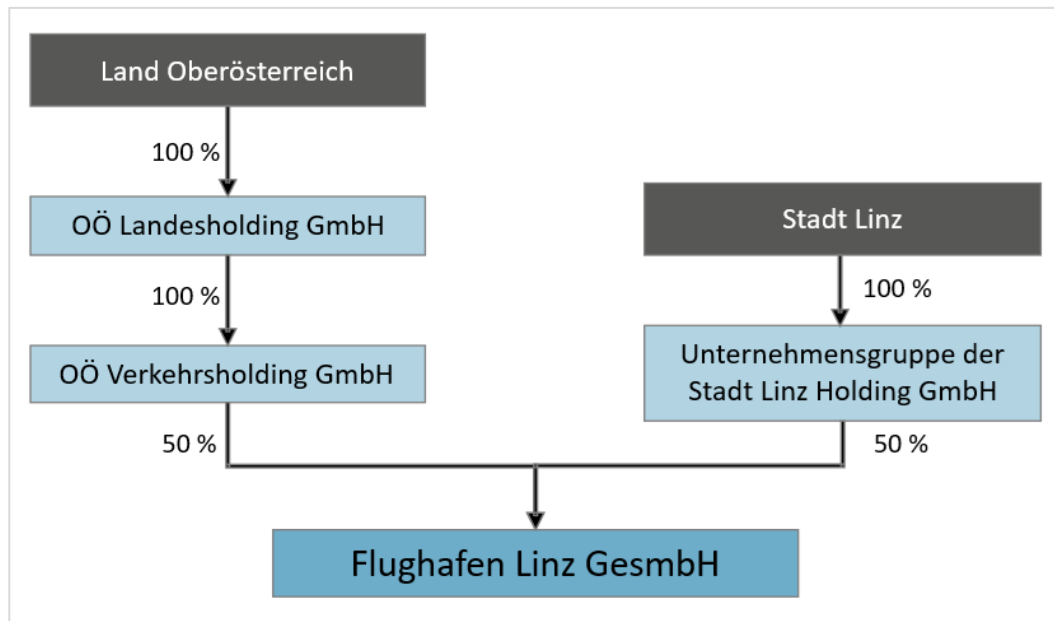
4.1.

Die FLG ist seit 2005 je zur Hälfte im Eigentum der OÖ Verkehrsholding GmbH und der Unternehmensgruppe der Stadt Linz Holding GmbH. Die OÖ Verkehrsholding GmbH ist innerhalb der OÖ Landesholding GmbH (LAHO) eine Branchenholding⁷. Die Prüfungszuständigkeit des LRH erstreckt sich aufgrund seiner gesetzlichen Aufgaben auf das Land OÖ bzw. dessen Beteiligungen.

⁷ Die OÖ Verkehrsholding GmbH hält weiters Beteiligungen an der Ennshafen OÖ GmbH, der Schiene OÖ GmbH & Co KG, der ASFINAG Service GmbH, der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG, der Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee AG und der OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG.

Die Eigentümerstruktur der FLG ist aus folgender Abbildung 4 ersichtlich.

Abbildung 4: Eigentümerstruktur der FLG



Quelle: LRH-eigene Darstellung

Das Land OÖ, als indirekter Eigentümer, hat in seinen Beteiligungsrichtlinien Regelungen für die Übernahme, Bewirtschaftung und Beendigung von Beteiligungen an Unternehmen der LAHO⁸ festgelegt. Diese sind auch auf die FLG anzuwenden. Grundsätzlich fallen die Beteiligungsunternehmen im Rahmen der Verwaltung des Finanzvermögens des Landes OÖ in die Zuständigkeit der Direktion Finanzen (FinD). Die Aufgabe der LAHO ist ausdrücklich auf die Tätigkeit einer reinen Beteiligungsverwaltung beschränkt. Die Beteiligungsverwaltung nimmt entweder die FinD unmittelbar oder im Wege der LAHO wahr.⁹ Die LAHO dient als Kommunikationsschnittstelle und gewährleistet strategische und organisatorische Mindeststandards in den Beteiligungsunternehmen.

Hinsichtlich der konkreten Aufgaben einer Branchenholding finden sich folgende Beispiele in den Beteiligungsrichtlinien:

- Da der LAHO kein Auftrag zur operativen Konzernleitung zukommt, hat die konkrete Umsetzung des Compliance-Systems durch die Branchenholdings und die operativen Gesellschaften zu erfolgen.

⁸ vgl. dazu auch [Beteiligungsrichtlinien des Landes OÖ](#), Stand 16.6.2020

⁹ Die Geschäftsführung der LAHO wurde in Personalunion von Führungskräften der FinD wahrgenommen.

- Im Bereich der D&O-Versicherung¹⁰ hat die jeweilige Branchenholding für die von ihr beherrschten Unternehmen aufgrund vorgegebener Standardkriterien Angebote einzuholen und zu evaluieren.

Nach Auskunft der FinD sind die Aufgaben einer Branchenholding sich strategisch und fachlich einzubringen, um für die ihr zugeordneten Unternehmen Synergien und kohärente Strategien zu nutzen.

Die Richtlinien sehen neben der Beteiligungsverwaltung auch Aufgaben für die Bewirtschaftung vor. Im Rahmen der Bewirtschaftung übernehmen die zugeordneten (Lebensbereichs-)Direktionen bzw. Abteilungen des Landes OÖ die inhaltliche Steuerung (z. B. die Erarbeitung von Strategien) samt der haushaltsrechtlichen Verantwortung. Diesbezüglich bilden der Flughafen und seine Agenden eine Querschnittsmaterie:

- Der FinD als Beteiligungsverwaltung kommt die finanzielle Oberaufsicht¹¹ über die FLG zu; in der Vergangenheit übernahm sie auch inhaltliche Aufgaben (z. B. durch Teilnahme an Eigentümergesprächen).
- Der Abteilung Wirtschaft und Forschung (WiFo)¹² sind jene Unternehmen zugeordnet, bei denen der wirtschaftliche bzw. touristische Fokus im Vordergrund steht, namentlich die Ennshafen OÖ GmbH und die FLG. Als Bewirtschafterin nahm die Abt. WiFo in der Vergangenheit keine Aufgaben im Bereich Flughafen wahr; es gab auch keine finanziellen Berührungspunkte. Anfang 2025 führten die Abt. WiFo und der Geschäftsführer der FLG erste Gespräche, um im Sinne der Vorgaben der Beteiligungsrichtlinien Zielvereinbarungen auszuarbeiten und die organisatorische Abwicklung zu klären.
- Die Direktion Straßenbau und Verkehr (SVD) ist im Bereich der Mobilität tätig. Zu ihren Handlungsfeldern zählen u. a. der öffentliche Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNV)¹³, die Gesamtverkehrsplanung, der öffentliche Verkehr, die Angelegenheiten der transeuropäischen Netze des öffentlichen Verkehrs, die Verkehrssicherheit und die Straßeninfrastruktur. Die Anbindung des Flughafens Linz und seines Gewerbeparks an den Nahverkehr hatte die SVD in der strategischen Planung und Umsetzung des öffentlichen Verkehrs mitberücksichtigt. Die SVD sah sich jedoch inhaltlich nicht für die Agenden in Bezug auf die FLG zuständig.

¹⁰ Directors-and-Officers-Versicherung ist eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Führungskräfte und Manager.

¹¹ Dazu zählt u. a. das Finanzcontrolling, die Vorbereitung des Abschlusses von Anstellungsverträgen, die Durchführung von Ausschreibungsverfahren und das strategische Beteiligungscontrolling.

¹² Die Abt. WiFo ist der Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung zugeordnet.

¹³ Unter ÖPNV wird der Personennahverkehr auf Straße oder Schiene verstanden. Im Rahmen dessen ist die SVD als Bewirtschafter für die OÖ Verkehrsholding GmbH für die Schiene OÖ GmbH & Co KG und die OÖ Verkehrsverbund Organisations GmbH Nfg. & Co KG zuständig.

- Die OÖ Verkehrsholding GmbH als Branchenholding soll den Lebensbereich „Verkehr“ mit der Verkehrsinfrastruktur abdecken und Synergien zwischen den Unternehmen nutzen. Seit dem Geschäftsführerwechsel¹⁴ im Herbst 2024 fand eine stärkere Koordinierung mit der LAHO statt.

Die Beteiligungsrichtlinien enthalten Regelungen für den Fall, dass ein Beteiligungsunternehmen die Aufgaben mehrerer Abteilungen berührt. Danach hat jede Abteilung ihre Maßnahmen im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu treffen, wobei sie darauf zu achten hat, dass Widersprüche vermieden werden. Die Koordinierung der Abteilungen innerhalb einer Direktion erfolgt durch die Direktion selbst. Bei direktionsübergreifendem Koordinierungsbedarf wird dieser von der Beteiligungsverwaltung wahrgenommen (FinD).

Weiters obliegt gemäß den Beteiligungsrichtlinien dem Bewirtschafter die Verwaltung der ihm budgetär zugeordneten Mittel. Dies kann Mittel z. B. für Investitionen beziehungsweise für den laufenden Betrieb des Beteiligungsunternehmens betreffen. Die FinD ist zu beteiligen, soweit diese Mittel nicht vom Unternehmen aus eigener Kraft aufgebracht werden können.

4.2.

Der LRH hält fest, dass die Beteiligungsrichtlinien des Landes OÖ wenig konkrete Aufgaben für den Tätigkeitsbereich einer Branchenholding definieren.

Der LRH beurteilt die ersten Schritte zur Abstimmung und Umsetzung einer zweckmäßigeren Steuerung zwischen Abt. WiFo und FLG positiv. Im Sinne der Beteiligungsrichtlinien haben in Zukunft u. a. Planungsgespräche stattzufinden, zudem sind Zielvereinbarungen festzulegen und ein entsprechendes Berichtswesen zu implementieren.

Da es sich beim Thema FLG und Flugverkehr um eine Querschnittsmaterie handelt, berührt es die Aufgabengebiete mehrerer Fachabteilungen. Um eine effiziente Steuerung zu gewährleisten, Unzuständigkeiten oder auch Doppelstrukturen zu vermeiden, empfiehlt der LRH dem Land OÖ auf klare Strukturen zu achten und die unterschiedlichen Kompetenzen stärker zu koordinieren. Auch eine Zuweisung der Zuständigkeiten im Kompetenzen-Katalog sollte geprüft werden.

Der LRH empfiehlt dem Land OÖ als indirektem Eigentümer eine abgestimmte langfristige strategische Ausrichtung für den Flughafen Linz zu entwickeln und diese aufgrund der mehrjährigen finanziellen Bedarfe und volkswirtschaftlichen Auswirkungen dem Oö. Landtag vorzulegen.

5.1.

Im Rahmen der Steuerung hat das Land OÖ Planungs- und Strategieentwicklungsaufgaben wahrzunehmen und diese durch Strategien und Konzepte umzusetzen.

¹⁴ Seither gibt es eine duale Führung mit technischer und kaufmännischer Geschäftsführung.

Die Strategien werden in der Regel dem Oö. Landtag zur Kenntnis vorgelegt bzw. von der Oö. Landesregierung beschlossen. Zu den Landesstrategien zählen z. B.:

- Die „Landes-Tourismusstrategie 2030“¹⁵ im Bereich Tourismus. Diese legt als internationale Kernmärkte Deutschland, Niederlande, Tschechien und die Slowakei fest.
- Die „#upperVISION2030“¹⁶ im Bereich Wirtschaft und Forschung.
- Das „Mobilitätsleitbild OÖ 2035 – Mobilität gestalten“¹⁷ im Bereich Verkehr. Dieses Strategiepapier enthält Ziele und Maßnahmen für die Gesamtverkehrsentwicklung in OÖ. Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 enthielt einen inhaltlichen Bezug zur Anbindung des Flughafens Linz (viergleisiger Ausbau der Weststrecke); diese Anbindung wird im Projekt des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Linz - Wels umgesetzt.
- „DIE Oberösterreichische Klima- und Energiestrategie“¹⁸ im Bereich Umwelt- und Klimaschutz.

Daneben gibt es eine, im Auftrag der Business Upper Austria, der Standortagentur des Landes OÖ, erstellte Logistikstrategie „#upperLOGISTICS2030“ zur nachhaltigen Standortentwicklung. Diese bezeichnet den Flughafen Linz als „einen wichtigen Transportweg, insbesondere für die oberösterreichische Industrie“ und die Standorte um den Flughafen als Teil eines Logistiknetzes für Güter.¹⁹

5.2.

Der LRH hält fest, dass das Thema Flughafen und Flugverkehr kaum Niederschlag in den offiziellen Strategien des Landes OÖ als Flughafeneigentümer fand. Der LRH zeigte bereits in seinem Bericht zur Initiativprüfung „Flughafen Linz GmbH“²⁰ aus dem Jahr 2007 auf: „auch wenn das Volumen des Flugverkehrs in Oberösterreich eine eher untergeordnete Rolle spielt, dürfen ihn die Verkehrsplaner nicht ausklammern. [...] Bei der Präzisierung des Gesamtverkehrskonzepts sollten konkrete, zukunftsweisende Kombinationen seiner Einbindung in das Verkehrsgeschehen herausgearbeitet werden.“

Die in der Landes-Tourismusstrategie 2030 definierten Kernmärkte sind – mit Ausnahme von Deutschland – nach Ansicht des LRH wenig geeignet, um Flug-Incoming zu generieren. Der LRH empfiehlt dem Land OÖ, den Flughafen in seinen unterschiedlichen Strategien gesamthaft mitzuberücksichtigen, bspw. um mögliche Potentiale durch eine gemeinsame und zielführende Marktbearbeitung

¹⁵ vgl. dazu [Landes-Tourismusstrategie 2030](#)

¹⁶ vgl. [#upperVISION2030 Wirtschafts- und Forschungsstrategie OÖ](#)

¹⁷ vgl. das [Mobilitätsleitbild OÖ 2035 – Mobilität gestalten](#)

¹⁸ vgl. [DIE Oberösterreichische Klima- und Energiestrategie, 2022](#)

¹⁹ siehe [#upperLOGISTICS2030](#)

²⁰ Bericht zur [Initiativprüfung Flughafen Linz GmbH](#), LRH-120006/9-2007-Gr

auszuschöpfen. Dabei wäre auch ein Augenmerk auf das Verhältnis zwischen Flugverkehr und Umwelt- und Klimaschutzaspekten zu legen.²¹

5.3.

Das Land OÖ hält dazu fest, dass das Thema Flughafen und Flugverkehr in der Logistikstrategie „#upperLOGISTICS2030“ behandelt wird.

Unternehmensstrategie 2018

6.1.

Im Jahr 2018 begann die FLG an einer neuen Unternehmensstrategie zu arbeiten. Diesen Prozess hatten die Eigentümer 2017 eingefordert. Ziel der Strategie war, angesichts eines anstehenden Geschäftsführerwechsels und eines länger anhaltenden „Substanzverlusts“ im Passagierbereich und einem damit öffentlich verankerten Imageverlust, eine positive Wende und eine positive öffentliche Wahrnehmung zu erreichen. Die Eigentümer legten als Kernziel eine Verdoppelung der Ausgangswerte aus 2017 für Passagiere, Fracht und Umsatz fest. Dies hätte rd. eine Mio. Passagiere im Jahr 2030 bedeutet.

Dazu identifizierte die Projektgruppe bereits unter Beteiligung der seit 2018 neuen Geschäftsführung diverse Megatrends mit Auswirkungen auf die Luftfahrt. Diese betrafen den digitalen, demographischen Werte-, Technologie- und Mobilitäts-Wandel. Die strategischen Ableitungen daraus waren etwa ein „digital first“-Ansatz, Fokus auf Premiumqualität²² und Familiarität bzw. eine institutionalisierte Vernetzung mit Stakeholdern. Das Thema Klimawandel oder Umwelt kam in der Strategie nicht vor.

Pro Geschäftsfeld²³ wurden Marktsituation, Trends und Marktpotentiale identifiziert. Grundlage für die Entwicklung von Routen war eine datengestützte Routenanalyse eines externen Dienstleisters, die potentielle Flugverbindungen und damit einhergehendes Passagieraufkommen aufzeigte (Point-to-Point, Charterflüge etc.). Die Ableitungen für die einzelnen Geschäftsfelder führte die FLG in einer Liste mit 48 strategierelevanten Projekten und Einzelmaßnahmen zusammen. Zudem ließ die FLG einen Masterplan bis 2035 erstellen, der die Entwicklungspotentiale des gesamten Flughafengeländes aufzeigte und Leitlinien für die zukünftige Nutzung und Bebauung enthielt.

²¹ [Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich](#) greift das Thema Flugverkehr im Bereich der Mobilität auf; durch EU-rechtliche Vorgaben sind z. B. Flugzeugtreibstofflieferanten verpflichtet, den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe schrittweise zu erhöhen.

²² im Fracht- und Passagierbereich, etwa durch Neukonzeption und Aufwertung von Shop-Flächen, VIP-Lounges, gastronomischen Angebot u. ä.

²³ 1. Passagierbereich (Linienverkehr, Ferien-/Charterflug für Incoming und Outgoing), 2. Luftfracht sowie 3. General Aviation (Allgemein Luftfahrt wie Business-, Privat- und Sportfliegerei) und Non-Aviation (z. B. Vermietungen, Parkplätze)

Nachdem im September 2018 die Strategie 2030 durch die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gebracht wurde, berichtete die Geschäftsführung regelmäßig im Aufsichtsrat anhand einer Liste zur Umsetzung. Der Aufsichtsrat behandelte diese letztmalig 2021. Dem LRH lag die Umsetzungsliste mit unterschiedlichen Aktualisierungsständen bis 2021/2022 vor.

Die Umsetzungen waren auf die vorgegebenen Ziele der Expansion gerichtet. Das angestrebte erweiterte Flugprogramm, wie etwa die Anbindung zusätzlicher Langstrecken-Hubs, konnte nicht erreicht werden. In anderen Geschäftsfeldern, wie Fracht oder Non-Aviation und Vermietung, wurden Projekte abgeschlossen, z. B. die Neugestaltungen im Passagierbereich des Flughafens.

Die COVID-19-Pandemie und darauffolgende Krisen änderten die Rahmenbedingungen für die Luftverkehrswirtschaft grundlegend. Aus den Protokollen des Aufsichtsrats war abzuleiten, dass dieser wiederholt eine geänderte Strategie und Szenarien einforderte. So bspw. im Oktober 2021, als die Berechnung von Szenarien mit geringerem Passagieraufkommen angesprochen wurden, um eine strategische Entscheidungsgrundlage für die Eigentümer zu erhalten. Im darauffolgenden Aufsichtsrat wurden diese Szenarien nicht vorgelegt bzw. behandelt. Gleichwohl passte die FLG ihre Ausrichtung an das geänderte Umfeld an und holte ab Oktober 2024 einen Low-Cost-Carrier an den Flughafen.

Im März 2023 stellte die Geschäftsführung eine Analyse zur Erholung der Geschäftsfelder nach der COVID-19-Pandemie vor, die Benchmarking-Informationen und eine Markt- und Fluganalyse enthielt. Im gleichen Jahr erkundigte sich ein Mitglied des Aufsichtsrats nach den strategischen Zielen und forderte 2024 strategische Überlegungen ein, da sich die Konkurrenz-Situation durch geänderte Rahmenbedingungen (Fertigstellung S 10, Zugverbindungen, Flughafen Budweis) verschärfe. Im November 2024 informierte die Geschäftsführung den Aufsichtsrat über eine zuvor eingeforderte Deckungsbeitragsrechnung und stellte Überlegungen zur strategischen Ausrichtung des Passagierbereichs vor. Weiters begann sie gemeinsam mit den indirekten Eigentümern, externe Beratung für einen Strategieprozess zu suchen.

6.2.

Der LRH hebt das Vorgehen bei der Ausarbeitung der Strategie 2030 grundsätzlich positiv hervor. Einerseits betrifft dies die datengestützten Analysen für neue Flugrouten. Andererseits, dass die Strategie unter Ägide der damals neuen Geschäftsführung erstellt wurde. Dieses Modell hält der LRH für sinnvoll, da damit Konzeption und Umsetzung zusammenfallen; dieses Vorgehen sollte auch für die künftige Strategie gewählt werden.

Die FLG adaptierte und bewertete immer wieder punktuell ihre strategische Ausrichtung. Sie begann jedoch zu spät, einen neuen strukturierten Strategieprozess einzuleiten, an dessen Ende die Eigentümer richtungsweisende Entscheidungen zur künftigen Geschäftspolitik treffen sollten. Der LRH empfiehlt

der FLG, künftig eine laufende Strategie-Evaluierung bzw. eine kontinuierliche Berichterstattung im Aufsichtsrat zu Strategie-Projekten vorzunehmen.

Inhaltlich erkennt der LRH keine grundlegenden Änderungen in der Ausrichtung der Geschäftspolitik des Flughafens, vielmehr war die Strategie 2030 ein Bündel konkreter Maßnahmen bzw. Projekte (z. B. Ideen für neue Flugverbindungen). Der LRH hinterfragt die „Premiumqualität“-Ausrichtung des Flughafens für die Zukunft. Internationale Beispiele – mit Beteiligung privater Investoren – zeigen, dass Flughäfen mit „Standard“-Ausrichtung hohe Fluggastaufkommen und positive Ergebnisse generieren können.

Gleichzeitig sollten aus der Identifikation allgemeiner Megatrends stärker strategische Ableitungen getroffen werden. Der LRH führt hierfür beispielhaft die (politischen) Entwicklungen im Kontext Klimawandel an, die mittelfristig Auswirkungen auf die Geschäftsfelder eines Flughafens haben und strategisch bearbeitet werden müssten.

Strategieprojekt 2025

7.1.

Im April 2025 beauftragte die FLG schließlich zwei externe Dienstleister, um bei der Erstellung einer neuen Strategie zu unterstützen. Beide Aufträge vergab die FLG direkt. Alternative Angebote holte sie dazu nicht ein. Ziel war, bis Sommer 2025 eine erste Zwischenbilanz vorliegen und im Herbst 2025 eine strategische Grundlage für die Eigentümer zur Verfügung zu haben.

Einer der Dienstleister sollte eine Marktstudie zum zukünftigen Potential für den Geschäfts- und touristischen Flugverkehr von und nach Linz ausarbeiten. Der Schwerpunkt dieses Auftrags lag auf „Aviation“: Neben einer Destinations- und Streckenanalyse sollten mögliche Rotationspläne für Flugzeuge ausgearbeitet werden. Auch das Modell einer möglichen neuen Regionalfloglinie, die vorhandenen Anreizmodelle (Incentives) und Entgelte für Fluggesellschaften sowie die Zusammenarbeit mit österreichischen Flughäfen sollten evaluiert werden. Der Dienstleister hatte bereits zu demselben Projektauftrag für einen anderen österreichischen Regionalf Flughafen eine ähnliche Studie erstellt.

Der zweite Dienstleister war neben der Projektsteuerung vor allem mit der wirtschaftlichen Analyse inklusive Kostenanalyse sowie der Simulation unterschiedlicher Szenarien beauftragt. Die geprüften Szenarien, die auch eine Konzentration auf weniger Geschäftsfelder, wie z. B. Fracht und/oder Charter bzw. ein Worst-Case-Szenario umfassten, waren laut Auskunft der FLG mit den Eigentümern grundsätzlich abgestimmt. In den dem LRH zu Verfügung gestellten Akten des Landes OÖ fanden sich im Prüfungszeitraum keine dokumentierten Hinweise auf den Strategieprozess bzw. Vorgaben zu den zu prüfenden Szenarien.

7.2.

Zum Prüfungszeitpunkt des LRH lagen die Ergebnisse des Strategieprozesses sowie allenfalls daraus folgende Entscheidungen der Eigentümer noch nicht vor. Der LRH hält die Gestaltung des Prozesses – unter den Vorzeichen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten – sowie den beauftragten inhaltlichen Umfang für geeignet, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Eigentümer auszuarbeiten. In weiterer Folge sollte das Land OÖ die künftige Unternehmensstrategie der FLG vorab zwischen den betroffenen Fachbereichen des Landes abstimmen. Er empfiehlt, Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Strategieprozess, wie z. B. Vorgaben zu den zu prüfenden Szenarien, in den Akten zu dokumentieren.

Der LRH hebt hervor, dass bei der Vergabe der Aufträge keine weiteren Preisauskünfte eingeholt wurden, obwohl die internen Vergaberichtlinien der FLG dies grundsätzlich vorsahen. Damit wurde auch die Möglichkeit nicht genutzt, innovative (internationale) Expertise auszuloten. Nach Ansicht des LRH sollten auch bei Direktvergaben mehrere Angebote eingeholt werden.

ORGANISATION UND GESELLSCHAFTSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Gesellschaftsvertrag

8.1.

Laut Gesellschaftsvertrag ist der Gegenstand des Unternehmens der Bau und der Betrieb des Flughafens Linz mit allen damit in Zusammenhang stehenden Nebeneinrichtungen (wie z. B. gewerbliche Flugzeugwartung, Treibstoffverkauf, Luftfracht, Gästebetreuung und Zubringerdienste). Das Stammkapital beträgt 14 Mio. Euro und ist zur Gänze eingezahlt.²⁴

Der Gesellschaftsvertrag wurde am 11.1.1955 geschlossen und im Zeitverlauf mehrfach ergänzt oder geändert. Die letzte Änderung im Jahr 2017 beinhaltete die Einfügung eines Aufgriffsrechts für den Fall, dass sich die Beteiligungsverhältnisse der Eigentümer ändern.²⁵

²⁴ Jeweils zur Hälfte von der OÖ Verkehrsholding GmbH sowie der Unternehmensgruppe der Stadt Linz Holding GmbH.

²⁵ Konkret kommt das Aufgriffsrecht zum Tragen, wenn sich die direkten oder indirekten Beteiligungsverhältnisse einer der beiden Eigentümerinnen ändern, so dass diese nicht mehr zu 100 Prozent durchgerechnet allein Eigentümerin ist und der Geschäftsanteil nicht binnen einer gewissen Frist ab Aufforderung der zweiten Eigentümerin zurückübertragen wird. Der Aufgriffsberechtigte hat das Recht, die Herstellung der Rückübertragung zu verlangen und für den Fall, dass diesem Verlangen nicht entsprochen wird, ein Verfahren zur Bewertung durch einen Schiedsgutachter einzuleiten. Binnen einer Frist ist der Aufgriffsberechtigte berechtigt den Geschäftsanteil aufzugreifen.

2019 gab es seitens der FinD Bestrebungen, eine Neufassung des Gesellschaftsvertrags zu erstellen. Ein Muster dazu war in den Akten abliegend und orientierte sich an der Vorlage laut Beteiligungsrichtlinien. Im Entwurf sollte der Gegenstand des Unternehmens aktualisiert und die Vermietung von Grundstücks- und Geschäftsflächen aufgenommen werden. Weitere vorgeschlagene Änderungen waren u. a.:

- Zustimmung des Aufsichtsrates bei der Vornahme von Investitionen ab 500.000 Euro²⁶,
- Aufnahme des Entsendungsrechts von Arbeitnehmervertretern,
- Bestellung eines Prüfungsausschusses (iSd § 30g Abs. 4a GmbHG z. B. zur Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, des Internen Kontrollsystems), wenn der Aufsichtsrat aus mehr als fünf Mitgliedern besteht,
- Festlegung der Gewinnverwendung (zwei Drittel Ausweisung als Bilanzgewinn, ein Drittel Gewinnrücklage) durch die Generalversammlung.

Daneben enthielt das Muster weitere Umsetzungen von Gesetzesnovellen der letzten Jahre. Zu einer Neufassung des Gesellschaftsvertrages durch die beiden Gesellschafter kam es in der Folge nicht.

8.2.

Der LRH hält fest, dass manche der vorgeschlagenen Änderungen bereits gelebte Praxis sind und sich aus dem GmbH-Gesetz ableiten, wie z. B. die Zulässigkeit der schriftlichen Beschlussfassung der Generalversammlung. Der LRH empfiehlt der FinD, eine Wiederaufnahme der Gespräche mit der Stadt Linz als Miteigentümer zur Aktualisierung und Neufassung des Gesellschaftsvertrages.

Organe

9.1.

Der Gesellschaftsvertrag sieht einen Geschäftsführer, den Aufsichtsrat und die Generalversammlung als Organe für die Gesellschaft vor.

Geschäftsführung

10.1.

Die Geschäftsführung der FLG kann laut Gesellschaftsvertrag aus einem oder mehreren Geschäftsführern bestehen. Der zum Prüfungszeitpunkt tätige Geschäftsführer wurde ab 1.5.2018 bestellt. Der Geschäftsführer ist der Gesellschaft gegenüber verpflichtet bei der Ausübung seiner Tätigkeit die im Gesellschaftsvertrag, in den Geschäftsordnungen und in seinen Dienstverträgen

²⁶ Der Betrag liegt im Ursprungsvertrag bei 300.000 Euro.

festgelegten Richtlinien sowie die Beteiligungsrichtlinien einzuhalten und hat den Beschlüssen der Gesellschaftsorgane Folge zu leisten.

Der Dienstvertrag des Geschäftsführers wurde befristet für die Dauer von fünf Jahren bis 31.3.2023 abgeschlossen. Im Juni 2023 wurde der Geschäftsführervertrag rückwirkend verlängert²⁷. Aufgrund der bevorstehenden Pensionierung des Geschäftsführers endet er mit Ablauf des Jahres 2026.

Im Jahr 2020 regte der Geschäftsführer in einem Schreiben an die Eigentümer an, die Tagesgebühren jährlich pauschaliert abzurechnen. Dazu bezifferte er den pauschalen Betrag anhand des Mittelwertes der Jahre 2018 und 2019 und verwies auf die Streichung des betreffenden Satzes im Vertrag. Für Geschäftsreisen gebührten ihm die einkommensteuerrechtlichen zulässigen Beträge für Tagesgebühren, Nächtigungs- und sonstige Reisekosten. Im Übrigen waren Reisekosten in angemessener Höhe gegen Belegnachweis zu vergüten.

Im Zuge der Vertragsverlängerung vereinbarten die Parteien eine Erhöhung des Bruttobezugs ab 1.4.2023. Gleichzeitig wurde u. a. festgehalten, dass „im Bruttobezug eine pauschale Abgeltung für Dienstreisen enthalten ist. Darüber hinaus erfolgt keine weitere Abgeltung von Dienstreisen“.

Eine stichprobenartige Überprüfung der Belege zeigte, dass vom Geschäftsführer weiterhin Reisekosten (für Taxifahrten, Hotels udgl.) verrechnet wurden. Nach Angaben des Geschäftsführers bezog sich die vertragliche Streichung nur auf die Abrechnung der Tagesgebühren; diese würden seither nicht mehr abgerechnet.

10.2.

Der LRH hält fest, dass die vertragliche Regelung zu den Reisekosten nach dem Wortlaut von der gelebten Praxis abweicht. Durch die Streichung des gesamten Absatzes entfielen neben den Regelungen über die Verrechnung von Reisespesen, auch die Berichtspflichten an den Aufsichtsrat über Auslandsreisen sowie die Genehmigungspflicht von außereuropäischen Reisen. Der Geschäftsführer kam weiterhin seinen Berichtspflichten und der Einholung der Genehmigung nach. Dies ist ein Indiz dafür, dass durch die Streichung des gesamten Passus ein Fehler unterlaufen ist. Der LRH empfiehlt der FinD, darauf hinzuwirken, den Geschäftsführervertrag zu sanieren.

Angesichts der anstehenden Pensionierung des Geschäftsführers und der geplanten strategischen Neuaufstellung der FLG, empfiehlt der LRH der FinD darauf hinzuwirken, dass die Neuausschreibung der Geschäftsführerposition ehestmöglich gestartet wird.

²⁷ auf Wunsch des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden

11.1.

Weiters wurde mit Vertragsverlängerung der Passus über den Dienstkraftwagen geändert und die Höhe des maximalen Listenneupreises auf 46.000 Euro erhöht. Laut Beteiligungsrichtlinien kann als Dienstkraftwagen nur ein PKW der Mittelklasse²⁸ mit einem maximalen Anschaffungsneupreis von 40.000 Euro zur Verfügung gestellt werden.

11.2.

Der LRH hält fest, dass diese Änderung im Widerspruch zur Betragsgrenze laut Beteiligungsrichtlinien steht. Der LRH empfiehlt dem Land OÖ einzelfallbezogene Abweichungen von den Beteiligungsrichtlinien zu vermeiden. Er regt an, bei der nächsten Aktualisierung der Beteiligungsrichtlinien die aktuellen Betragsgrenzen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu übernehmen.

Aufsichtsrat

12.1.

Die Aufgaben des Aufsichtsrates einer GmbH sind in den §§ 29 bis 33 GmbHG festgelegt und beinhalten vor allem die Überwachung der Geschäftsführung und die Entscheidung von strategischen Belangen. Dem Geschäftsführer kommen gesetzlich normierte Berichtspflichten²⁹ an den Aufsichtsrat zu.

Laut Gesellschaftsvertrag der FLG besteht der Aufsichtsrat aus sechs Mitgliedern, wobei drei Mitglieder seitens der Stadt Linz und drei Mitglieder seitens des Landes OÖ entsandt werden. In der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat ist festgelegt, dass der Vorsitz bzw. dessen Stellvertretung nicht vom gleichen Gesellschafter entsandt werden dürfen und ein Funktionswechsel alle zwei Jahre zu erfolgen hat.

Der Aufsichtsrat bestand zum Prüfungszeitpunkt aus:

- dem für Wirtschaft zuständigen Mitglied der Oö. Landesregierung als Vorsitzendem,
- dem Bürgermeister der Stadt Linz als Stellvertreter,
- dem für Verkehr zuständigen Mitglied der Oö. Landesregierung als Mitglied seitens des Landes,
- einem Vertreter eines Unternehmens der Luftfahrtbranche als Mitglied seitens des Landes,

²⁸ Das ist jedenfalls eine Klasse unterhalb der von den Mitgliedern der Oö. Landesregierung benützten Fahrzeuge.

²⁹ Berichtspflichten nach § 28a Abs. 1 GmbHG bestehen u. a. über grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftspolitik sowie die künftige Entwicklung der Vermögens-, über die Finanz- und Ertragslage anhand einer Vorschaurechnung.

- zwei Mitgliedern seitens der Stadt Linz und
- drei Dienstnehmervertretern.

Weiters nahmen an den Sitzungen teil:³⁰

- Der Geschäftsführer und Führungskräfte der FLG und
- ein Vertreter aus dem Büro des für Wirtschaft zuständigen Mitglieds der Oö. Landesregierung als Gast.

Im März 2019 schied das einzige weibliche Mitglied seitens des Landes OÖ aus dem Aufsichtsrat aus. Insgesamt war im Juni 2025 ein Mitglied des Aufsichtsrats weiblich; dies entsandte die Stadt Linz. Weiters war zum Prüfungszeitpunkt ein Branchenvertreter unter den Aufsichtsratsmitgliedern.

Über die Sitzungen wurden Protokolle angefertigt, aus denen auch die Inhalte der Gespräche ersichtlich waren. Es wurden Quartalsberichte, Jahresabschlussberichte, Präsentationen über die Unternehmensentwicklung (z. B. Investitionen, Projekte), Budgetberichte u. v. m. von der Geschäftsführung vorgelegt. Neben der Darstellung der finanziellen Lage berichtete der Geschäftsführer u. a. über seine Geschäftsreisen und Gespräche mit Airline-Vertretern, über Projekte oder die Auslastung der Flugverbindungen.

Konnte ein Mitglied an der Sitzung nicht teilnehmen, so ermächtigte es einen Vertreter zur Stimmabgabe. Die Geschäftsordnung sah keine Regelung für den Fall vor, dass ein Aufsichtsratsmitglied verhindert ist. Wiederholt ermächtigten vom Land OÖ entsandte Aufsichtsratsmitglieder bei Verhinderung ein von der Stadt Linz entsandtes Mitglied zur Vertretung und Stimmabgabe. Die Beteiligungsrichtlinien des Landes OÖ legten fest, dass von den Aufsichtsratsmitgliedern erwartet wird, dass sie – ohne die gesetzlich normierten Sorgfaltspflichten und Verantwortlichkeiten zu tangieren – bei der Ausübung ihrer Aufsichtsratsstätigkeit die Interessen des Landes OÖ loyal wahren.³¹

12.2.

Der LRH hält fest, dass sich aus den Protokollen des Aufsichtsrats ergibt, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats grundsätzlich umfassend von der Geschäftsführung informiert wurden. Damit konnten sich die Mitglieder laufend einen Überblick verschaffen und ihren gesetzlich vorgesehenen Aufgaben nachkommen.

Der LRH hält zudem fest, dass die vom Land OÖ nominierten und entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats alle männlich sind. Die in den Beteiligungsrichtlinien des Landes OÖ angestrebte „signifikante Repräsentanz von Frauen“ ist derzeit nicht gegeben.

³⁰ Zudem einmal jährlich der Wirtschaftsprüfer, der zur Erläuterung des Jahresabschlusses als Auskunftsperson teilnahm.

³¹ siehe Beteiligungsrichtlinien, S. 17

Weiters stellte er fest, dass die Weitergabe des Stimmrechts nicht innerhalb der Eigentümergrenzen erfolgte. Grundsätzlich ist ein Aufsichtsratsmandat ein höchstpersönliches, weshalb sich ein Aufsichtsratsmitglied nur in Ausnahmesituationen vertreten lassen kann. Vertretungsregelungen sollten sich in den Organisationsnormen einer GmbH wiederfinden. Der LRH empfiehlt, Vertretungsregelungen in die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat aufzunehmen (siehe auch Berichtspunkt 16). Weiters weist er darauf hin, dass eine Stimmweitergabe innerhalb der Eigentümergrenzen stattfinden sollte, um die Interessen des Landes OÖ zu wahren.

Der LRH empfiehlt dem Land OÖ auch die Entsendung von Branchenvertretern aus dem Luftverkehr oder Tourismus in den Aufsichtsrat zu erwägen.³² Diese könnten mittels fachlicher Expertise und strategischem Branchenverständnis einen Mehrwert für das Gremium bringen.

Generalversammlung

13.1.

Die Generalversammlung ist das oberste Willensbildungsorgan einer GmbH und übernimmt die Entscheidungsfindung innerhalb der Gesellschaft. Teilnahme- und stimmberechtigt an der Generalversammlung ist grundsätzlich jeder im Firmenbuch eingetragene Gesellschafter. Die Versammlung hat mindestens einmal jährlich stattzufinden.³³

Die Generalversammlung der FLG bestand aus den Vertretern der OÖ Verkehrsholding GmbH und der Unternehmensgruppe der Stadt Linz Holding GmbH. Den Vorsitz führte der Vorsitzende des Aufsichtsrates.³⁴ Zusätzlich in den Sitzungen anwesend waren regelmäßig auch der Geschäftsführer der FLG, ein Vertreter aus dem Büro des für Wirtschaft zuständigen Mitglieds der Oö. Landesregierung sowie fallweise Führungskräfte der FLG.

In den Jahren 2019 bis 2022 vertrat das für Wirtschaft zuständige Mitglied der Oö. Landesregierung den Geschäftsführer der OÖ Verkehrsholding GmbH in den Generalversammlungen. Ihm übertrug der Geschäftsführer die Vertretung und das Stimmrecht mittels schriftlicher Vollmacht.

Im Prüfungszeitraum fand einmal jährlich eine ordentliche Generalversammlung statt. In den Jahren 2021 und 2022 wurde die Generalversammlung per Videokonferenz abgehalten; im Jahr 2023 beschlossen die Gesellschafter die Agenden mittels Gesellschafterbeschluss auf schriftlichem Wege. Auf der Tagesordnung stand regelmäßig u. a. die Feststellung des Jahresabschlusses, die – auf

³² Hierbei wäre auf das Vorliegen von Interessenkonflikten zu achten.

³³ § 36 Abs. 2 GmbHG

³⁴ Laut Gesellschaftsvertrag führt den Vorsitz in der Generalversammlung der Vorsitzende des Aufsichtsrates (§ 12).

Empfehlung des Aufsichtsrates – Verwendung des Gewinnes oder Verlustes, die Entlastung des Geschäftsführers und des Aufsichtsrats, die Bestellung eines Wirtschaftsprüfers sowie die Genehmigung der Aufsichtsratsvergütung. Weitere inhaltliche Abstimmungen fanden sich nicht in den Protokollen des Prüfungszeitraumes.

13.2.

Der LRH hält fest, dass der Gesellschaftsvertrag eine schriftliche Beschlussfassung und die Abhaltung von Generalversammlungen über Videokonferenzen nicht vorsah. Eine schriftliche Beschlussfassung ist gemäß GmbHG³⁵ zulässig. Das Virtuelle Gesellschafterversammlungen-Gesetz verankert die – während der COVID-19-Pandemie befristet eingeführte – Möglichkeit Gesellschafterversammlungen auch ohne physische Anwesenheit der Teilnehmer:innen durchzuführen. Der LRH empfiehlt, dies im Zuge der Neufassung des Gesellschaftervertrages vertraglich aufzunehmen.

Berichtswesen und vorbereitende Gremien

14.1.

Im Prüfungszeitraum fanden jährlich vier Eigentümergespräche statt. Vor jedem Gespräch schickte die Geschäftsführung der FLG eine Agenda mit entsprechenden Unterlagen an die Teilnehmenden. An den Gesprächen nahmen regelmäßig der Geschäftsführer und Führungskräfte der FLG sowie die Eigentümervertreter teil.³⁶

Die Geschäftsführung der OÖ Verkehrsholding GmbH nahm zum Zeitpunkt der Prüfung an keinem Gespräch teil. Laut Auskunft der OÖ Verkehrsholding GmbH ist geplant, dass zukünftig ein Vertreter von ihr anwesend sein wird. Es fanden Abstimmungstreffen mit dem Geschäftsführer der FLG statt. Darüber hinaus erhält die OÖ Verkehrsholding GmbH die gemäß Beteiligungsrichtlinien vorgesehenen Quartalsberichte der FLG.

14.2.

Die Eigentümergespräche als Plattform zum Austausch von Informationen und zur Meinungsbildung beurteilt der LRH grundsätzlich als positiv. Zukünftig sollte auch darauf geachtet werden, dass die Abt. WiFo als Bewirtschafter in die Abstimmungsprozesse miteinbezogen wird. Der LRH weist darauf hin, dass die Eigentümergespräche nicht das gesetzlich vorgesehene Gremium der Generalversammlung umgehen dürfen.

³⁵ § 34 GmbHG

³⁶ Neben Vertreter:innen der Stadt Linz waren dies seitens des Landes OÖ regelmäßig der Geschäftsführer der LAHO und ein Vertreter aus dem Büro des für Wirtschaft zuständigen Mitglieds der Oö. Landesregierung sowie fallweise das für Wirtschaft zuständige Mitglied der Oö. Landesregierung selbst.

15.1.

Der Aufsichtsrat kann aus seiner Mitte einen oder mehrere Ausschüsse bestellen, um seine Verhandlungen und Beschlüsse vorzubereiten oder die Ausführung seiner Beschlüsse zu überwachen.³⁷ Die FLG hat einen durch den Aufsichtsrat eingerichteten Bau- und Investitionsausschuss.³⁸ Zu seinen Aufgaben zählt neben seiner Funktion als beratendes Organ des Aufsichtsrates die Genehmigung von Auftragsvergaben³⁹. Weiters ist er gemäß Geschäftsordnung zur Prüfung des Jahresabschlusses, des Voranschlages für die Gewinnverteilung und des Lageberichts berufen (Prüfungsausschuss⁴⁰). Seine Mitglieder sowie die bzw. der Vorsitzende des Ausschusses werden aus der Mitte der Aufsichtsratsmitglieder gewählt.

Laut Geschäftsordnung ist sicherzustellen, dass jeder Gesellschafter im Ausschuss durch zwei von ihm vorgeschlagene Aufsichtsratsmitglieder vertreten ist. Der Ausschuss setzte sich zum Prüfungszeitpunkt wie folgt zusammen:⁴¹

- Dem Bürgermeister der Stadt Linz als Vorsitzendem,
- dem für Wirtschaft zuständigen Mitglied der Oö. Landesregierung als Stellvertreter,
- einem bzw. einer Vertreter:in der Stadt Linz als stimmberechtigtes Mitglied,
- dem für Verkehr zuständigen Mitglied der Oö. Landesregierung als stimmberechtigtes Mitglied,
- zwei stimmberechtigten Dienstnehmervertreter:innen.

Weiters nahmen an den Sitzungen teil:

- Der Geschäftsführer der FLG,
- ein Vertreter aus dem Büro des für Wirtschaft zuständigen Mitglieds der Oö. Landesregierung als Gast und
- fallweise der Wirtschaftsprüfer.

In den vergangenen Jahren nahmen auch Führungskräfte der FLG teil, letztmalig im Juni 2023. Über die Sitzungen des Ausschusses war ein Protokoll anzufertigen.

³⁷ siehe § 30g Abs. 4 GmbHG

³⁸ Bestimmungen zur Einrichtung von Ausschüssen finden sich im Gesellschaftsvertrag (§ 11a) und der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat (§ 4).

³⁹ Auftragsvergaben durch die Geschäftsführung bis 200.000 Euro waren davon ausgenommen (Geschäftsordnung für den Geschäftsführer).

⁴⁰ Die Sitzung fand einmal jährlich im Zuge der Sitzung des Bau- und Investitionsausschusses statt.

⁴¹ Im Ausschuss übernahm jeweils der Eigentümer den Vorsitz, der nicht zugleich den Vorsitz im Aufsichtsrat hatte.

15.2.

Der LRH hält fest, dass ein vom Aufsichtsrat eingerichteter Ausschuss die Arbeit des Aufsichtsrates als Überwachungsorgan verbessern und durch eingehende Vorberatung bestimmter Sachthemen zur Effizienz beitragen soll. Gerade Branchenexperten könnten einen wertvollen Beitrag zu Bau- und Investitionsthemen leisten und zur fachlichen Entscheidungsvorbereitung herangezogen werden.

Bezüglich des Prüfungsausschusses regt der LRH an, dass zusätzliche Aufgaben⁴², wie z. B. die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems oder des Risikomanagementsystems, übernommen werden. In den Protokollen des Ausschusses fanden sich dazu keine Anhaltspunkte. Der LRH empfiehlt, diese Aufgaben auch in der Geschäftsordnung zu verankern.

Geschäftsordnungen

16.1.

Die FLG hat aktuell Geschäftsordnungen für

- den Geschäftsführer mit Stand 2002,
- den Aufsichtsrat mit Stand 2005 und
- den Bau- und Investitionsausschuss mit Stand 2005.

Im vom LRH eingesehenen Akt der FinD waren Mustervorlagen für Neufassungen der drei Geschäftsordnungen von Februar 2019 vorliegend. In den Vorlagen finden sich u. a. die Aufnahme folgender Inhalte:

In Bezug auf die Geschäftsordnung für die Geschäftsführung:

- die Beachtung einer risikoaversen Finanzgebarung
- die Einrichtung eines entsprechenden internen Kontrollsystems, Revisionsystems und Risikomanagementsystems
- die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips bei der Abgabe von rechtsverbindlichen Erklärungen für die Gesellschaft
- die Konkretisierung und Erweiterung der Geschäfte, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen

In Bezug auf die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat:

- die Aufnahme der Stellvertretung im Verhinderungsfall
- die Entsendung von Arbeitnehmervertreter:innen in den Aufsichtsrat
- die Konkretisierung der Berichtspflichten der Geschäftsführung

⁴² vgl. § 30g Abs. 4a Z 4 GmbHG

- die Konkretisierung der Bestellung von Ausschüssen

In Bezug auf die Geschäftsordnung für den Bau- und Investitionsausschuss:

- die Umbenennung in „Prüfungs- und Investitionsausschuss“
- die Aufnahme einer bzw. eines Finanzexpert:in, die bzw. der den Anforderungen des § 30g Abs 4a Z 1 GmbHG entspricht
- die Festlegung der konkreten Aufgaben und Befugnisse des Ausschusses
- die Formalia zur Einberufung und Beschlussfassung

16.2.

Der LRH hält fest, dass einzelne der angeführten Änderungen bereits in der Praxis gelebt werden, da sie teilweise Inhalte von Novellierungen des GmbHG sind. Das Land OÖ sollte gemeinsam mit der Stadt Linz umgehend eine Aktualisierung und Neufassung der Geschäftsordnungen herbeiführen.

FINANZIELLE LAGE

Allgemein

17.1.

Bei der FLG handelte es sich um eine mittelgroße Kapitalgesellschaft mit Pflichtprüfung⁴³, deren Jahresabschluss und Lagebericht jährlich durch einen Abschlussprüfer geprüft wurden. Die FLG legte ihre Jahresabschlüsse im Prüfungszeitraum seit 2019 rechtzeitig vor der gesetzlichen Frist (30.9.) im Firmenbuch offen.⁴⁴

Die Generalversammlung bestellte 2023 einen neuen Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023. Die zuvor beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft war seit 2013 tätig gewesen. Der Abschlussprüfer bis zum Geschäftsjahr 2022 war zugleich von Juni 2020 bis April 2024 kaufmännischer Geschäftsführer bei einem Unternehmen, das von der FLG gesponsort wurde. Auch der 2023 neu bestellte Abschlussprüfer war ab Oktober 2024 in gleicher Funktion bei demselben Unternehmen (interimistisch) tätig. Die beiden Abschlussprüfer legten diese Umstände nicht dokumentiert dar.⁴⁵

⁴³ vgl. § 221 iVm § 268 UGB

⁴⁴ vgl. § 277 UGB bzw. COVID-19 Fristverlängerungen auf maximal zwölf Monate

⁴⁵ vgl. § 270 Abs. 1a sowie § 271 UGB; ein Wirtschaftsprüfer darf die Abschlussprüfung nicht durchführen, wenn während des zu prüfenden Geschäftsjahres oder bis zur Abgabe des Bestätigungsvermerks Gründe, insbesondere Beziehungen geschäftlicher, finanzieller oder persönlicher Art vorliegen, nach denen die Besorgnis der Befangenheit besteht.

17.2.

Die Abschlussprüfung ist ein wichtiges Kontrollinstrument des Aufsichtsrats. Nach Ansicht des LRH sollte bei der jährlichen Bestellung von Abschlussprüfern darauf geachtet werden, dass diese nicht in einer sonstigen geschäftlichen Beziehung zur FLG stehen, die geeignet ist, den Anschein einer Befangenheit hervorzurufen. Der LRH empfiehlt der FLG mit dem Abschlussprüfer zu vereinbaren, dass dieser dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich berichtet.

Bilanz – Aktiva

Überblick

18.1.

Die folgende Tabelle 2 zeigt die Entwicklung der Aktiva der FLG zwischen 2019 und 2024:

Tabelle 2: Aktiva per 31.12. des Jahres

Bilanzpositionen	in Mio. Euro					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A. Anlagevermögen:	59,0	57,0	53,1	53,8	50,5	45,7
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2
II. Sachanlagen	42,8	42,3	40,9	41,5	39,8	38,2
III. Finanzanlagen	15,8	14,4	11,8	12,0	10,5	7,3
B. Umlaufvermögen:	17,7	12,4	8,5	5,2	4,3	2,8
I. Vorräte	0,3	0,3	0,4	0,4	0,6	0,5
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2,6	2,7	2,8	2,8	2,6	1,7
III. Wertpapiere	4,7	4,1	3,6	0,5	-	-
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	10,0	5,3	1,8	1,4	1,1	0,6
C. Rechnungsabgrenzungsposten	0,9	0,5	0,6	0,4	0,5	0,5
D. Aktive latente Steuern	2,2	2,3	2,4	2,4	2,5	-
Bilanzsumme (A bis D)	79,7	72,2	64,6	61,8	57,8	49,1

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Grundlage der Jahresabschlüsse der FLG

Die finanzielle Entwicklung des Flughafens seit 2019 war geprägt von der COVID-19-Pandemie und den weiteren Krisen, die auf die Luftverkehrswirtschaft wirkten. Diese wirtschaftliche Entwicklung zeigte sich in der Bilanz. Die Bilanz-

summe ging von 79,7 Mio. Euro im Jahr 2019 auf 49,1 Mio. Euro im Jahr 2024 zurück. Dieser Rückgang war fast ausschließlich auf den Abbau von Veranlagungen zurückzuführen.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

19.1.

Die immateriellen Vermögensgegenstände bestanden insbesondere aus Softwarelizenzen. Auch der Masterplan 2035, der die mittel- bis langfristige bauliche Entwicklung des Flughafens enthielt, wurde zu Herstellungskosten – soweit nicht zu einzelnen umgesetzten Projekten zugeordnet – aktiviert.

Das Anlagevermögen der FLG bestand 2024 überwiegend aus Sachanlagen. Sie verfügte über Grundstücke (4,8 Mio. Euro) und Bauten, wie Flugzeug-Hangar oder Bürogebäude (25,3 Mio. Euro) sowie zahlreiche Spezial-Fahrzeuge und Maschinen (3,1 Mio. Euro), die für den Flughafenbetrieb notwendig waren. Weiters bilanzierte die FLG Finanzanlagen im Anlagevermögen, deren Wert 2024 noch 7,3 Mio. Euro betrug. Diese wurden 2025, soweit dies wirtschaftlich vertretbar war, weiter aufgelöst, um die Liquidität sicherzustellen.

Das bilanziell ausgewiesene Anlagevermögen betrug 2024 rd. 45,7 Mio. Euro. Darin nicht enthalten waren stille Reserven. Diese nicht bilanzierbaren⁴⁶ Vermögenswerte, die sich aus einer Unterbewertung von Grundstücken der FLG ergaben, beliefen sich gemäß einem Gutachten aufgrund ihres Verkehrswerts auf rd. 26,6 Mio. Euro.

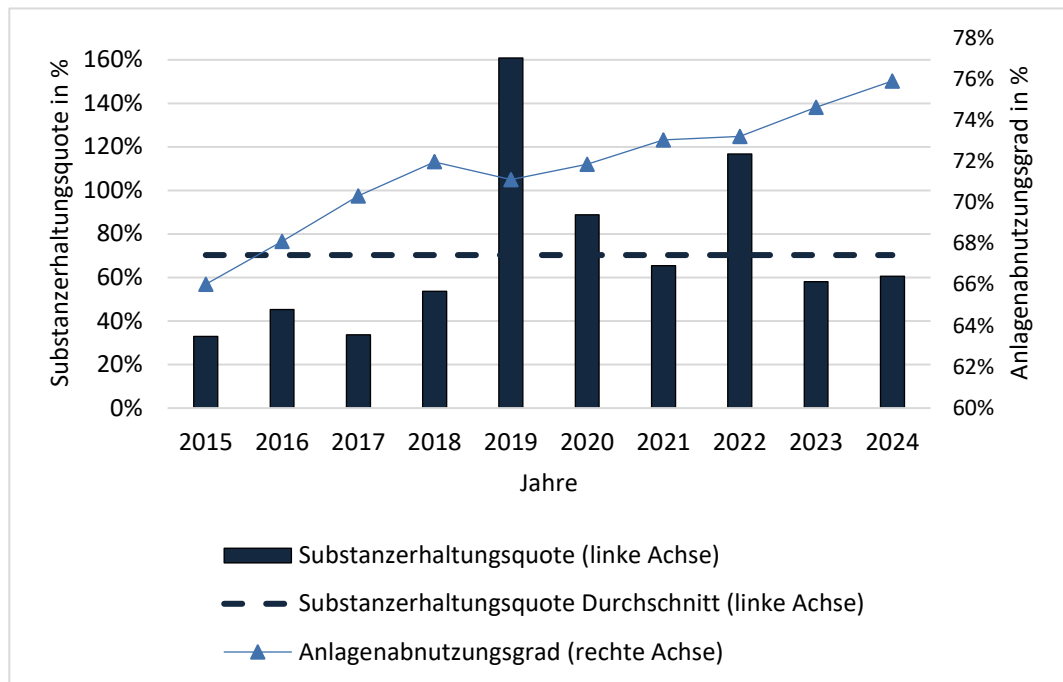
Die Anlagenintensität gibt Auskunft darüber, wie hoch der Anteil von Anlagen am Gesamtvermögen ist;⁴⁷ sie lag 2024 bei rd. 93 Prozent. Folgende Abbildung 5 zeigt neben dem Anlagenabnutzungsgrad die jährliche Substanzerhaltungsquote⁴⁸, die einen Hinweis gibt, in welchem Ausmaß die getätigten Investitionen die Vermögenssubstanz erhalten. Diese lag im Durchschnitt über zehn Jahre bei 70 Prozent.

⁴⁶ vgl. §§ 201ff UGB; das UGB sieht eine Bilanzierung zu Anschaffungs- und Herstellungskosten vor (§ 203 UGB)

⁴⁷ Quotient aus Anlagevermögen durch Gesamtvermögen

⁴⁸ Quotient aus Investitionen in Sachanlagen durch Abschreibungen Sachanlagevermögen und Buchwertabgänge; für die Berechnung wurden den getätigten Investitionen (Anlagenzugänge) die Abschreibungen und Anlagenabgänge entgegengesetzt. Die immateriellen Vermögenswerte sind hier nicht miteinbezogen, diese spielen bei der FLG eine untergeordnete Rolle.

Abbildung 5: Substanzerhaltung und Anlagenabnutzung



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Der Anlagenabnutzungsgrad stieg seit 2015 von 66 Prozent auf 76 Prozent im Jahr 2024. Damit waren 2024 über drei Viertel des Sachanlagevermögens abgeschrieben.

19.2.

Die sehr hohe Anlagenintensität zeigt den hohen Fixkostenanteil der FLG, der bei geringer Auslastung zu negativen Ergebnissen führt.

Nach eher niedrigen Investitionen unter der ehemaligen Geschäftsführung in den Jahren 2015 bis 2018 stiegen diese ab 2019 im Zuge der Umsetzung der Strategie 2030 an. Insgesamt deutet die niedrige Substanzerhaltungsquote der letzten zehn Jahre auf einen erhöhten Investitionsbedarf der FLG hin. Der LRH hebt hervor, dass die zur Generalsanierung anstehende Piste hier nicht enthalten ist, da sie nicht im Eigentum der FLG steht (Berichtspunkt 57). Gleichzeitig verweist der LRH darauf, dass die FLG seit vielen Jahren mit rückläufigen Passagierzahlen kämpft und damit Investitionen umso mehr auf ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen sind.

Nach Ansicht des LRH sollte die FLG – abhängig von der weiteren strategischen Ausrichtung – prüfen, inwieweit der Masterplan noch aktuell ist und damit die Voraussetzungen für eine Aktivierung noch vorliegen bzw. ob dieser nicht außerplanmäßig abgeschrieben werden müsste.

Veranlagungspolitik im Kontext des Oö. Spekulationsverbots

20.1.

Rechtlicher Rahmen

Im Jahr 2014 trat das Oö. Finanzgebarungs- und Spekulationsverbotsgesetz (Oö. FGSVG) in Kraft, das Mindeststandards u. a. für das Land OÖ sowie Städte und Gemeinden festlegt. Das Land OÖ muss für seine Beteiligungen möglichst sicherstellen, dass diese das Spekulationsverbot und die risikoaverse Finanzgebarung einhalten („Oö. Spekulationsverbot“).⁴⁹

Leitendes Prinzip ist, dass die Minimierung der Risiken stärker zu gewichten ist als die Optimierung der Erträge oder Kosten (§ 3). Das Gesetz legt die zulässigen Veranlagungsformen fest (§ 6)⁵⁰ und schließt damit Aktien oder Veranlagungen in fremder Währung aus. Anleihen sind zulässig, wenn sie mindestens ein gutes Rating bzw. eine entsprechende Bonität aufweisen. Über die genaue Auslegung dieser Bestimmung gibt der Ausschussbericht⁵¹ des Oö. Landtages Auskunft: zumindest ein gutes Rating, d. h. "A-" bzw. "A3" oder besser, muss vorliegen.⁵² Auch organisatorische Vorkehrungen sind bei Abschluss von Finanzgeschäften einzuhalten – nach Möglichkeit ein Vier-Augen-Prinzip durch zwei geeignete Personen.

Veranlagungspolitik

21.1.

Ziel der Veranlagungen war, die anstehende Generalsanierung der Piste durch Innenfinanzierung selbst zu finanzieren. Ein Teil der Mittel wurde im Anlage-, ein Teil im Umlaufvermögen⁵³ ausgewiesen.

Die Veranlagungspolitik der FLG war in einer Präsentation im Aufsichtsrat aus dem Jahr 2001 dokumentiert. Sie sah eine „Ertragsoptimierung unter den Aspekten der Risikominimierung und Risikostreuung“ vor. Weiters war die FLG seit 2015 über einen Gesellschafterbeschluss zur Einhaltung des Oö. Finanzgebarungs- und

⁴⁹ § 12 iVm § 3 bis 9 Oö. FGSVG

⁵⁰ Folgende Veranlagungen sind zulässig: 1. Spareinlagen, Sichteinlagen und Termineinlagen in Euro; 2. Anleihen und Pfandbriefe, jeweils in Euro und von Emittenten mit mindestens einem guten Rating bzw. einer einem derartigen Rating entsprechenden Bonität; 3. Veranlagungen in Euro-Geldmarktfonds und Euro-Rentenfonds, jeweils ohne Währungsrisiko; 4. Darlehensgewährungen an Gebietskörperschaften zu Veranlagungszwecken.

⁵¹ Beilage 1159/2014 zu den Wortprotokollen des Oö. Landtags XXVII. Gesetzgebungsperiode

⁵² vgl. Ausschussbericht Beilage 1159/2014; Wenn kein derartiges Rating vorliegt, muss eine einem derartigen Rating entsprechende Bonität gegeben sein; eine solche "Ersatzbeurteilung" sei etwa bei einigen großen Regionalbanken notwendig, die keinem Rating unterzogen werden.

⁵³ Die Zuordnung zum Finanzanlagevermögen setzt die dokumentierte Absicht und die Fähigkeit voraus, die Vermögensgegenstände dauerhaft zu halten. (vgl. AFRAC-Stellungnahme 14 Finanzanlage- und Finanzumlaufermögen (UGB))

Spekulationsverbotsgesetzes verpflichtet. Im März 2020 berichtete der damalige Prokurist im Aufsichtsrat auf Nachfrage, dass die Veranlagung mit Anleihen und Fonds gemäß Oö. Finanzgebarungs- und Spekulationsverbotsgesetzes erfolgte.

Die FLG verfügte über keine eigenen Prozessvorschriften für die Veranlagungen. Es galten die allgemeinen Wertgrenzen für den Zahlungsverkehr. Weiters sah der Gesellschaftsvertrag als Grenze für die Genehmigung von Investitionen durch den Aufsichtsrat 300.000 Euro für eine Einzelinvestition bzw. 2,4 Mio. Euro jährlich vor. Veranlagungen in Finanzanlagen waren als Investitionen einzuordnen.

Die gesamten jährlichen Veranlagungen in Finanzanlagen lagen 2019 mit 2,356 Mio. Euro knapp unter der Genehmigungsgrenze; die Einzeltransaktionen waren so gestreut, dass sie jeweils unter 300.000 Euro lagen. Die Transaktionen wurden bspw. auch auf zwei Tranchen aufgeteilt, sodass die Grenzen nicht überschritten wurden.⁵⁴ Weiters veranlagte die FLG 500.000 Euro im Umlaufvermögen in eine langfristige Bankenanleihe mit Laufzeit 2019 bis 2026.

Die Ausgangssituation vor der COVID-19-Pandemie zeigte, dass das Finanzvermögen zu ca. zwei Drittel auf Wertpapiere und zu einem Drittel auf Einlagen bei Banken aufgeteilt war. Die Wertpapiere verteilten sich auf 83 Titel, deren Wert zwischen rd. 50.000 Euro und 1,1 Mio. Euro lag. Gleichfalls waren die Guthaben auf mehrere Kreditinstitute verteilt. Die Finanzanlagen wiesen unterschiedliche Laufzeiten auf.

Folgende Tabelle 3 zeigt die Entwicklung des Finanzvermögens ab 2019⁵⁵:

Tabelle 3: Entwicklung des Finanzvermögens

Bezeichnung	in Mio. Euro					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Finanzanlagen:	15,8	14,4	11,8	12,0	10,5	7,3
<i>Transaktionen: Zugänge</i>	2,4	1,7	-	3,4	0,2	-
<i>Transaktionen: Abgänge</i>	-2,1	-3,1	-2,5	-2,5	-1,9	-3,3
<i>Transaktionen: Saldo</i>	0,3	-1,4	-2,5	0,9	-1,7	-3,3
Wertpapiere (Umlaufvermögen)	4,7	4,1	3,6	0,5	-	-
Zwischensumme Wertpapiere	20,5	18,5	15,4	12,5	10,5	7,3
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten (Umlaufvermögen)	10,0	5,3	1,8	1,4	1,1	0,6
Summe	30,6	23,8	17,2	13,9	11,6	7,9

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Jahresabschlüsse der FLG

⁵⁴ Kauf einer Unternehmensanleihe vom 16.9.2019 (200.000 Euro) und 17.9.2019 (100.148 Euro)

⁵⁵ Die Aufstellung enthält keine Abschreibungen bzw. Zuschreibungen.

Bis zum Geschäftsjahr 2019 führte die FLG nennenswerte Neu-Veranlagungen durch. Aufgrund der finanziellen Entwicklung begann sie in der Folge die Finanzanlagen zu veräußern. Die Zugänge zu den Finanzanlagen im Jahr 2022 waren auf Umgliederungen aus dem Umlaufvermögen (2,5 Mio. Euro) zurückzuführen bzw. führte die FLG im Rahmen eines bestehenden Depots Investitionen (0,8 Mio. Euro) durch. Diese Investitionen wiesen gestaffelte Laufzeiten bis 2030 auf.

Von den im Jahresabschluss 2024 ausgewiesenen Finanzanlagen in Höhe von 7,3 Mio. Euro dienten rd. 1,1 Mio. Euro der gesetzlich vorgeschriebenen Bedeckung von Pensionsrückstellungen.⁵⁶

Im Zeitraum von 2019 bis 2024 erwirtschaftete die FLG Finanzerträge in Höhe von rd. 1,6 Mio. Euro, denen Finanzaufwendungen von 1,2 Mio. Euro gegenüberstanden. Das Finanzergebnis dieser Periode, also der Saldo aus Erträgen und Aufwendungen, betrug damit 0,4 Mio. Euro.⁵⁷

21.2.

Der LRH kritisiert, dass die FLG im Jahr 2019 die Wertgrenzen für die Genehmigung nicht einhielt. Die langfristige Bankanleihe wäre im Anlagevermögen auszuweisen und genehmigungspflichtig gewesen.

Für den LRH zeigt sich am Beispiel der Veranlagungsaktivitäten der FLG die Sinnhaftigkeit des Oö. Spekulationsverbots. Bei den Veranlagungen trat trotz der Hereinnahme erhöhter Risiken im Finanzergebnis ein überschaubarer Erfolg ein. Weiters wäre es für den LRH angesichts der in der Mittelfristplanung ausgewiesenen Entwicklung zielführender gewesen, im Jahr 2022 in kurzfristigeren Anlageformen zu veranlagen.

Der LRH empfiehlt angesichts des Wertpapiervolumens ein verschriftlichtes Regelwerk für den Veranlagungsprozess einzuführen. Dieses sollte neben Regelungen zum Ablauf des Veranlagungsprozesses und damit verbundenen IKS-Themen auch die Veranlagungsstrategie festlegen und die Verantwortlichkeiten von Geschäftsführung und Aufsichtsrat klar fixieren. Zudem empfiehlt er, dass in Zukunft jährlich ein Bericht an den Aufsichtsrat erfolgt, der zu einzelnen Transaktionen und insbesondere über deren Risikoprofil berichtet.

Oö. Spekulationsverbot

22.1.

Die FLG hatte einen Teil ihrer Veranlagungen mittels Management-Vertrag an eine Bank ausgelagert (Volumen bis zu acht Mio. Euro). Der Vertrag sah vor, dass nur in Anleihen bzw. Cash veranlagt werde und dass als Grundlage für die Auswahl

⁵⁶ vgl. § 14 Abs. 7 EStG

⁵⁷ Erträge ergaben sich bspw. aus Zinsen aus Bankguthaben/Wertpapiere oder durch Zuschreibungen bzw. Gewinne aus dem Abgang von Wertpapieren (Veräußerung); Aufwendungen ergaben sich etwa aus Zinsen oder aus Verlusten aus dem Abgang von Wertpapieren oder Abschreibungen von Wertpapieren.

der Wertpapiere das Oö. Finanzgebarungs- und Spekulationsverbotsgesetz anzuwenden ist. Den Vertrag schloss die damalige Geschäftsführung im November 2015 ab. Ein Verweis auf konkrete Ratingklassen fehlte; gleichzeitig enthielt er Risikohinweise, die dem Oö. Spekulationsverbot explizit entgegenstanden, wie eine mögliche Veranlagung in Fremdwährungen. Der Vertrag sah eine Mindestprovision vor.

Die FLG führte Aufzeichnungen über die einzelnen Veranlagungen in jährlichen Übersichten. Diese enthielten keine Zuordnung zu einzelnen Ratingklassen. Die FLG stellte dem LRH für das Jahr 2021 eine nachträglich im Zuge der Prüfung erhobene Aufstellung der Ratings zu Verfügung; diese deckte sich mit den Stichproben des LRH. Daraus ergab sich, dass ein Großteil der mit einem Rating versehenen Veranlagungen im Rahmen des Management-Vertrags nicht den Ratingklassen des Oö. Spekulationsverbots entsprachen bzw. eine Einschätzung fehlte. Folgende Tabelle 4 zeigt die zur Verfügung gestellten Ratingklassen (Anfang 2021, Buchwert Stichtag 31.12.2020); nicht dargestellt sind Veranlagungen ohne Rating:

Tabelle 4: Veranlagungen 2021 nach Ratingklassen, nach Emittenten gruppiert

Einordnung allgemein	Einordnung Oö. Spekulationsverbot	Ratingklasse	Anzahl 2021	Buchwert in Tausend Euro
anlagewürdig	grundsätzlich konform mit Oö. Spekulationsverbot*	AAA	-	-
		AA+	-	-
		AA	-	-
		AA-	-	-
		A+	2	198
		A	-	-
		A-	1	149
	nicht konform	BBB+	9	1.890
		BBB	10	2.491
		BBB-	2	597
spekulativ	nicht konform	BB+	-	-
		BB	-	-
		BB-	-	-
		etc.	-	-

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Nach dem Oö. Spekulationsverbot waren jene Titel als nicht zulässig einzuordnen, die schlechter als das Mindestrating von A-/A3 lagen. Eine solche Unternehmensanleihe war die Wirecard AG Anleihe 2019 - 2024 (Nominale: 300.000 Euro), die 2020 im Zuge der Insolvenz der Wirecard AG mit Verlust veräußert wurde (rd. 210 Tsd. Euro).

22.2.

Der LRH empfiehlt der FLG den Management-Vertrag unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu prüfen und allenfalls aufzulösen, da die Mindestprovision bei geringem Fondsvolumen die Transaktionskosten steigert. Weiters sollte die FLG prüfen, ob rechtliche Ansprüche seitens FLG gegenüber dem Kreditinstitut bestehen, da Veranlagungen durchgeführt wurden, die nicht dem vereinbarten Oö. Spekulationsverbot entsprachen. Grundsätzlich sollten künftig konkrete Ratingklassen (oder Äquivalente) im Einklang mit dem Oö. Finanzgebarungs- und Spekulationsverbotsgesetz vereinbart und die Stimmigkeit der Verträge geprüft werden.

Der LRH empfiehlt dem Land OÖ (FinD) in geeigneter Weise, insbesondere gegenüber den Beteiligungen, die Auslegung der Ratingklassen gemäß Ausschussbericht zu kommunizieren.

22.3.

Die FLG gibt folgende Stellungnahme ab:

Wir haben unsere Hausbank um eine Stellungnahme gebeten, da uns der vom LRH beschriebene Ausschussbericht nicht bekannt war.

Anbei die Antwort unserer Hausbank:

Das Gesetz erlaubt nur Anleihen mit mindestens einem guten Rating. Der Begriff „gutes Rating“ wird im Gesetz selbst jedoch nicht näher definiert, weshalb beide Vertragsparteien von einem gewissen Interpretationsspielraum ausgegangen sind. Der nun vom LRH als Argumentationsgrundlage herangezogene Ausschussbericht zum Entwurf des Oö. FGSVG war uns und vermutlich auch Ihrer Gesellschaft nicht bekannt. Im Rahmen des Portfolio-Management-Vertrages wurde daher mit dem Kunden Flughafen Linz vereinbart, ausschließlich Anleihen mit einem Investment-Grade-Rating oder einem entsprechenden internen Rating zu erwerben. Mit dieser Vereinbarung gehen wir bis heute davon aus, dem Gesetz entsprochen zu haben. Diese Vereinbarung kann jedoch jederzeit angepasst oder geändert werden.

Wir schlagen vor, unsere Vereinbarung dahingehend zu modifizieren, dass zukünftige Neuanschaffungen lediglich im Ratingbereich „A-“ oder besser erfolgen dürfen. Wir werden die beschriebene Neuausrichtung in den nächsten Gesprächen mit der Bank umsetzen, das Portfolio entsprechend bereinigen und die Konditionen optimieren.

22.4.

Der LRH wiederholt seine Empfehlung, dass die Vereinbarung entsprechend anzupassen ist und allfällige rechtliche Ansprüche seitens FLG gegenüber dem Kreditinstitut geprüft werden sollten.

Liquidität

23.1.

Durch die Verwerfungen im Zuge der COVID-19-Pandemie rückte das Thema der Liquiditätssteuerung zunehmend in den Fokus. Die Geschäftsführung berichtete anhand von Monatsaufstellungen zur Liquidität des Unternehmens regelmäßig und detailliert im Aufsichtsrat. Die folgende Tabelle 5 gibt einen Überblick über die Entwicklung der liquiden Mittel⁵⁸:

Tabelle 5: Übersicht Grundlagen für Liquidität

Bezeichnung	in Mio. Euro					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A) liquide Mittel	14,8	9,4	5,4	1,9	1,1	0,6
B) kurzfristige Forderungen	2,5	2,7	2,7	2,7	2,6	1,6
C) kurzfristige liquide Mittel (A+B)	17,3	12,0	8,1	4,7	3,6	2,2
D) kurzfristige Verbindlichkeiten	3,5	2,0	2,7	3,6	3,7	5,9
unter Berücksichtigung Finanzanlagevermögen:						
E) Finanzanlagen	15,8	14,4	11,8	12,0	10,5	7,3
Veranlagungen (A+E)	30,6	23,8	17,2	13,9	11,6	7,9

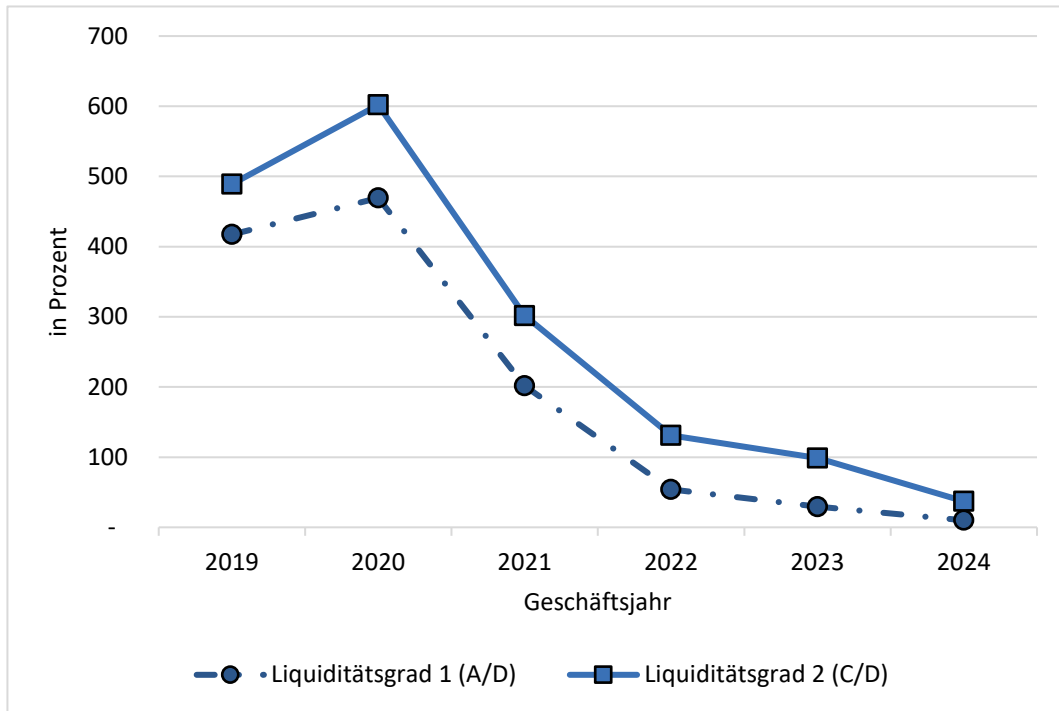
Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Die liquiden Mittel sanken von 14,8 Mio. Euro im Jahr 2019 auf 0,6 Mio. Euro im Jahr 2024. Einen Teil der Veranlagungen wies die FLG im Anlagevermögen aus; dieser war als langfristige Wertpapier-Veranlagung gebunden und ist in Tabelle 5 ebenfalls dargestellt, aber für den Liquiditätsgrad nicht unmittelbar relevant. Die FLG verkaufte ab dem Jahr 2020 Wertpapiere, um die Liquidität sicherzustellen. Diese wurden sowohl planmäßig als auch vorzeitig getilgt.

Der in Abbildung 6 dargestellte Liquiditätsgrad 1 gibt Auskunft darüber, inwieweit die liquiden Mittel die kurzfristigen Verbindlichkeiten abdecken.

⁵⁸ Die dargestellten liquiden Mittel setzen sich aus dem Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten sowie Wertpapieren des Umlaufvermögens zusammen.

Abbildung 6: Liquiditätsgrade



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Werden auch die kurzfristigen Forderungen hinzugerechnet, die als flüssige Mittel eingeordnet werden können, so ergibt dies den Liquiditätsgrad 2. Dieser sollte im Regelfall 100 Prozent betragen und damit die kurzfristigen Verbindlichkeiten abdecken; 2024 konnte dieser Wert nicht mehr erreicht werden.

23.2.

Der LRH stellt fest, dass auch der Liquiditätsgrad 2 ab 2024 unter 100 Prozent absank. Diese Tatsache wurde von der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat kommuniziert. Nach Ansicht des LRH war spätestens ab diesem Zeitpunkt für den Aufsichtsrat erkennbar, dass die FLG zur Liquiditätssicherung zusätzliche Mittel benötigen wird.

24.1.

Der Gesellschaftsvertrag der FLG sah vor, dass die Aufnahme von Darlehen und Krediten über 100.000 Euro in einem Geschäftsjahr der Genehmigung des Aufsichtsrats bedürfen mit Ausnahme der Ausnutzung eines Kontokorrentrahmens von 400.000 Euro. Zudem sei „in der darauffolgenden Aufsichtsrats-sitzung durch die Geschäftsführung über diesbezügliche Maßnahmen zu berichten.“

Im Jänner 2023 genehmigte der Aufsichtsrat in einem schriftlichen Umlaufbeschluss einen maximalen Betriebsmittelrahmen von 2,5 Mio. Euro.⁵⁹ Zur Besicherung diene das bestehende (abschmelzende) Wertpapierdepot. Im 1. Quartal 2024 war der Stand der liquiden Mittel erstmals negativ. Die Geschäftsführung berichtete dem Aufsichtsrat im November 2024, dass der Betriebsmittelrahmen mittlerweile bei 3 Mio. Euro lag und für 2025 nicht ausreichen werde. Die FLG überlegte eine Besicherung durch eigene Grundstücke oder eine Patronatserklärung.

Im Jänner 2025 erweiterte die FLG den Rahmen für den Kontokorrentkredit schließlich auf 4 Mio. Euro, ohne dafür einen Aufsichtsratsbeschluss einzuholen. Eine Information zum neuen Stand des Kontokorrentrahmens erfolgte in der Aufsichtsratssitzung im März 2025. Die Besicherung durch eigene Grundstücke war Voraussetzung für die Verlängerung dieses Kontokorrentrahmens. Dazu holte die FLG externe Gutachten zum Verkehrswert der Grundstücke ein. Der Aufsichtsrat lehnte in derselben Sitzung die von der Geschäftsführung beantragte Grundstücksbesicherung für zukünftige Kreditvergaben aus wirtschaftlichen Überlegungen ab; stattdessen beauftragte er eine Prüfung weiterer Varianten. Die FLG erhielt schließlich per 30.6.2025 4,4 Mio. Euro aus einem indirekten Gesellschafterzuschuss⁶⁰, der die Liquiditätsprobleme der FLG vorerst überbrücken sollte (siehe Berichtspunkt 33).

24.2.

Der LRH kritisiert, dass die Geschäftsführung nicht rechtzeitig einen Beschluss des Aufsichtsrats für die Ausweitung des Betriebsmittelrahmens einholte. Die Zustimmung zu einem Geschäftsvorgang, der die Wertgrenzen für genehmigungspflichtige Geschäfte überschreitet, ist vor dessen Abschluss einzuholen. Eine bloße Berichterstattung im Nachhinein ist nicht ausreichend.

Er empfiehlt dem Land OÖ, bei Neufassung der gesellschaftsrechtlichen Grundlagen auch die Regelungen zur Genehmigung von Darlehen durch den Aufsichtsrat klarer zu formulieren.

Aus Sicht des LRH stattete das Land OÖ die FLG kurzfristig durch einen Gesellschafterzuschuss mit der notwendigen Liquidität aus. Jedoch ist dieser auch für den LRH wirtschaftlicher⁶¹, als eine Fremdfinanzierung mittels grundbücherlicher Besicherung und damit einhergehender Pfandgebühren.

⁵⁹ schriftlicher Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats vom 30.1.2023

⁶⁰ Land OÖ: 2,2 Mio. Euro unter Finanzposition 1/914008/7453/001, Kapitaltransfers an Beteiligungen des Landes

⁶¹ soweit beihilferechtlich zulässig, vgl. Berichtspunkte 32 und 33

Bilanz – Passiva

Überblick

25.1.

Folgende Tabelle 6 zeigt die Mittelherkunft der Bilanz:

Tabelle 6: Passiva per 31.12. des Jahres

Bilanzpositionen	in Mio. Euro					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A. Eigenkapital	48,4	42,1	33,1	28,0	22,6	11,6
I. Stammkapital	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0
II. Gewinnrücklagen	33,4	34,4	34,4	34,4	34,4	-
III. Bilanzgewinn/-verlust	1,0	-6,3	-15,3	-20,5	-25,8	-2,4
B. Sonderposten aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen	0,6	0,4	0,5	1,3	1,2	1,2
C. Rückstellungen	26,4	26,6	27,1	28,4	29,7	29,8
D. Verbindlichkeiten	3,7	2,2	2,8	3,7	3,8	6,1
E. Rechnungsabgrenzungsposten	0,6	1,0	1,0	0,4	0,4	0,4
Bilanzsumme (A bis E)	79,7	72,2	64,6	61,8	57,8	49,1

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Ausschüttungspolitik, Eigenkapital und Sonderposten

26.1.

Seit 1996 hatte die FLG rd. 29,6 Mio. Euro an Gewinnen an die Gesellschafter ausgeschüttet, davon rd. 13,3 Mio. Euro an das Land OÖ.⁶² Die Ausschüttungspolitik sah grundsätzlich vor, zwei Drittel des Jahresüberschusses an die Gesellschafter auszuschütten und ein Drittel der Gewinnrücklage für Investitionen (z. B. Pistensanierung) zuzuweisen. 2015 wurde durch Auflösung von 5 Mio. Euro der Gewinnrücklage eine Sonderausschüttung von 6 Mio. Euro an die Gesellschafter ausbezahlt.

Letztmalig schüttete die FLG 2019 aus dem Jahresüberschuss des Wirtschaftsjahres 2018 aus; angesichts der COVID-19-Pandemie verzichteten im Jahr 2020 die Gesellschafter schließlich auf die Gewinnausschüttung und führten den

⁶² indirekt an das Land OÖ via Gesellschafter; bis 2004 war der Bund beteiligt und erhielt einen Teil der Gewinnausschüttungen

ausgewiesenen Bilanzgewinn von 1 Mio. Euro zur Gänze einer Gewinnrücklage der FLG zu.

Im Jahresabschluss 2024 betrug das Eigenkapital 11,7 Mio. Euro und sank damit unter das Stammkapital von 14 Mio. Euro. Bei einem Verlust von mehr als der Hälfte des Stammkapitals ist gemäß § 36 Abs. 2 GmbHG die Geschäftsführung verpflichtet, ohne Verzug eine Generalversammlung einzuberufen. Die Geschäftsführung informierte im April 2025 den Aufsichtsrat, dass dies voraussichtlich im 1. Quartal 2026 sein werde.

Im Zuge des Jahresabschlusses 2024 löste die FLG die bis 2023 ausgewiesenen Gewinnrücklagen von rd. 34,5 Mio. Euro zur Gänze gegen den angelaufenen Bilanzverlust von rd. 25,8 Mio. Euro auf, sodass sie im Jahr 2024 einen Bilanzverlust von rd. 2,4 Mio. Euro ausweisen konnte.

Der Anstieg des Sonderpostens aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen im Jahr 2022 war u. a. auf eine Umgliederung von Zuschüssen zurückzuführen, die bis dahin unter den passiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen waren.

26.2.

Der LRH stellt fest, dass die FLG seit 1996 durchgängig Gewinne an die Eigentümer ausschüttete. Im Vergleich zu anderen Regionalflughäfen im deutschsprachigen Raum war der Flughafen Linz bisher kein Zuschussbetrieb.

Fremdkapital

27.1.

Im Fremdkapital werden in der Bilanz neben den Rückstellungen die Verbindlichkeiten und der Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen. Folgende Tabelle 7 zeigt die detaillierte Zusammensetzung:

Tabelle 7: Fremdkapital per 31.12.

Bilanzpositionen	in Mio. Euro					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
C. Rückstellungen	26,4	26,6	27,1	28,4	29,7	29,8
1. Rückstellungen für Abfertigungen	5,3	5,2	5,0	5,3	5,6	4,9
2. Rückstellungen für Pensionen	1,4	1,4	1,4	1,5	1,6	1,5
3. Steuerrückstellungen	-	-	-	-	-	-
4. Sonstige Rückstellungen	19,6	20,0	20,7	21,6	22,5	23,4
D. Verbindlichkeiten	3,7	2,2	2,8	3,7	3,8	6,1
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	-	2,2
2. Erhaltene Anzahlungen	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3,0	1,5	1,9	2,8	2,9	2,7
4. Sonstige Verbindlichkeiten	0,5	0,5	0,8	0,7	0,7	1,0
E. Rechnungsabgrenzungsposten	0,6	1,0	1,0	0,4	0,4	0,4

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Jahresabschlüsse der FLG

Die FLG bildete seit dem Jahr 1994 jährlich eine Rückstellung für die Pistensanierung. Diese betrug im Jahr 2024 rd. 20,7 Mio. Euro. Sie wurde zwischen 2019 und 2024 jährlich mit durchschnittlich rd. 750.000 Euro dotiert. Weitere sonstige Rückstellungen waren für die Rekultivierung (rd. 0,1 Mio. Euro) sowie für ungewisse Verbindlichkeiten (rd. 2,6 Mio. Euro) insbesondere betreffend kollektivvertragliche Verpflichtungen zur Zahlung von Jubiläumsgeldern erfasst.

Die FLG verfügte bis inkl. 2023 über keine Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. In der Bilanz für das Jahr 2024 wies sie erstmals rd. 2,2 Mio. Euro als solche aus (Kontokorrentrahmen). Die Lieferverbindlichkeiten lagen in „Normaljahren“ bei rd. 3 Mio. Euro.

Gewinn- und Verlustrechnung

28.1.

Folgende Tabelle 8 zeigt die Gewinn- und Verlustrechnung der FLG seit 2019:

Tabelle 8: Gewinn- und Verlustrechnung

Positionen	in Mio. Euro					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Betriebsleistung	28,1	14,1	16,8	22,7	24,5	21,4
Aufwendungen	-27,2	-21,6	-26,0	-27,3	-30,3	-30,0
Betriebsergebnis	0,8	-7,5	-9,2	-4,7	-5,8	-8,6
Finanzergebnis	0,3	0,0	0,2	-0,5	0,3	0,2
Ergebnis vor Steuern	1,1	-7,5	-9,0	-5,2	-5,4	-8,5
Ergebnis nach Steuern = Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,8	-6,3	-8,9	-5,2	-5,3	-11,0
Auflösung/Zuweisung von Gewinnrücklagen	-0,8	-1,0	-	-	-	34,4
Gewinn-/Verlustvortrag aus dem Vorjahr	1,0	1,0	-6,3	-15,3	-20,5	-25,8
Bilanzgewinn/-verlust	1,0	-6,3	-15,3	-20,5	-25,8	-2,4

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Jahresabschlüsse FLG

Zuletzt konnte der Flughafen 2019 einen Jahresüberschuss erzielen (rd. 833.000 Euro). Dieses Ergebnis beinhaltete einen Einmaleffekt⁶³ in Höhe von rd. 569.000 Euro. Damit lag das Betriebsergebnis im Jahr 2019 – bereinigt um diesen Einmaleffekt – bei rd. 280.000 Euro. Der seit Ausbruch der COVID-19-Pandemie angehäufte Jahresfehlbetrag belief sich von 2020 bis 2024 auf 36,8 Mio. Euro. Im Jahresfehlbetrag für 2024 von rd. 11 Mio. Euro war ein Einmaleffekt enthalten. Dieser war auf die Auflösung aktiv latenter Steuern (2,5 Mio. Euro) aufgrund fehlender Gewinnaussichten zurückzuführen.⁶⁴

28.2.

Der LRH weist darauf hin, dass die FLG auch vor dem Ausbruch der Krisen ab 2020 nur knapp positiv wirtschaftete. Obwohl mit 2022 eine erste Trendwende im Ergebnis feststellbar war, fuhr die FLG 2024 hohe Verluste von beinahe 11 Mio. Euro ein, die u. a. auf den zeitweisen Wegfall der Verbindung Linz - Frankfurt bei gleichzeitig stark gestiegenen Kosten zurückzuführen waren.

⁶³ eine einmalige Zuschreibung zum Anlagevermögen im Zuge einer Berichtigung einer Abschreibungs-berechnung aus den Jahren 2016 bis 2018

⁶⁴ Aktiv latente Steuern ergeben sich aus unterschiedlichen Bewertungen im Steuer- und Unternehmensrecht. Sie entstanden bei der FLG in vergangenen Wirtschaftsjahren und stellten das Potential, künftiger Steuerentlastungen dar. Sie waren aktivseitig in der Bilanz ausgewiesen und mussten aufgrund fehlender Gewinnaussichten ergebniswirksam aufgelöst werden, vgl. § 198 Abs. 9 und 10 UGB.

Kostenrechnung

29.1.

Die FLG verfügte über eine Kostenrechnung und erwirtschaftete aus dem Flughafenbetrieb Entgelte („Gebühren“) sowie zusätzliche Erlöse aus anderen Geschäftsfeldern, etwa Fracht, Vermietung oder Parkplätze. Der Anteil dieser Nebenbetriebe machte 2019 etwa ein Drittel der Erlöse aus und 2024 knapp die Hälfte.

Die FLG stellte in ihrer Kostenrechnung den Fracht- und Passagierbereich sowie den Bereich Vermietung getrennt dar. Die Kosten legte sie – soweit möglich – nach tatsächlichem Anfall um, etwa nach Flächen oder Stundenaufzeichnungen. Waren derartige Parameter nicht vorhanden, erfolgte eine pauschale Umlage.

Dem Bereich Fracht wurden Erlöse aus dem Warehouse-Handling und dem Dokumentenhandling zugerechnet, nicht jedoch die Entgelte, die etwa aus der Landung von Frachtflugzeugen gewonnen wurden. Diese wurden als Teil des Passagierbereichs dargestellt.

Gemäß der Kostenrechnung brachten der Passagierbereich und seit 2023 auch der Frachtbereich ein negatives Ergebnis ein.

Weiters erstellte die FLG eine mehrstufige Deckungsbeitragsrechnung; diese erlaubte einen Einblick in die Profitabilität einzelner Geschäftsfelder, noch bevor – wie in der Kostenrechnung – die Fixkosten (z. B. Verwaltungskosten) umgelegt wurden. Damit war ersichtlich, ob zusätzliche Mengen bei einzelnen Produkten bzw. Kostenträgern profitabel waren (z. B. zusätzliche Passagiere oder zusätzliche Fracht). Die Luftfrachtabfertigung sowie der Bereich Sicherheitsentgelte erwirtschafteten im Jahr 2023 noch vor Umlage von Fixkosten negative Beiträge; das heißt, z. B. jede zusätzliche Fracht würde u. a. aufgrund der personalintensiven Tätigkeit den Verlust im Frachtbereich erhöhen.

29.2.

Der LRH kommt aufgrund der Deckungsbeitragsrechnung zu dem Schluss, dass das Passagieraufkommen (2023: rd. 230.000 Passagiere) bzw. die damit in Zusammenhang stehenden Erlöse einen positiven Betrieb des Flughafens im Passagierbereich nicht zulassen. Auf Basis der vorgelegten Grundlagen, wären mindestens 500.000 Passagiere – und damit doppelt so viele – notwendig, um die Gewinnschwelle (Break-Even-Point) im Passagierbereich zu erreichen.

Der LRH regt daher an, wie im Rahmen des Strategieprojekts 2025 beauftragt, die strategische Ausrichtung zu prüfen; jedenfalls sollte sowohl die Kosten- als auch die Erlösstruktur geprüft werden. Angesichts der stetigen Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der FLG sollte die Geschäftsführung neben den strategischen Überlegungen intensiv auch nach Optimierungsmöglichkeiten im laufenden Betrieb suchen.

Wenngleich sich die Situation im Frachtbereich besser darstellte, verblieb diese nach Umlage der Verwaltungskosten ebenfalls negativ. Es gilt für die FLG umgehend Reformschritte bei der Abwicklung der Luftfracht hin zur Optimierung des Bereichs, etwa durch verstärkte Digitalisierung, zu setzen. Der LRH empfiehlt der FLG, hierbei eine transparentere Zuordnung der Erlöse zu den einzelnen Geschäftsfeldern. Dies betrifft etwa die Landgebühren für Frachtflugzeuge, die bei der Betrachtung der Geschäftsfelder dem Frachtbereich zugeordnet werden sollten.

29.3.

Die FLG hält dazu folgendes fest:

Im Frachtbereich wurden bereits 2024 umfangreiche Reformschritte, in den Abläufen und in der Organisation, umgesetzt. Diese werden eine deutliche DB-Verbesserung ab 2025, insbesondere ab 2026, nach sich ziehen. Die, vom LRH geforderte, Einbeziehung der Landgebührenumsätze für Frachtflugzeuge von ca. 1 Mio. Euro bis 1,2 Mio. Euro p.a. bedeutet eine Umkehr des Deckungsbeitrages ins Positive.

Der gesamte Frachtbereich hatte somit auch in den vergangenen Jahren ein positives Betriebsergebnis.

29.4.

Aus Sicht des LRH ist eine korrekte Zuordnung im Rahmen der Kostenrechnung eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für die weitere strategische Ausrichtung des Flughafens Linz. Die Umkehr des Deckungsbeitrags untermauert die Bedeutung dieser Forderung.

Mittelfristplanung

30.1.

Die FLG führte in regelmäßigen Abständen eine Mittelfristplanung durch, die das Budget des kommenden Jahres und weitere vier Planjahre enthielt. Ausnahmen waren das Jahr 2020 (COVID-19-Pandemie) sowie 2023, als mit der (absehbaren) Einstellung der Frankfurt-Verbindung die Planungsarbeiten nicht weiterverfolgt bzw. erst 2024 wieder aufgenommen wurden. In den Jahren 2020, 2022 und 2023 brachte die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat keine aktualisierte Mittelfristplanung zur Kenntnis.

Die Mittelfristplanungen wurden sukzessive weiterentwickelt und beinhalteten eine Plan-Gewinn- und Verlustrechnung sowie ab 2024 eine Plan-Bilanz und -Geldflussrechnung. Die im Aufsichtsrat vorgestellten Berechnungen⁶⁵ basierten auf Geschäftsannahmen zu Flugbewegungen, Passagieren und Fracht.

⁶⁵ Mittelfristprognose vom November 2024, „Realistisches Szenario“

Planungsgrundlage für das vorgestellte realistische Szenario war, dass zwischen 2027 und 2029 zusätzliche Linienverbindungen zu drei Destinationen zum bereits bestehenden Angebot aus dem Jahr 2025 gewonnen werden könnten. Die FLG erstellte auch andere Szenarien, bspw. ein Nullszenario⁶⁶, ohne zusätzliche Linienverbindungen sowie ein optimistisches Szenario mit signifikantem Passagierzuwachs.

Die dem Aufsichtsrat im November 2024 vorgelegte Budgetplanung enthielt eine prognostizierte Eigenmittelquote von 10,7 Prozent für 2025. Die Eigenmittelquote ist ein Indikator, um die finanzielle Stabilität einordnen zu können. Geht diese nachhaltig zurück, deutet dies auf einen Reorganisationsbedarf hin.⁶⁷ Die Budgetlage für 2025 verschlechterte sich gemäß einer dem LRH vorgelegten aktualisierten Mittelfristplanung aus April 2025:⁶⁸ Darin war ein zusätzlicher Eigenkapitalbedarf seitens der Eigentümer ausgewiesen, da die Eigenmittelquote Ende 2025 unter den gesetzlich vorgesehenen Wert von 8 Prozent abzusinken drohte. Gemäß dieser aktualisierten Mittelfristplanung würden die Bilanzverluste von -2,4 Mio. Euro im Jahr 2024 um 21,9 Mio. Euro auf -24,3 Mio. Euro im Jahr 2029 anwachsen.

30.2.

Der LRH hebt die Weiterentwicklung der Mittelfristplanung positiv hervor. Gleichzeitig sollte der Aufsichtsrat im Rahmen der Kontrollfunktion derartige Planungen einfordern und insbesondere in kritischen Phasen des Unternehmens behandeln. Die FLG sollte die Mittelfristplanung rollierend aktualisieren, Szenarien erstellen und dazu regelmäßig im Aufsichtsrat berichten.

Dem LRH erscheinen die vorgelegten Planungsannahmen des „realistischen Szenarios“ mit Unsicherheit behaftet. Er begründet dies u. a. damit, dass die darin aufgenommenen Destinationen bereits (erfolgreich) von konkurrierenden Regionalflughäfen bedient werden.

Zum Zeitpunkt der Prüfung erschien es ausgeschlossen, dass die FLG Investitionen, wie die anstehende Generalsanierung der Piste, im Zeitraum bis 2035, selbst verdient, also dass eine Innenfinanzierung aus dem Cashflow erfolgt. Auch aus den Themen Nachhaltigkeit und CO₂-Reduktion sind zusätzliche Investitionsbedarfe abzuleiten, die über die bloße Reinvestition hinausgehen.

⁶⁶ weiter, wie bisher – ohne Änderung bei den Flugverbindungen; als „Worst Case Szenario“ von der FLG bezeichnet; vom November 2024

⁶⁷ vgl. § 1 Abs. 3 Unternehmensreorganisationsgesetz (URG); wenn die Eigenmittelquote (§23 URG) unter acht Prozent liegt und die fiktive Schuldentilgungsdauer (§ 24 URG) mehr als 15 Jahre beträgt, gilt die (widerlegbare) Annahme eines Reorganisationsbedarfs, worauf der Abschlussprüfer verpflichtet wäre, im Prüfungsbericht hinzuweisen (§ 273 UGB).

⁶⁸ aktualisierte Mittelfristplanung 2026 - 2029 aus dem 1. Halbjahr 2025

Folgende Aufstellung des LRH zeigt grob die Positionen für den zu erwartenden Kapitalbedarf aus Investitionen und dem Betrieb. Grundlage sind die Daten der zuletzt verfügbaren Mittelfristprognose bis 2029⁶⁹, ohne Berücksichtigung

- der Geschäftsentwicklung aus dem Betrieb ab 2030 (z. B. Entgeltentgang bei Pistensperre bzw. positive/negative Betriebsergebnisse),
- der angekündigten Einstellung der Flugverbindung Linz - Frankfurt ab Ende Oktober 2025, bzw.
- der absehbaren Investitionserfordernisse wie einer umfassenden PFAS-Sanierung, einer notwendigen LKW-Parkflächen-Neugestaltung, einer (unterirdischen) Anbindung der ÖBB-Haltestelle oder Investitionen in Nachhaltigkeit.⁷⁰

Demnach ergibt sich ein Kapitalbedarf von rd. 27,6 Mio. Euro. Nach Einschätzung des LRH handelt es sich hierbei um das untere Ende einer Bandbreite, da – wie in der Aufzählung dargelegt – wesentliche Positionen nicht abgebildet sind.

Wird das Nullszenario herangezogen, so steigt der Kapitalbedarf – bei gleichen Annahmen – auf rd. 45 Mio. Euro.⁷¹ Der LRH weist ausdrücklich auf die damit einhergehenden Unsicherheiten hin, insbesondere die Kosten für die Pistensanierung; denkbar wäre bspw. ein nutzungsorientiertes Finanzierungsmodell für die Pistensanierung (Berichtspunkt 57). Der tatsächliche Kapitalbedarf wird abhängig von der neu zu entwickelnden Unternehmensstrategie zu ermitteln sein. Künftige öffentliche Zuschüsse müssen nach Ansicht des LRH auf Basis tragfähiger und nachhaltiger Konzepte erfolgen.

⁶⁹ Realistisches Szenario vom April 2025 bzw. Nullszenario vom November 2024

⁷⁰ Berücksichtigt sind PFAS-Sofortmaßnahmen (1,4 Mio. Euro) sowie die Entwässerung der LKW-Parkflächen (1,7 Mio. Euro), vgl. Berichtspunkte 56 und 58.

⁷¹ Grundlage ist hierbei die interne Mittelfristplanung der FLG aus November 2024.

Tabelle 9: Größenordnung Kapitalbedarf gemäß Mittelfristplanung

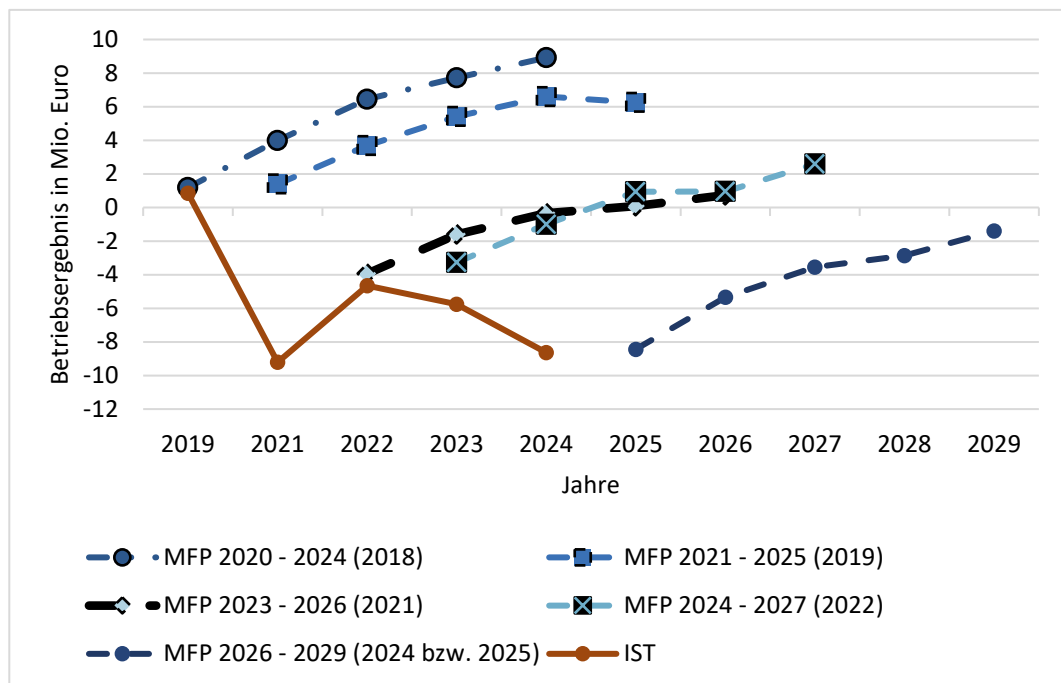
Position	in Mio. Euro	
	Realistisches Szenario gemäß FLG-Planung	Nullszenario
Herstellung Mindest-Eigenmittelquote (8 %)	10,4	27,8
Pistensanierung (Rückstellung)	25,2	25,2
Zwischensumme	35,6	53,0
Abzüglich des beschlossenen Gesellschafterzuschusses Juni 2025 ⁷²	-8,0	-8,0
Gesamt	27,6	45,0

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Grundlage der Mittelfristprognosen der FLG

31.1.

Folgende Abbildung 7 stellt das tatsächlich eingetretene Betriebsergebnis den Daten der Mittelfristplanung der jeweiligen Jahre gegenüber.

Abbildung 7: Mittelfristplanungen (MFP)



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

⁷² Lt. Vereinbarung zwischen Land OÖ, Stadt Linz und FLG ist der Gesellschafterzuschuss seitens FLG klagbar; die Oö. Landesregierung genehmigte davon vier Mio. Euro mit Beschluss vom 2.6.2025 vorbehaltlich beihilferechtlicher Zulässigkeit. (Berichtspunkt 33)

Der erste Datenpunkt der jeweiligen Zeitreihen stellt jeweils das Budget dar, die darauffolgenden Punkte die Planungen. Aus der im Jahr 2019 erstellten MFP 2021 - 2025 ist ersichtlich, dass die COVID-19-Pandemie als nicht vorhersehbares Ereignis das Betriebsergebnis diametral gegenüber dem budgetierten Wert ausfallen ließ. Im Jahr 2020 selbst erstellte die FLG keine Mittelfristplanung, sodass erst mit dem Jahr 2022 wieder ein neuer Pfad ersichtlich war.

31.2.

Die vergleichende Darstellung zeigt für den LRH, dass die FLG mit jeder Mittelfristplanung eine ähnliche Erholung des Luftverkehrs annahm – dies wird aus den parallel verlaufenden Steigungen im Betriebsergebnis ersichtlich. Für den LRH ist es zweifelhaft, ob die bis 2029 geplante Erholung mit den positiven Auswirkungen auf das Betriebsergebnis nunmehr eintritt.

Anzumerken ist, dass die Planungen wesentlich von der Entwicklung des Passagieraufkommens abhängen und die dortigen Annahmen ein ähnliches Bild zeigen. Der LRH verglich die Annahmen der FLG aus dem Jahr 2021 mit Prognosen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) und stellte fest, dass die FLG eine langsamere Rückkehr auf ein Vorkrisenniveau ansetzte. Dies zeigt für den LRH erneut, dass die Entwicklung auf Regionalf Flughäfen und insbesondere auf dem Flughafen Linz anders einzuschätzen und (auch) auf andere Faktoren zurückzuführen ist als in der Luftverkehrswirtschaft allgemein. Da die FLG als Regionalflughafen von wenigen Flugverbindungen abhängt, sollte sie verstärkt in Szenarien planen.

EU-Beihilferecht und staatliche Zuschüsse

Rechtlicher Rahmen

32.1.

Ein Ziel der EU war es den Luftverkehrssektor zu liberalisieren.⁷³ Damit gingen strenge Regelungen staatlicher Beihilfen einher, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Leitlinien der EU-Kommission dienten als Orientierungs- und Auslegungshilfe für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Finanzierung von Flughäfen mit öffentlichen Mitteln und staatlichen Anlaufbeihilfen für Flugverbindungen.⁷⁴

Den Kern des EU-Beihilferechts bildet das grundsätzliche Verbot staatlicher Beihilfen, um einen fairen Wettbewerb am EU-Binnenmarkt zu gewährleisten.

⁷³ Dadurch sollten ein einheitlicher Luftverkehr und uneingeschränkter Zugang zum innergemeinschaftlichen Markt für Luftverkehrsunternehmen geschaffen werden.

⁷⁴ Bereits im Jahr 2005 veröffentlichte die Europäische Kommission „Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalf Flughäfen“; [Mitteilung der Kommission](#), ABI C 312/1

An Flughafenbetreiber oder Fluggesellschaften gewährte Beihilfen können vom Beihilfeverbot umfasst sein. Mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind staatliche Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen⁷⁵ den Wettbewerb verfälschen oder ihn zu verfälschen drohen.⁷⁶ Der Vollzug des EU-Beihilferechts obliegt der EU-Kommission. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet beabsichtigte staatliche Beihilfen bei ihr anzumelden (Notifikationspflicht).⁷⁷ Vor der Entscheidung der EU-Kommission darf eine Beihilfe nicht gewährt werden.

Im Jahr 2014 veröffentlichte die EU-Kommission eine Überarbeitung des Regulierungsrahmens.⁷⁸ Diese Leitlinien stellen klar, unter welchen Bedingungen eine staatliche Finanzierung mit dem Binnenmarkt als vereinbar erklärt werden kann. Nur angemessene und erforderliche Beihilfen mit einem Ziel im gemeinsamen Interesse können zulässig sein.⁷⁹

Die Leitlinien aus 2014 enthielten folgende Grundsätze:

- Staatliche Investitionsbeihilfen für Flughäfen müssen entweder die Mobilität der Bürger erhöhen, der Überlastung des Luftraums an großen Drehkreuz-Flughäfen entgegenwirken oder die regionale Entwicklung begünstigen. Die zulässigen Beihilfehöchstbeträge sind auf der Grundlage des durchschnittlichen Passagieraufkommens am jeweiligen Flughafen festgelegt und größenabhängig.⁸⁰ Sie sind jedoch an eine zufriedenstellende Auslastungsperspektive gebunden.⁸¹ Investitionsbeihilfen dürfen lt. den Leitlinien 2014 zeitlich unbefristet gewährt werden.
- Staatliche Betriebsbeihilfen für Flughäfen mit weniger als drei Millionen Passagieren im Jahr sind während eines Übergangszeitraums von zehn Jahren mit dem Binnenmarkt vereinbar. Ab 3.4.2024 sollten diese ihren Betrieb aus eigenen Mitteln finanzieren. Für Flughäfen mit einem Passagieraufkommen

⁷⁵ Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union umfasst der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. Der Betrieb eines Flughafens, der in der Bereitstellung und Erbringung von Flughafendienstleistungen für Luftverkehrsgesellschaften und verschiedene Dienstleister besteht, stellt eine wirtschaftliche Tätigkeit dar.

⁷⁶ siehe Art. 107 Abs. 1 AEUV

⁷⁷ siehe Art. 107 Abs. 3 und Art. 108 Abs. 3 AEUV

⁷⁸ [Mitteilung der Kommission](#): Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften, ABl. C 99/3

⁷⁹ Daneben befreit die allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung die EU-Staaten von der Meldepflicht, sofern alle in ihr enthaltenen Kriterien erfüllt sind. Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung bis zu 200.000 Passagiere betrug, sind freigestellt, vgl. Verordnung (EU) 651/2014, ABl. L 187/1 sowie Verordnung (EU) 2017/1084, ABl. L 156/1

⁸⁰ Ein Flughafen mit einem durchschnittlichen Passagieraufkommen pro Jahr mit unter einer Million Passagiere hat z. B. eine Höchstintensität der Investitionsbeihilfe von bis zu 75 Prozent.

⁸¹ Punkt 85 und 86 der [Mitteilung der Kommission](#): Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften, ABl. C 99/3.

mit bis zu 700.000 Passagieren, für die es schwieriger sein wird in den zehn Jahren die volle Kostendeckung zu erreichen, sahen die Leitlinien Sonderregelungen in Form einer höheren Beihilfeintensität bis 3.4.2019 vor.⁸²

- Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften für die Eröffnung einer neuen Strecke zur besseren Anbindung von Flughäfen können unter bestimmten Voraussetzungen als vereinbar gelten. Nach einem Zeitraum von höchstens drei Jahren sollte die geförderte Strecke ohne öffentliche Zuwendungen für die Luftverkehrsgesellschaft rentabel sein.

Im Jahr 2018 beschloss die EU-Kommission eine Verlängerung der Leitlinien⁸³ in Bezug auf die Bewertung der Sonderregelung für Betriebsbeihilfen für Flughäfen mit bis zu 700.000 Passagieren. Die Dauer der Sonderregelung wurde an die Dauer der Übergangsfrist von zehn Jahren, also bis 3.4.2024 angepasst.

Aufgrund multipler Krisen verlängerte die EU-Kommission⁸⁴ 2023 den vorgesehenen Übergangszeitraum für Regionalflughäfen bis 3.4.2027. Dies bedeutet, dass staatliche Betriebsbeihilfen für Regionalflughäfen bis zu diesem Stichtag erlaubt sind und die Sonderregelung betreffend der Beihilfeintensität für Flughäfen mit jährlich bis zu 700.000 Passagieren wiederum verlängert wird. Nach dem Ablauf des Zeitraumes wird eine kostendeckende Bewirtschaftung durch den Flughafenbetreiber erwartet.

Mitte 2024 startete die EU-Kommission eine Initiative zur Überarbeitung der Leitlinien und forderte die Interessenträger des Luftfahrtsektors⁸⁵ auf, Stellungnahmen abzugeben. Bis Anfang März 2025 folgte die öffentliche Konsultation mittels Fragebogen. Das Land OÖ hat im Rahmen der Konsultation hierzu keine Stellungnahme abgegeben. Eine Entscheidung durch die EU-Kommission ist für das 2. Quartal 2027 geplant.⁸⁶

⁸² Beträgt die zulässige Beihilfehöchstintensität für Flughäfen mit bis zu 700.000 Passagieren im Jahr während einer Zeitspanne von fünf Jahren nach Beginn des Übergangszeitraums 80 Prozent der anfänglichen operativen Finanzierungslücke. Beläuft sich beispielsweise die Finanzierungslücke eines kleinen Flughafens im Zeitraum 2009 bis 2013 durchschnittlich auf eine Million Euro im Jahr, so darf der Flughafen innerhalb einer Zeitspanne von fünf Jahren Betriebsbeihilfen in Form eines vorab bestimmten Festbetrags in Höhe von maximal vier Millionen Euro erhalten (80 Prozent x 1 Million x 5). Die Kommission wird für diese Flughafenkategorie insbesondere mit Blick auf sich verändernde Marktbedingungen und Rentabilitätsaussichten die Frage, ob eine fortdauernde besondere Behandlung erforderlich ist, und die künftigen Aussichten für volle Betriebskostendeckung neu bewerten.

⁸³ [Mitteilung der Kommission zur Verlängerung der in den Leitlinien](#) für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften vorgesehenen Sonderregelung für Betriebsbeihilfen für Flughäfen mit bis zu 700.000 Passagieren im Jahr, ABl. C 456/27

⁸⁴ [Mitteilung der Kommission zur Verlängerung](#) des in den Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften vorgesehenen Übergangszeitraums für Regionalflughäfen, ABl. C 244/1

⁸⁵ insbesondere nationale Behörden, Flughäfen, Luftverkehrsgesellschaften, Verbände von Luftverkehrsgesellschaften sowie im Luftverkehrssektor tätige Organisationen

⁸⁶ [Initiative zu Überarbeitung der Leitlinien](#) für staatliche Beihilfen im Luftverkehrssektor

32.2.

Der LRH hält fest, dass Mittel aus dem Landeshaushalt, die an die FLG oder – mittelbar über die FLG – den Fluggesellschaften gewährt werden, mit dem EU-Beihilferecht in Einklang stehen müssen. Andernfalls kann die EU-Kommission mittels Rückforderungsbeschluss den betreffenden Mitgliedstaat auffordern, die Rückforderung der Beihilfe vom Empfänger zu veranlassen.

Der LRH weist weiters darauf hin, dass die FLG bis Juni 2025 keine Mittel vom Land OÖ erhielt und nach gültiger EU-rechtlicher Lage für Betriebsbeihilfen höchstens den Übergangszeitraum bis 2027 nutzen könnte; insofern wird es entscheidend sein, wie die Überarbeitung der Leitlinien seitens EU-Kommission ausfällt.

Zudem ergibt sich aus der Begrenzung der Beihilfeintensität voraussichtlich ein Finanzierungsbedarf, der durch die FLG wahrscheinlich nicht mehr gedeckt werden kann; als Möglichkeiten bestehen z. B eine Fremdfinanzierung oder der Einstieg privater Investoren.

Gesellschafterzuschüsse an die FLG

33.1.

Die FLG erhielt bis Anfang 2025 keine COVID-19-Wirtschaftshilfen bspw. aus Verlustersatz oder Fixkostenzuschuss.⁸⁷ Laut Förderbedingungen waren Unternehmen im Alleineigentum der öffentlichen Hand von diesen Hilfen ausgenommen. Die FLG hatte über die Koordination des Landes OÖ gemeinsam mit anderen Flughäfen gerichtlich versucht, einen Anspruch darauf geltend zu machen.⁸⁸ Der VfGH urteilte im Oktober 2023 schließlich, dass Gebietskörperschaften primär selbst dafür verantwortlich seien, ihre Unternehmen mit hinreichenden finanziellen Mitteln auszustatten.⁸⁹ Die FLG ermittelte entgangene COVID-19-Förderungen in der Höhe von 5,9 Mio. Euro. Durch weitere, bereits genannte Krisen und geänderte Rahmenbedingungen verschlechterte sich die Liquidität der FLG, was auch zur Verringerung des Eigenkapitals führte.

Nach anfänglichen alternativen Versuchen die Liquidität sicherzustellen, entschied im Frühjahr 2025 die FLG in Abstimmung mit ihren indirekten Eigentümern und dem Aufsichtsrat einen Strategieprozess einzuleiten. Bis zum Vorliegen der Strategie im Herbst 2025 sollte die Liquidität durch Leistung von indirekten Gesellschafterzuschüssen im Gesamtausmaß von 8 Mio. Euro gesichert werden. Diese Zurverfügungstellung der Zuschüsse galt unter dem Vorbehalt des Nachweises, dass ein privater Investor zum gegenwärtigen Zeitpunkt ebenfalls

⁸⁷ Sehr wohl erhielt die FLG andere öffentliche Mittel wie COVID-19 Kurzarbeitsbeihilfe oder die Investitionsprämie.

⁸⁸ Die FLG machte rd. 0,5 Mio. Euro Fixkostenzuschuss und einen Verlustersatz von rd. 4,2 Mio. Euro geltend.

⁸⁹ VfGH vom 5.10.2023, V 139/2022-27, G 108/2022-26

einen Gesellschafterzuschuss leisten würde (Private-Reasonable-Investor-Test = PRIT). Gleichzeitig wurde der geplante Zuschuss im Rahmen eines Pränotifikationsgesprächs⁹⁰ mit der EU-Kommission abgestimmt.

Das Land OÖ ging nach Gesprächen mit der EU-Kommission davon aus, dass der Teilbetrag von 4,4 Mio. Euro zur Beseitigung von Schäden aufgrund außergewöhnlicher Ereignisse (COVID-19) diene⁹¹ und damit notifizierungsfrei sei. Die beihilferechtliche Zulässigkeit des Restzuschusses von 3,6 Mio. Euro hänge vom Ausgang des Strategieprozesses und der dann erforderlichen Erneuerung des PRIT-Tests ab. Bei einem negativen Testausgang könnten eine beihilferechtlichen Notifizierung und ein Genehmigungsverfahren durch die EU-Kommission folgen.

Über die Leistung der indirekten Gesellschafterzuschüsse unterzeichneten die FLG, das Land OÖ und die Stadt Linz eine Vereinbarung:

- 4 Mio. Euro stellt das Land OÖ bereit, davon 2,2 Mio. Euro bis längstens 30.6.2025 und 1,8 Mio. Euro bis längstens 31.12.2025.
- 4 Mio. Euro stellt die Stadt Linz bereit, davon 2,2 Mio. Euro bis längstens 30.6.2025 und 1,8 Mio. Euro bis längstens 9.1.2026.

Mittels Amtsvortrag vom 26.5.2025 beschloss die Oö. Landesregierung am 2.6.2025 die Leistung des Gesellschafterzuschusses in Höhe von 4 Mio. Euro.

33.2.

Der LRH hält fest, dass durch die indirekten Gesellschafterzuschüsse der Liquiditätsbedarf vorübergehend gedeckt ist. Er verweist darauf, dass die erfolgte Zahlung von 4,4 Mio. Euro beihilferechtlich noch nicht abschließend von der EU-Kommission bewertet wurde und – sowie weitere künftige Zuschüsse – gegebenenfalls noch einer Notifizierung als Beihilfe bedarf.

PERSONAL UND ORGANISATION

Organisation

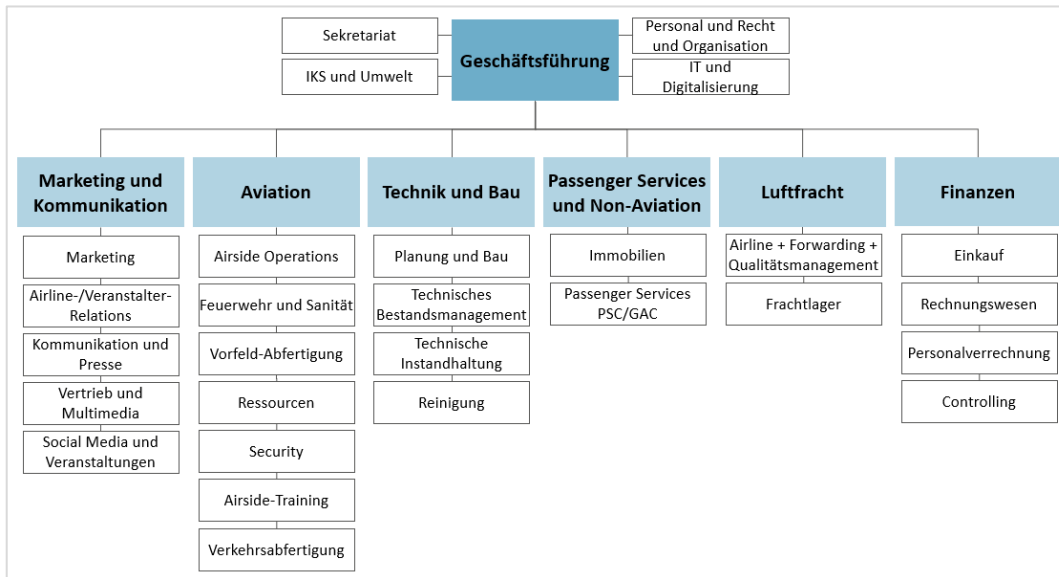
34.1.

Folgende Abbildung 8 zeigt das Organigramm der FLG:

⁹⁰ Beabsichtigt ein Mitgliedstaat eine Beihilfe zu leisten, so ist diese bei der Kommission vorab anzumelden und ein vorläufiges Prüfungsverfahren folgt. In diesem Verfahren prüft die Kommission, ob die beabsichtigte Beihilfe mit dem gemeinsamen Markt als vereinbar anzusehen ist oder sie überhaupt keine Beihilfe im europarechtlichen Sinn darstellt. Hat die Kommission Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit, so eröffnet sie ein förmliches Prüfverfahren.

⁹¹ im Sinne des Art. 107 Abs. 2 lit. b AEUV

Abbildung 8: Organigramm FLG, Stand Juni 2025



Quelle: LRH-eigene Darstellung

Der organisatorische Aufbau bildete die Geschäftsfelder Aviation, Luftfracht und Non-Aviation ab. Weiters gab es für interne Services drei Bereiche (Marketing und Kommunikation, Technik und Bau sowie Finanzen).

Die neue Geschäftsführung ab 2018 führte u. a. im Zuge personeller Abgänge auf Bereichsleiter-Ebene gewisse Umstrukturierungen in der Organisation durch, bspw. wurden Stabstellen auf Ebene der Geschäftsführung eingerichtet. Der Bereich Luftfracht war zum Zeitpunkt der Prüfung interimistisch durch den Geschäftsführer und einen weiteren Bereichsleiter besetzt. Aufgaben, wie den Betrieb eines Duty-Free-Shops oder Restaurants sowie Teile der Personalverrechnung und die Betankung von Flugzeugen, hatte der Flughafen ausgelagert. Mitarbeiter:innen waren teilweise in einer Mehrfachverwendung (z. B.: Tätigkeiten für Feuerwehr und Werkstatt). Hierbei musste sichergestellt sein, dass bspw. im Bereich Feuerwehr die Mitarbeiter:innen innerhalb von drei Minuten voll einsatzfähig am Ort des Geschehens eintreffen.

34.2.

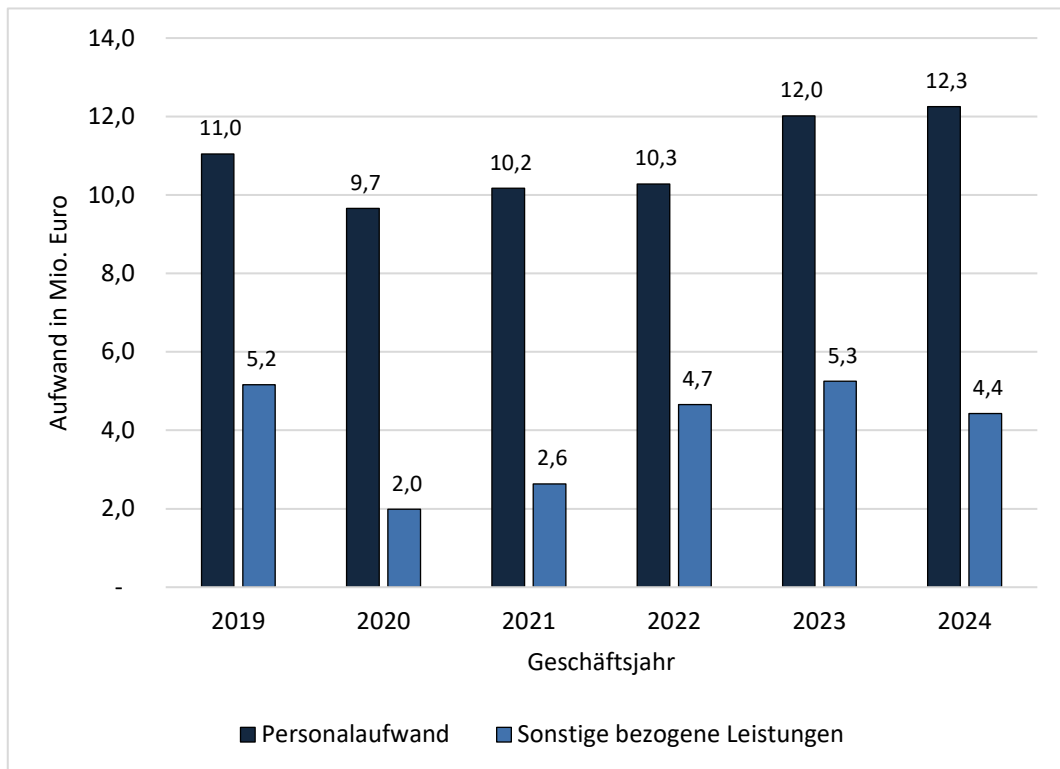
Nach Ansicht des LRH sollte die FLG ehestmöglich für eine Nachbesetzung der Leitung des Bereichs Luftfracht sorgen.

Personalstruktur

35.1.

Folgende Abbildung 9 zeigt die Entwicklung des Personalaufwands der FLG sowie der sonstigen bezogenen Leistungen:

Abbildung 9: Aufwand für Personal und sonstige bezogene Leistungen



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Jahresabschlussdaten der FLG

Neben dem eigenen Personal bezog die FLG sonstige Leistungen wie Leasingpersonal bzw. zugekaufte Dienstleistungen für Sicherheit, Verkehrsabfertigung oder Reinigung. Dieser Aufwand ging im Jahr 2020 und 2021 annähernd analog zum Verkehrsaufkommen zurück. Die FLG kaufte ab 2022 Leistungen von einem Leasing-Dienstleister für den Frachtbereich zu, die sie nach Auskunft der Geschäftsführung aufgrund der Dringlichkeit im Zuge eines Projekts ohne ein Vergabeverfahren⁹² beschaffte. Zwischen 2022 und 2024 entfielen auf diesen Dienstleister rd. 2,7 Mio. Euro.

Für die Jahre 2020 und 2021 gab es für das Personal der FLG keine Kollektivvertragserhöhung, dafür wurde 2022 unter gewissen Bedingungen eine Einmalprämie ausbezahlt. Ab 1.1.2023 kam es zu einer Erhöhung um 5,6 Prozent sowie ab 1.5.2023 um zusätzliche 11,8 Prozent, mit Zinseffekten gegenüber 2022 um rd. 18 Prozent, und ab 1.5.2024 um sieben Prozent. Bereits 2018 war eine zusätzliche sechste Urlaubswoche kollektivvertraglich vereinbart worden.

Die FLG hatte zahlreiche Betriebsvereinbarungen abgeschlossen, wobei einzelne über kollektivvertragliche Vereinbarungen hinausgingen. Bspw. gewährte die FLG

⁹² Der ehemalige Frachtbereichsleiter war Geschäftsführer dieses Unternehmens. Dienstleistungsaufträge betreffend Arbeitsverträge wären vom Anwendungsbereich des BVergG 2018 ausgenommen, vgl. § 178 Abs. 1 Z 16 BVergG 2018.

eine freiwillige soziale Leistung. Die entsprechende Vereinbarung sah die Möglichkeit für ein Aussetzen und Einschränken der Beiträge des Arbeitgebers vor, wenn zwingende wirtschaftliche Gründe vorliegen. Diese lagen laut Vereinbarung vor, wenn das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT) länger als zwei Jahre hindurch weniger als 400.000 Euro beträgt. Die Geschäftsführung nutzte diese Möglichkeit nicht.

Folgende Tabelle 10 zeigt die Personalintensität der FLG, nämlich den Anteil des Personalaufwands in Bezug zur Betriebsleistung (Personalaufwandsquote):

Tabelle 10: Personalaufwandsquote

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A) Personalaufwand in Mio. Euro	11,0	9,7	10,2	10,3	12,0	12,3
B) Sonstige bezogene Leistungen in Mio. Euro	5,2	2,0	2,6	4,7	5,3	4,4
C) Betriebsleistung in Mio. Euro	27,0	11,6	15,8	22,2	23,7	20,8
Personalaufwandsquote in Prozent (A/C)	41	83	64	46	51	59
Quote für sonstige bezogene Leistungen in Prozent (B/C)	19	17	17	21	22	21

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Jahresabschlussdaten der FLG

Die Personalaufwandsquote stieg von 41 Prozent im Jahr 2019 auf knapp 60 Prozent im Jahr 2024. Die Quote für sonstige bezogene Leistungen, die überwiegend Personalleistungen enthielt, stieg im Vergleich dazu auf 21 Prozent. Für die Jahre 2020 und 2021 sind in der Darstellung die Beihilfen für Kurzarbeit⁹³ nicht berücksichtigt.

35.2.

Der LRH stellt fest, dass durch die seit 2018 abgeschlossenen Kollektivvertragserhöhungen die Personalaufwendungen insgesamt deutlich anstiegen. Grundsätzlich entsprachen diese Erhöhungen anderen Branchen. Sie deckten sich jedoch nicht mit der wirtschaftlichen Entwicklung der FLG. Nach Ansicht des LRH sind mögliche Kosteneinsparungspotentiale zu prüfen.

Weiters nutzte die FLG externes Personal flexibel und es zeigt sich bei diesen zugekauften Leistungen bloß ein moderater Anstieg bezogen auf die Betriebsleistung.

Die FLG als Sektorenauftraggeberin hat in Zukunft die vergaberechtlichen Vorgaben des BVergG 2018 für die Beschaffung von Dienstleistungsaufträgen einzuhalten.

⁹³ Erträge 2020: rd. 1,2 Mio. Euro; Erträge 2021: 0,5 Mio. Euro

36.1.

Das am Flughafen Linz angebotene Flugprogramm bedingt, dass es in den Sommermonaten aufgrund der Charterflüge zu saisonalen Spitzen kommt. Folgende Tabelle 11 zeigt die jährliche Entwicklung der durchschnittlichen Vollzeitäquivalente (VZÄ), zusammengefasst nach Bereichen:

Tabelle 11: Durchschnittliche Vollzeitäquivalente je Bereich

Bereich	Vollzeitäquivalente					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Luftfracht	43,4	45,2	46,3	41,9	42,7	48,8
Flugbetrieb	43,7	38,7	32,6	37,9	40,0	40,4
Technik und Reinigung	15,7	14,7	14,5	12,6	12,9	15,1
Werkstätten	17,9	18,2	14,0	15,4	15,9	14,8
Finanzen und Marketing	15,1	15,5	13,5	13,4	13,0	13,5
Geschäftsführung und Stabsfunktionen (IT, IKS, Personal, Recht)	8,5	7,9	7,6	8,8	9,8	10,2
Passagier Service & Non-Aviation	8,8	9,0	9,2	9,3	9,5	9,8
Gesamtergebnis	152,9	149,0	137,5	139,2	143,8	152,6

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Im Bereich „Flugbetrieb“, der aus Verwaltung und operativem Personal besteht, reagierte der Flughafen auf die Geschäftssituation, sodass die VZÄ zwischenzeitlich um ein Viertel gesenkt wurden (2021). In der Fracht war ein Anstieg gegenüber 2019 von rd. 43 VZÄ auf rd. 49 VZÄ zu verzeichnen. Einen Anstieg gab es auch im Bereich der Geschäftsführung, der auf zusätzliches Personal in der IT zurückzuführen war. Die Vollzeitäquivalente in der Verwaltung – über alle Bereiche hinweg – lagen durchgehend bei etwa 35 VZÄ.

Durch In- und Outsourcing waren die Zeitreihen nur bedingt vergleichbar: Nach der Einstellung der Flugverbindung Linz - Wien beendete diese Fluggesellschaft am Flughafen Linz 2021 auch die gesamte Personalabfertigung (z.B.: Check-in und Traffic-Handling). Die FLG vergab diese Leistung – wie auch die Reinigungsleistungen – an einen externen Anbieter. In weiterer Folge übernahm die FLG im Oktober 2021 fünf VZÄ für die Verkehrsabfertigung sowie weitere fünf VZÄ für die Reinigung im Juli 2024 aus bestehenden Leasingverhältnissen.

Die FLG wies eine hohe Fluktuation im Personalbereich auf, insbesondere im Bereich „Fracht“, wo im Schichtbetrieb gearbeitet wird. Insgesamt lag die Fluktuationsrate⁹⁴ bei 19 Prozent. Seit 2020 verzeichnete die FLG im Durchschnitt

⁹⁴ Die Fluktuationsrate wurde ermittelt, indem die Abgänge pro Jahr ins Verhältnis mit dem durchschnittlichen Personalstand gesetzt wurden.

30 Abgänge pro Jahr, bei einem Personalstand (Köpfe) von durchschnittlich 158 Personen. Auch die Krankenstandsquote war über den Österreich-Schnitt angestiegen.

36.2.

Auch vor dem Hintergrund des anstehenden Geschäftsführerwechsels sollte – unter Einbindung des Betriebsrats – eine strukturierte Prüfung der Personalstruktur vorgenommen werden. Ziel sollte sein, festzustellen, ob die Organisation insgesamt effizient aufgestellt ist, etwa in Bezug auf Arbeitszeitmodelle, Überstundenregelungen, Krankheitsausfälle oder andere relevante Indikatoren. Im Rahmen dessen könnte zudem in einer Aufgabenanalyse systematisch erfasst werden, ob Doppelstrukturen oder personelle Engpässe bestehen und ob es Anhaltspunkte für Über- oder Unterauslastung gibt.

Internes Kontrollsystem und Compliance

37.1.

Das GmbH-Gesetz⁹⁵ verpflichtet Gesellschaften ein Internes Kontrollsystem (IKS) einzurichten. Dieses soll den Anforderungen des Unternehmens entsprechen, angemessen, wirtschaftlich und zweckmäßig ausgestaltet sein. Die Durchführung einer Risikoanalyse und damit einhergehend die Kenntnis der Risiken sind ein wesentlicher Bestandteil zur Errichtung eines wirksamen IKS bzw. Compliance Management Systems.

Die FLG unterliegt aufgrund ihrer Eigentümerstruktur den Beteiligungs- und Compliance-Richtlinien der LAHO sowie jenen der Unternehmensgruppe der Stadt Linz Holding. Laut Auskunft der Geschäftsführung der FLG ist mit den Gesellschaftern geklärt, dass keine unterschiedlichen Berichtsvorgaben hinsichtlich IKS und Compliance eingehalten werden müssen.⁹⁶

Die FLG führte eine Risikoanalyse durch und erstellte eine Risikomatrix. Diese definierte die einzelnen Risiken im Unternehmen (z. B. Finanzrisiken, Personalrisiken, Prozessrisiken, Marktrisiken), bezifferte das Schadenspotential und das Eintrittsrisiko. In der Risikomatrix wurden pro Risiko die zuständige Person festgelegt und konkrete Gegenmaßnahmen zur Verminderung oder Vorsorge beschrieben.

Der Flughafen besaß ein IKS-Handbuch⁹⁷, das über das interne Informationsportal allen Beschäftigten zur Verfügung stand. Das Handbuch enthielt allgemeine Erklärungen und Informationen zu IKS und Risikomanagement. Im vierten Kapitel

⁹⁵ § 22 GmbHG

⁹⁶ z. B. trägt die Risikoanalyse das Logo der Stadt Linz, die Compliance-Berichte werden nach der Vorlage der LAHO ausgefüllt

⁹⁷ Version 3, Stand 13.3.2023

wird auf die Ausgestaltung des IKS der FLG eingegangen. Die Risikobereiche gliederten sich nach den flughafeninternen Bereichen (aufgebaut wie im Organigramm). Der Geschäftsführer trug die höchste Verantwortung. Das IKS war als Stabstelle der Geschäftsführung eingerichtet. Seit 2020 erstellte der Flughafen einen jährlichen IKS-Bericht.

Weiters gab es eine Organisationsanweisung betreffend Vertretungsbefugnis und Unterschriftenregelung. Darin waren alle Handlungsvollmachten inklusive deren Umfang sowie die Zeichnungsberechtigungen gegenüber den Banken angeführt. Banküberweisungen waren jeweils durch zwei Unterschriften unterschiedlicher Bereiche freizugeben.

37.2.

Aufgrund der Vorgaben und Standards der LAHO und der Unternehmensgruppe der Stadt Linz Holding verfügte die FLG über ein umfassendes IKS und Compliance Management System. Der LRH sieht es positiv, dass keine unterschiedlichen Berichtsvorgaben seitens der Eigentümer existierten.

Eine Auswertung des LRH ergab, dass die FLG über mehrere Konten bei unterschiedlichen Banken verfügte, wobei alle bis auf zwei mit einer Kollektivzeichnungsbefugnis ausgestattet waren. Der LRH empfiehlt, alle Konten auf Kollektivzeichnung umzustellen.

38.1.

Seit 2018 gab es eine unternehmensinterne Compliance Richtlinie (Verhaltenskodex) und die Position einer bzw. eines Compliance Beauftragten. Seit 2021 wurde ein Compliance Jahresbericht erstellt. Er enthielt Vorkommnisse von wesentlicher Bedeutung des letzten Jahres, laufende und durchgeführte Maßnahmen, den Schulungsstatus und den Gesamtstatus des Compliance Management Systems. In der darin vorgesehenen Selbstbewertung ordnete die Geschäftsführung ihr System seit Beginn als „befriedigend“ (analog zur Schulnote „3“) ein.

Compliance-Maßnahmen der FLG waren z. B.:

- Festlegung einer Organisationsanweisung über Vorteilsnahmen mit Vorgaben zu einer einheitlichen Vorgehensweise, der Meldung dieser u. a.
- Durchführung diverser Schulungen der Mitarbeiter:innen (zu den Themen Korruption und wirtschaftskriminelle Handlungen, Spenden, Sponsoring und Lobbying, Datenschutz, u. a.)
- Zurverfügungstellung interner anonymer Meldemöglichkeit über Briefkästen in Aufenthaltsräumen
- Implementierung eines anonymen Hinweisgebersystems: die FLG nutzt das von der LAHO bereitgestellte, konzernweite Whistleblowing System

- Regelmäßige Dokumentation von Nebenbeschäftigungen: die Dienstverträge und die Compliance Richtlinie enthalten einen Passus, dass Nebenbeschäftigungen einer vorherigen Genehmigung bedürfen. Im Frühjahr 2025 wurde über das interne Informationsportal ersucht, Nebenbeschäftigungen zu melden

38.2.

Der LRH stellte fest, dass die Geschäftsführung der FLG bereits diverse Schritte im Bereich Compliance gesetzt hatte. Der LRH empfiehlt der FLG weitere Maßnahmen im Bereich der Compliance zu setzen, um nach vier Jahren in Folge auch eine bessere Selbstbewertung zu erreichen.

39.1.

Eine stichprobenartige Überprüfung der Belege für Repräsentations- und Reiseaufwendungen zeigte, dass neben Essenseinladungen von Geschäftspartnern und Werbeausgaben auch Tickets für Sportveranstaltungen sowie „Fahrerlebnisse“ auf einer Rennstrecke in der Steiermark bezahlt wurden. Die Geschäftsführung erläuterte, dass es sich bei Letzteren um eine Anerkennung für Mitarbeiter:innen und Kund:innen für einen erfolgreichen Abschluss eines besonders herausfordernden Projektes handelte.

Laut der Compliance-Richtlinie der FLG sind sämtliche Ausgaben, die für Sponsoring und Spenden geplant und getätigt werden, für die interne und externe Prüfung transparent aufzuzeichnen und der Bedarf zu begründen. In den Sponsoring-Verträgen waren vereinzelt auch Regelungen enthalten, die Freikarten-Kontingente (VIP-Karten/Business-Karten) u. ä. für die FLG enthielten. Die FLG führte kein zentrales Verzeichnis über eingeladene Personen. Weiters war kein interner Prozess vorgesehen, dies an die Compliance-Stelle einzumelden.

39.2.

Der LRH hält fest, dass es im Bereich Reise- und Repräsentationsaufwendungen zwar interne Regelungen gibt, ein Prozess zur Dokumentation jedoch nicht vorgesehen ist. Darüber hinaus ist in wirtschaftlich schlechteren Zeiten eines Unternehmens ein (noch) sparsamerer Umgang mit Mitteln gefordert. Der LRH empfiehlt der FLG, dass künftig alle Angaben zu Einladungen, Freikarten udgl. ab einem festzulegenden Wert an die bzw. den Compliance Beauftragte:n zu melden und zu dokumentieren sind. Dies sollte in einem internen Prozessablauf verschriftlicht werden.

Die FLG sollte weiters mit den Eigentümerinnen prüfen, ob ein nach klaren Kriterien im Vorhinein vereinbartes Anreizsystem mit Zielvorgaben im Personalbereich für die FLG geeignet wäre (Management by Objectives). Der LRH sieht jedenfalls Ad-hoc-Zuwendungen kritisch.

40.1.

Die FLG verwendete eine Management-Software, in der die Organisation in Prozessen abgebildet ist. Zusätzlich sind darin Kurzbeschreibungen des jeweiligen Prozesses und seine Ziele sowie zugehörige Dokumente (z. B. Organisationsvereinbarungen, Betriebsvereinbarungen) enthalten. Die Inhalte wurden laut Auskunft der FLG nicht mehr aktualisiert.

Parallel dazu nutzte die FLG seit 2018 eine neue Software zur Modellierung der Unternehmensprozesse, die eine Darstellung in Diagrammform erlaubt. Diese enthielt laut Auskunft der FLG keine Möglichkeit zur Abspeicherung von Dokumenten und wurde nur sporadisch von den Bereichsleiter:innen, die die Verantwortung für die Inhalte tragen, befüllt und gewartet.

40.2.

Der LRH kritisiert das Fehlen einer aktuellen und einheitlichen Dokumentation der Geschäftsprozesse. Er empfiehlt fehlende Prozesse, wie jene zur Finanzveranlagung (Berichtspunkt 21) oder zum Zahlungsverkehr, zu ergänzen und den Umstellungsprozess voranzutreiben, um nur mehr eine Software zur Prozessabbildung zu nutzen. Das Führen von Doppelstrukturen mit nicht aktuellen Inhalten ist mit Nachteilen, wie z. B. Informationsverlusten, Intransparenz, Widersprüchen und Unsicherheiten behaftet und außerdem ineffizient.

AIRLINE-RELATIONS UND MARKETING

41.1.

Grundsätzlich besteht für öffentliche Zivilflugplätze eine Betriebspflicht⁹⁸, d. h. sie haben ihre Einrichtungen den Luftverkehrsteilnehmenden innerhalb ihrer Betriebszeiten zur Verfügung zu stellen; zudem müssen sie allen Teilnehmenden am Luftverkehr die gleichen Bedingungen gewähren.⁹⁹ Ein Flughafen ist eine Infrastruktur, die von Fluggesellschaften sowie Fluggästen genutzt wird. Die Entwicklung von neuen Routen sowie die Bewerbung von Flugverbindungen, die am Flughafen angeboten werden, erfolgt auch mit Unterstützung durch den Flughafenbetreiber.

⁹⁸ § 75 Abs. 5 Luftfahrtgesetz (LFG)

⁹⁹ §§ 63 ff LFG

Passagierbereich (Route Development)

42.1.

Seit Ende Oktober 2018 gab es keine direkte Flugverbindung mehr zwischen Linz und Wien, dafür aber eine gut ausgebaute Bahnverbindung zwischen Linz und dem Flughafen Wien.

Das Destinationsangebot eines Flughafens hängt – außer im Charterbereich – im Wesentlichen von der Geschäftspolitik der jeweiligen Fluggesellschaften ab. Lieferengpässe bei den Flugzeugherstellern und Probleme mit Triebwerken führten in Europa zuletzt zu einem begrenzten Angebot an einsatzfähigen Flugzeugen. Die Priorisierung der Strecken nach Ertragskraft wirkte sich auf die Streckenplanung der Fluggesellschaften aus. Viele Fluggesellschaften ersetzen zudem kleinere Flugzeuge zunehmend durch größere Modelle (Berichtspunkt 2). Die Schwierigkeit des Einsatzes größerer Maschinen bei regionalen Linienflugverbindungen besteht in der Notwendigkeit, eine effiziente Auslastung der Kapazitäten zu erreichen. Zusätzlich sind nur jene Strecken rentabel, die sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückflug eine hohe Auslastung aufweisen. Unrentable Strecken stellen die Fluggesellschaften mitunter auch sehr kurzfristig ein.

Für die FLG war die Flugverbindung Linz - Frankfurt von großer Bedeutung, da sie – nach Wegfall der Verbindungen Linz - Wien sowie Linz - Düsseldorf¹⁰⁰ – die einzige Anbindung an ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz (Hub) war. Bei dieser Strecke handelte es sich um regelmäßige Zubringerflüge (Feeder-Flüge), die den Fluggästen ein reibungsloses Umsteigen zu weltweiten Zielen ohne erneutes Einchecken ermöglichen. Point-to-Point-Flüge¹⁰¹ hingegen sind oft saisonabhängig, z. B. Urlaubsflüge. Anfang 2024 kam es zur Einstellung der Verbindung, da die Fluggesellschaft aufgrund von weltweiten Triebwerksproblemen und dem daraus folgendem Mangel an Flugzeugen, die Flugzeuge von der Strecke abzog und anderweitig einsetzte. Ab Ende Oktober 2024 wurde die Strecke mit einer kleineren Maschine mit 72 Sitzplätzen geflogen; es gab bis zu vier tägliche Verbindungen mit Flugzeiten früh morgens und abends. In den ersten sechs Monaten nach Wiederaufnahme kam es zu 47 kurzfristigen Stornierungen der Strecke und die Auslastung lag deutlich unter jener vor der COVID-19-Pandemie. Die Fluggesellschaft kündigte an, mit Ende des Sommerflugplans 2025 die Flugverbindung nach Frankfurt erneut einzustellen. Im Zeitraum nach Abschluss der Vor-Ort-Prüfung des LRH leitete das Land OÖ im August 2025 ein Pränotifikationsverfahren mit der EU-Kommission ein, um die Strecke Linz - Frankfurt allenfalls mittels Public Service Obligation (PSO) auszuschreiben. Bei einem PSO-Verfahren¹⁰² kann eine Flugverbindung unter gewissen Voraussetzungen öffentlich ausgeschrieben werden. Dabei erhalten Fluggesellschaften

¹⁰⁰ mit begrenzter regionalen Hub-Funktion

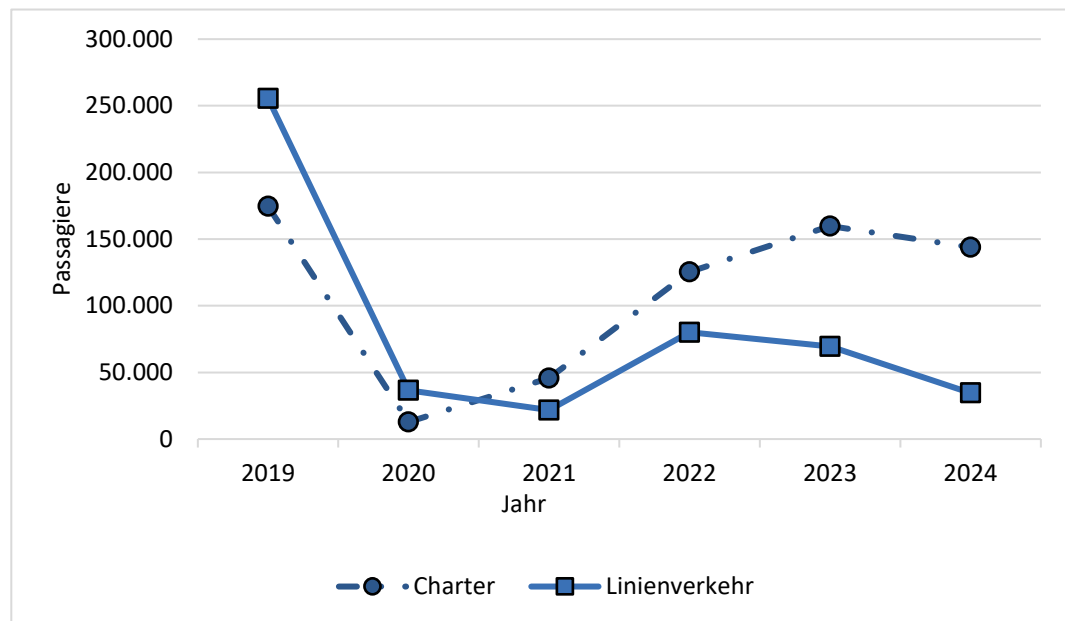
¹⁰¹ z. B. die Verbindung Linz - Palma de Mallorca

¹⁰² gemäß Verordnung (EG) 1008/2008, ABl. L 293/3 bzw. [PSO-Leitlinien](#) ABl. 2017/C 194/1

von staatlichen Stellen finanzielle Unterstützung, damit wichtige, aber wirtschaftlich wenig rentable Verkehrsverbindungen aufrechterhalten werden können.

Neben dieser Linienflugverbindung bot der Flughafen Linz vor allem in den Sommermonaten Charterflüge zu unterschiedlichen Destinationen an. Dabei gab es Reiseziele, die in einem bestimmten Zeitraum regelmäßig bedient wurden, und andere, die speziell zu Feiertagsterminen (z. B. über ein verlängertes Wochenende) angefliegen wurden. Bei den Charterflügen handelte es sich um Pauschalreiseangebote, die mit den Reiseveranstaltern und der Charterfluggesellschaft geplant werden.¹⁰³ Charterflugverkehr beinhaltet v. a. Outgoing-Passagiere. Das Passagieraufkommen im Charterbereich war über die Jahre – Ausnahmen bilden das Jahr 2020 und 2021 – annähernd konstant.

Abbildung 10: Passagierzahlen Charter- und Linienflüge



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Seit Ende des Jahres 2024 gab es eine Flugverbindung Linz - London-Stansted, die von einem Low-Cost-Carrier bedient wurde. Dieser flog seit dem Frühjahr 2025 zwei weitere Destinationen im Mittelmeerraum an, eine davon ganzjährig.

Der Incoming-Anteil am Flughafen Linz war sehr gering. Anfang 2025 starteten Oberösterreich Tourismus¹⁰⁴ und FLG erstmals¹⁰⁵ eine auf mehrere Jahre

¹⁰³ Nach Erstellung eines virtuellen Flugplans kauft der Reiseveranstalter zuerst das Hotelangebot und erst danach werden die Flugsitze fixiert.

¹⁰⁴ Weiters mit OÖ. Touristik GmbH und den Tourismusverbänden Linz, Donau und Vitalwelt Inntal Entdeckerviertel Hausruckwald

¹⁰⁵ Weiters versuchte die FLG wiederholt bspw. große Reiseveranstalter zu gewinnen, um Gäste für den Skitourismus über den Flughafen Linz anreisen zu lassen.

angelegte Marktoffensive, um die Oö. Tourismusregion auf dem Markt in England (Großraum London) zu bewerben. Buchbare Produkte waren z. B. Packages zu den Themen Rad und Bike, Wandern und Walking, Wellness sowie Kultur und Kulinarik.

42.2.

Der LRH hält fest, dass die Flugverbindung zu einem internationalen Hub, wie z. B. Frankfurt, für den Flughafenbetrieb der FLG essenziell ist. Ausfälle der Strecke sind für die Fluggäste von Nachteil; kommen diese öfters vor, so entsteht Unsicherheit und die Nachfrage sinkt. Aufgrund der Bedeutung einer Hub-Flugverbindung empfiehlt der LRH alle Optionen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Auch im Zusammenhang mit einer Streckenaus-schreibung sollte auf die Vermarktungschancen geachtet werden. Voraussetzung sind etwa ein reibungsloses Umsteigen ohne erneutes Einchecken oder eine breite Vermarktung der Flugverbindungen (Codeshares¹⁰⁶).

Der LRH sieht es positiv, dass die FLG in Zusammenarbeit mit Oberösterreich Tourismus eine Marktoffensive für die Flugverbindung Linz – London-Stansted ausgearbeitet hat. Das Thema und die Notwendigkeit von Kooperationen und abgestimmten Vermarktungskonzepten sind seit Jahren bekannt, wie auch schon im Prüfbericht des LRH 2007 angeführt.¹⁰⁷ Der LRH empfiehlt der FLG durch gezielte Kooperationen den Incoming-Tourismus zu stärken. Da Flugangebote mitunter kurzfristig entstehen, sollten Tourismus-Packages entwickelt werden, die mittelfristig auch auf anderen Incoming-Märkten eingesetzt werden können. Da der Aufbau von Incoming-Tourismus kontinuierlich über Jahre geschieht, benötigt es längerfristig einen strategischen Ansatz.

43.1.

Nach Auskunft der FLG führte sie seit mehreren Jahren kein regionales Marketing im tschechischen Markt mehr durch; dies wurde u. a. mit den Kosten für Übersetzungen und dem spezifischen Kundenprofil im Unterschied zum deutschsprachigen Markt begründet. Die südböhmischen Bezirke Budweis (České Budějovice) und Krumau (Český Krumlov) weisen rd. 260.000 Einwohner:innen auf.

¹⁰⁶ Ein Codeshare ist eine Kooperationsvereinbarung zwischen Fluggesellschaften, bei der mehrere Airlines denselben Flug unter verschiedenen Flugnummern verkaufen, obwohl nur eine Airline den Flug durchführt. Der Hauptvorteil ist, dass Fluggesellschaften ihren Kunden ein größeres Streckennetz anbieten können, ohne selbst auf allen Strecken zu fliegen.

¹⁰⁷ Darin hielt der LRH fest, „dass das touristische Incoming nicht nur eine absichernde, sondern eine wesentlich aktivere Rolle für die Auslastung insbesondere der Low-Cost-Flugverbindungen spielen könnte. Er hielt die gemeinsame Konzeptentwicklung mit den regionalen Tourismusorganisationen, der Hotellerie, den Reisetransportunternehmen und den Reiseveranstaltern für verbesserungsfähig. Bei einer gemeinsam getragenen Sichtweise der Ziele sowie einer koordinierten Entwicklung und Umsetzung spezifischer Tourismus-Packages für Flugtouristen sieht der LRH nicht nur für den Flughafen, sondern für die gesamte Tourismuswirtschaft Entwicklungspotentiale.“

43.2.

Nach Ansicht des LRH ist es für die FLG angesichts der schwierigen geographischen Lage von Bedeutung, auch diesen wichtigen Markt innerhalb ihres Einzugsgebiets aktiv zu berücksichtigen. Der LRH empfiehlt daher, Kooperationen und Aktivitäten auch im tschechischen Markt zu setzen, um die Kundenbasis zu erweitern. Dies erfordert ein langfristiges Engagement.

44.1.

Der Marketing- und Kommunikationsabteilung der FLG waren die Agenden der Airline-Relations zugeordnet. Diese setzte in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Aktivitäten:

- Präsentation des Flughafens auf Route Development Veranstaltungen,
- Präsenz in Route Development Print- und Onlinemedien bis 2023¹⁰⁸,
- Beauftragung eines Route Development-Beraters,
- Besuche und Präsentationen bei Fluggesellschaften vor Ort,
- Entwicklung streckenbezogener Präsentationen für Fluggesellschaften und
- Kooperationen und Zusammenarbeit mit anderen österreichischen Regionalflughäfen.

Die FLG befand sich laufend in Gesprächen mit unterschiedlichen Fluggesellschaften, sei es im Linienflugverkehr, im Charterverkehr oder mit Low-Cost-Carriern. Dabei spielte der persönliche Kontakt in der Branche eine große Rolle. Um attraktiv für Fluggesellschaften zu sein, ging die FLG auf ihre spezifischen Bedarfe ein, wie z. B. die Umsetzung von Self-Check-In-Möglichkeiten oder einer kurzen, effizienten Abfertigung von Flugzeugen (Turnaround).

In der Vergangenheit griff die FLG zur Bewertung des Potentials von Flugstrecken auf datengestützte Analyseanbieter zurück. Dies gab sie jedoch auf, da die Ergebnisse der Computerauswertung mit jenen der FLG übereinstimmten. Laut Auskunft der FLG beschäftigen große Linienfluggesellschaften Analytiker, die ständig auf der Suche nach Opportunitäten sind. Zur Plausibilisierung werden die Einschätzungen der Ergebnisse der FLG herangezogen.

Die FLG beteiligte sich Ende 2024 bei einer Fluggastbefragung in der D-A-CH-Region. Basierend auf diesen Daten sollen Analysen durchgeführt werden z. B. bezüglich Nutzungsmuster und Reiseverhalten. Diese Befragung soll in regelmäßigen Abständen erfolgen.

44.2.

Der LRH hält fest, dass seitens FLG eine Vielzahl an Aktivitäten gesetzt wurden, um den Flughafen Linz zu bewerben. Vieles findet dabei in einem persönlichen

¹⁰⁸ Dies wurde in den Jahren 2024 und 2025 aus Kostengründen eingestellt.

Austausch und über langjährige Beziehungen statt. Dabei besteht das Risiko, dass diese durch den bevorstehenden Generationenwechsel, also den Pensionierungen des bisherigen Geschäftsführers und dem langjährigen Marketingleiter, verloren gehen. Der LRH empfiehlt daher bereits jetzt verstärkt datengestützte Analysen über das Fluggastverhalten heranzuziehen. Die Teilnahme an regelmäßig durchgeführten Fluggastbefragungen ist ein erster Schritt.

44.3.

Die FLG hält zum Absatz 3 „datengestützte Analyseanbieter“ folgendes fest:

Am Markt bieten unterschiedliche Anbieter datengestützte Routen-Simulations-Programme an. So z.B. AOG, Beontra, Cirium oder RDC. Regionalflughäfen haben diese Simulations-Programme in der Regel nicht im Einsatz, weil sie mit sehr hohen, jährlichen Lizenzgebühren verbunden sind. Die FLG kann auf Strecken, die in der Vergangenheit bedient wurden, die historischen Daten in jedem Detaillierungsgrad nachvollziehen.

44.4.

Der LRH verweist erneut darauf, dass für ihn bei der Entwicklung neuer Strecken eine entsprechende datengestützte Analyse notwendig ist und geht davon aus, dass z. B. im Rahmen des Strategieentwicklungsprozesses (so wie 2018) entsprechend externe Expertisen und Daten hinzugezogen wurden. Andernfalls stellt sich der LRH die Frage, auf Basis welcher (datenbasierter) Grundlagen neue Strecken am Markt entwickelt werden sollen. Die Kenntnis über das aktuelle Flugverhalten, Passagier-Leakage-Raten u. ä. kann die FLG in Gesprächen mit Fluggesellschaften stärken.

Frachtbereich

45.1.

2019 eröffnete ein Logistikunternehmen auf einem Grundstück der FLG ein Verteilzentrum für Expressfracht. Damit verfügte die FLG über zwei Unternehmen, die Luftfracht über sie abwickelten. Mitte 2022 konnte die FLG einen zusätzlichen internationalen Logistiker für Luftfracht gewinnen. Dieser stellte jedoch im März 2023 seine Tätigkeiten wieder ein. Im Jahr 2024 verteilte sich das Luftfracht-Aufkommen im Wesentlichen auf zwei Luftfrachtgesellschaften.

Am Flughafen Linz konnten auch Sonderfrachten wie Gefahrgut, Kühlgut etc., abgefertigt werden. Dazu hielt die FLG entsprechende Einrichtungen vor. Die FLG war weiters einer der wenigen Flughäfen im europäischen Zentralraum, an dem alle Arten von Huftieren importiert werden konnten. Daher waren neben der grenztierärztlichen Abfertigungsstelle auch entsprechende Stallungen vorhanden.

45.2.

Der LRH weist darauf hin, dass auch bei der Fracht eine Abhängigkeit von wenigen Kund:innen besteht, da derzeit regelmäßig nur zwei Luftfrachtgesellschaften dieses Segment bedienen. Insbesondere vor dem Hintergrund einer anstehenden Pistensanierung und der damit verknüpften mehrwöchigen Sperre der Piste sollte die FLG versuchen, frühzeitig und strukturiert diesem Risiko zu begegnen, z. B. indem weitere Luftfrachtgesellschaften gewonnen werden. Analog zum Passagierbereich, sollten Entwicklungsmöglichkeiten auch im Frachtbereich in Zusammenarbeit mit der öö. Wirtschaft und Industrie ausgelotet werden.

Der LRH empfiehlt der FLG, hinsichtlich der angebotenen Leistungen zu prüfen, inwieweit diese wirtschaftlich sind (z. B. Huftiertransporte) und ob mit den beanspruchten Flächen nicht andere Geschäftsmodelle möglich wären.

Flughafenentgelte

46.1.

Flughafenentgelte sind Entgelte, die für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen erhoben werden. Diese Entgelte sind von den Fluggesellschaften an den Flughafen zu entrichten. Die meisten Flughäfen kalkulieren Entgelte, die auf dem Passagieraufkommen und dem Flugzeuggewicht beruhen. Die Entgeltordnung des Flughafens Linz sieht neun verschiedene Entgelte vor (z. B. Landeentgelt, Infrastrukturentgelt, Fluggastentgelt, Sicherheitsentgelt, Parkentgelt).

Den rechtlichen Rahmen für die Entgeltfestlegung bilden das Luftfahrtgesetz¹⁰⁹ und das Flughafenentgeltgesetz (FEG).¹¹⁰ Das FEG soll sicherstellen, dass die Flughafenentgeltregelungen nichtdiskriminierend und transparent ausgestaltet werden. In einem Nutzerausschuss sollen durch verpflichtende Information und Abstimmung zwischen Flughäfen und Nutzern (den Vertretern der Fluggesellschaften) Meinungsverschiedenheiten hintangehalten werden.¹¹¹

Zum Verfahrensablauf sieht das FEG vor, dass die Entgeltregelung einschließlich der Entgelthöhe vom Flughafenleitungsorgan für ein Jahr befristet festzulegen und dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur Genehmigung vorzulegen ist. Vor Stellung eines Antrages hat der Flughafen den Nutzerausschuss zu konsultieren. Bei positiver Erledigung ist ein Bescheid auszustellen.¹¹²

¹⁰⁹ § 74 LFG

¹¹⁰ Durch das FEG setzte der Bund 2012 EU-rechtliche Vorgaben zur Harmonisierung der Flughafenentgelte im europäischen Wirtschaftsraum innerstaatlich um.

¹¹¹ vgl. [Erläuternde Bemerkungen 1728](#) der Beilagen XXIV.GP

¹¹² veröffentlicht auf der [Homepage](#) des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Die konkrete Entgeltberechnung erfolgt nach der gesetzlichen Formel des FEG, die einen Preisdeckel (Price Cap) vorsieht. Die jährliche Berechnung erfolgt auf Basis bisheriger Tarife unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der Inflation.¹¹³ Flughäfen mit weniger als fünf Millionen Fluggästen dürfen – abhängig vom Verkehrswachstum – eine andere Berechnung heranziehen als Flughäfen mit mehr als fünf Millionen Fluggästen. Es ist auch erlaubt, Preisnachlässe und Rabatte (siehe Berichtspunkt 48) zu gewähren.

Sonderbestimmungen gelten in Zusammenhang mit COVID-19 nach § 17a FEG für den Zeitraum 1.1.2022 bis 31.12.2026, sofern nicht die Vor-COVID-19 Niveaus erreicht werden.¹¹⁴ Da die Passagierzahlen eingebrochen sind, durfte der Flughafen Linz die Entgelte jedes Jahr um die Inflation plus 0,5 Prozentpunkte erhöhen. Dies endet jedoch mit Ende 2026.

Mit Bescheid vom 10.12.2024 genehmigte das Bundesministerium den Antrag auf Anpassung der Entgelte am Flughafen Linz für das Jahr 2025. Die FLG veröffentlicht ihre Entgeltordnung auf ihrer Homepage.¹¹⁵ Sie weist in ihrer Entgeltordnung zwei Beträge aus: das behördlich genehmigte Entgelt in Klammern sowie das tatsächlich zur Anwendung kommende niedrigere. Hintergrund ist laut FLG, dass ab 2027 die COVID-19-Sonderbestimmung ausläuft, die Verkehrsmenge jedoch nicht die entsprechende Höhe aufweisen wird. Durch die behördliche Genehmigung jährlich höherer Entgelte sichert sich die FLG das höhere Preisniveau für die Zeit nach Wegfall der Sonderbestimmung.

47.1.

Die Entgeltkalkulation wurde von der Finanzabteilung der FLG vorgenommen. Jährlich erfolgte eine Valorisierung mit dem Verbraucherpreisindex. Für die FLG bedingte die Festlegung der Entgelte eine sehr detaillierte Verkehrsplanung. Sie plante dafür die Auslastung jeder einzelnen Maschine für jeden Monat. Auch erfolgte in diesem Zusammenhang ein monatlicher Soll-Ist-Vergleich, um Rückschlüsse für weitere Planungen ableiten zu können. Die Treffsicherheit war laut FLG sehr hoch; unvorhergesehene Ereignisse (wie z. B. der Ausfall der Verbindung nach Frankfurt) konnten im Vorhinein nicht abgebildet werden.

Die FLG verglich ihre Entgelte auch mit anderen österreichischen Regionalflughäfen wie Salzburg, Innsbruck und Graz.

47.2.

Der LRH hält fest, dass die Entgelte der FLG im Wettbewerb mit anderen Flughäfen stehen; diese müssen kostendeckend und gleichzeitig konkurrenzfähig für Flug-

¹¹³ Erläuternde Bemerkungen 1728 der Beilagen XXIV.GP

¹¹⁴ Konkret mit Ablauf des Jahres, in dem der dreijährige Durchschnitt der Verkehrsmenge den dreijährigen Durchschnitt der Verkehrsmenge im Zeitraum 1.8.2016 bis 31.7.2019 übersteigt.

¹¹⁵ siehe [Entgeltordnung der FLG gültig ab 1. Jänner 2025](#); gleichzeitig stellte sie einen Entgeltrechner zur Vorbereitung für die Nutzer zur Verfügung.

gesellschaften sein. Er empfiehlt die Entgeltpolitik als Teil einer Gesamtstrategie zu berücksichtigen.

Vereinbarungen mit Airlines

48.1.

Flughafenbetreiber bieten wirtschaftliche Anreize in Form von Gebührenermäßigungen und Marketingvereinbarungen (siehe Berichtspunkt 48), um Fluggesellschaften langfristig an den Flughafen zu binden.

Die FLG veröffentlicht jährlich für den Linienflugverkehr ein Incentive-Programm. Incentives sind Anreize in Form von Gebührenerlässen, die als Unterstützung für Fluggesellschaften dienen und deren finanzielles Risiko minimieren sollen. Diese dürfen zu keiner Diskriminierung zwischen den Flughafenutzern führen und stehen allen Fluggesellschaften unter den gleichen Bedingungen offen. Das Programm gibt die Voraussetzungen sowie die jeweiligen Abrechnungsmodalitäten¹¹⁶ vor. Die Anreize dürfen nur auf drei Jahre befristet gewährt werden und müssen degressiv ausgestaltet sein.¹¹⁷ Für den Charterflugverkehr gab es keine Incentives; für Low-Cost-Carrier gab es eigene Vereinbarungen.

Grundsätzlich werden Incentive-Programme des Flughafenbetreibers im Zuge des Entgelteverfahrens vom zuständigen Bundesministerium genehmigt.

Das Programm der FLG unterscheidet in:

- „Frequenzdichte-Incentive“ bei Steigerung der Flugfrequenz,
- „Destinations-Incentive“ bei Schaffung neuer Linienflugverbindungen,
- „Up Grade-Incentive“ als Unterstützung beim Einsatz größerer Flugzeugmodelle (mehr Sitzplätze) und
- „HUB-Incentive“ als Unterstützung bei Auf- und Ausbau von Flugverbindungen zu Luftfahrtdrehkreuzen.

Bei diesen vier Incentives der FLG handelt es sich um Anreize etwa in Form eines prozentualen Rabatts, die auf bestimmte Flughafenentgelte gewährt werden. Voraussetzung für die Gewährung ist der Abschluss einer schriftlichen Vereinbarung. Laut Programm der FLG ist eine Kumulation mehrerer Incentives nicht möglich. Die FLG schloss mit einer Fluggesellschaft zwei Incentive-Vereinbarungen aus dem veröffentlichten Incentive-Programm ab; eine weitere Vereinbarung war Performance-orientiert und auf ein Jahr befristet bis Oktober 2025 ausgestaltet.¹¹⁸ Letztere wurde nach dem Nutzausschuss im August 2024 und den einhergehenden Behördenverhandlungen abgeschlossen

¹¹⁶ Die Nachlässe werden im Nachhinein z. B. als Gutschrift auf die angefallenen Entgelte verrechnet.

¹¹⁷ siehe [Mitteilung der Kommission](#), ABl. C 312/1, 79 d, [Mitteilung der Kommission](#), ABl. C 99/3, 150

¹¹⁸ Performance-Incentive vom 22.10.2024

und war nicht Teil der vom zuständigen Bundesministerium per Bescheid vom 10.12.2024 genehmigten Entgeltordnung.

48.2.

Der LRH empfiehlt eine Anpassung und Evaluierung der Incentives, um z. B. die bestehenden Regelungen hinsichtlich Kumulation zu präzisieren. Weiters sollte in den mit den Fluggesellschaften geschlossenen Vereinbarungen neben Leistungskriterien eine allfällige Rückzahlungsverpflichtung für den Fall der Nichterfüllung der vereinbarten Kriterien aufgenommen werden.

Nach Ansicht des LRH wäre der Performance-Incentive zur Genehmigung vorzulegen gewesen. Er verweist darauf, dass die FLG bei der Gewährung von Preisnachlässen und Rabatten jedenfalls die rechtlichen Bestimmungen, wie das FEG und das EU-Wettbewerbs- und Beihilferecht, einzuhalten hat. Weiters hält er fest, dass die Gewährung von Incentives eine hohe Bedeutung für den Flughafen Linz hat und der Fokus auf der Entwicklung langfristiger Flugverbindungen liegen muss.

Werbeaufwendungen

49.1.

Die FLG setzte Werbeaufwendungen beispielsweise in folgenden Kategorien ein:

- Werbungskostenzuschüsse an Reiseveranstalter, Fluggesellschaften bzw. Sponsoring von Sport- und Kultureinheiten
- Werbung
- Repräsentationsspesen

Folgende Tabelle 12 zeigt die Aufwendungen der FLG hierfür:

Tabelle 12: Werbeaufwendungen

Bezeichnung	in Tausend Euro					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Werbekostenzuschüsse	859	509	2.969	1.833	1.439	1.221
Werbung	378	267	148	195	234	227
Inserate und Einschaltungen	250	122	116	151	150	222
Flugpläne, Broschüren und Medien sowie Marktanalysen	101	89	51	42	36	60
Repräsentationsspesen	55	18	16	36	42	38
Spenden	1	1	1	0	1	0
Gesamt	1.643	1.006	3.301	2.257	1.901	1.768
Euro pro Passagier	3,8	20,1	49,3	11,1	8,2	9,9

Quelle: LRH-eigene Darstellung und Berechnung auf Basis der Daten der FLG

Die Werbeaufwendungen pro Passagier stiegen u. a. aufgrund des Passagier-Rückgangs an. Die FLG halbierte nach der COVID-19-Pandemie die Aufwendungen für Werbung, Inserate und Einschaltungen; 2024 lagen diese bei drei Viertel des Niveaus von 2019. Gleichzeitig stiegen die Werbekostenzuschüsse. Diese waren für 2021/2022 insbesondere auf eine Verlustabdeckung für die Frankfurt-Flugverbindung zurückzuführen. Ein Teil der Werbekostenzuschüsse, die Aufwendungen für Sponsoring, blieben unverändert bzw. stiegen an.

Die FLG sponsorte Organisationen im öö. Fußball und in weiteren Sportarten sowie im Kulturbereich mit dem Ziel, den Bekanntheitsgrad der Marke zu erhöhen. Die schriftlichen Sponsoring-Verträge legten den konkreten Leistungsumfang für Werbeflächen etc. fest und waren befristet. Die FLG ordnete die zugrundeliegenden Sponsoring-Verträge zu gleichen Teilen ihren indirekten Eigentümern Land OÖ und Stadt Linz zu. Im Jahr 2024 entfielen insgesamt rd. 470.000 Euro auf diese Sponsoring-Tätigkeiten. Die einzelnen Beträge zu den Sponsoring- und Werbemaßnahmen für das Jahr 2024 können auf der Website der Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH (RTR) öffentlich eingesehen werden.¹¹⁹

Die FLG ließ ein Monitoring bzw. eine Evaluation zu einem Sponsoring-Vertrag erstellen, letztmalig für das Jahr 2019/2020. Diese Analyse erkannte einen positiven Werbewert.

¹¹⁹ [Medientransparenz Datenbekanntgabe](#), vgl. § 3 Abs. 3 Medienkooperations- und -förderungs-Transparenzgesetz

49.2.

Der LRH hält fest, dass Werbung essenziell für die FLG ist. Er hebt hervor, dass die FLG Sponsoring-Verträge abschloss, die die wesentlichen Eckpunkte regelten. Angesichts der wirtschaftlichen Ergebnisse und der finanziellen Leistungsfähigkeit der FLG hinterfragt er aber kritisch den Umfang des Sponsorings. Generell sollten die Werbeaufwendungen vergleichend auf ihre Wirkung hin evaluiert werden, mit dem Ziel, Mittel möglichst effizient und sparsam einzusetzen. Dies gilt auch für Repräsentationsspesen (Berichtspunkt 39).

INVESTITIONEN

Überblick

50.1.

Der Flughafen Linz nutzt seit Beginn der zivilen Nutzung (1950) die Grundflächen (rd. 63 ha) des Militärflugplatzes Vogler in Linz-Hörsching. Grundlage dafür ist seit Mietbeginn (1.1.1974) ein Mietvertrag mit der Republik Österreich, der einen Kündigungsverzicht bis Ende 2072 enthält. Der zivile Bereich des Flughafen Linz verfügt über ein Betriebsgelände von 231,5 ha, davon fallen 68,2 Prozent auf Grünflächen, 29,1 Prozent auf versiegelte Flächen und 2,7 Prozent auf Gebäude.

Die ersten Gebäude (z. B. Hangar 1) stammen noch aus den 1970er Jahren. Seit Mitte der 1990er Jahre wurde das Frachtgeschäft aufgebaut und dafür bis 1995 mehrere Hallen errichtet. Im Jahr 1999 nahm die FLG das neu adaptierte Abfluggebäude in Betrieb; von 2018 bis 2019 wurden thermische Sanierungen durchgeführt.

Insgesamt stehen am Flughafen folgende Gebäude zur Verfügung:

- Abfertigungshalle einschließlich Gerätehalle
- Hangar 1 (2.900 m²)
- Hangar 2 General Aviation (1.700 m²)
- Hangar 3 General Aviation (1.190 m²)
- Leichtbauhangar 1 General Aviation (1.250 m²)
- Leichtbauhangar 2 General Aviation (2.500 m²)
- Gerätehalle Hangar General Aviation (1.520 m²)

Abbildung 11: Objekt 1 Abfertigungshalle



Quelle: FLG

Investitionsprojekte

51.1.

Für die Erstellung der Investitionsplanungen meldeten die einzelnen Bereiche¹²⁰ jeweils ab Mitte des laufenden Jahres ihren Investitions- und Instandhaltungsbedarf. Diese Angaben wurden in internen gemeinsamen Planungssitzungen diskutiert und verdichtet, sodass zum Jahresende dem Bau- und Investitionsausschuss von der Geschäftsführung (und dem Finanzleiter) ein Investitionsplan und ein Abschlussbericht zur Beschlussfassung vorgelegt werden konnten. Die Prioritäten¹²¹ und die Höhe der Investitionen legten die Bereichsleiter fest.

Die Investitionspläne gliederten sich in drei Kategorien:

- Neuinvestitionen
- Sicherheitseinrichtungen gem. Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 (LSG 2011)
- Ersatz- und laufende Betriebsinvestitionen

Über deren Umsetzung berichtete der Geschäftsführer dem Bau- und Investitionsausschuss quartalsweise. Auf Grund unterjähriger Hochrechnungen kam es auch immer wieder zu Rückstellungen bzw. Verschiebungen von Projekten. Beispiels-

¹²⁰ hauptsächlich die Bereiche Aviation, Technik & Bau, Passenger Service & Non-Aviation und die Luftfracht

¹²¹ Grundsätzlich wird behördlich Notwendiges zuerst gereiht, als zweites Ersatzinvestitionen und an dritter Stelle Neuinvestitionen.

weise wurden Instandsetzungsarbeiten im Bereich der Flachdächer und der Sanitäranlagen schrittweise über mehrere Jahre durchgeführt.

In den letzten Jahren zeigte sich folgende Entwicklung im Bereich der geplanten und tatsächlich durchgeführten Investitionen und Instandhaltungen:

Tabelle 13: Übersicht Investitionen 2018 bis 2024

Bezeichnung	in Tausend Euro						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Investitionen Budget	9.108	7.991	9.429	3.722	2.872	2.831	2.531
immat. Vermögensgegenstände	244	188	269	559	132	116	211
Sachanlagen	8.864	7.803	9.160	3.163	2.740	2.715	2.320
Investitionen Bilanz	2.286	7.060	4.329	2.682	4.408	2.391	3.162
immat. Vermögensgegenstände	55	291	272	135	19	54	203
Sachanlagen	2.231	6.769	4.057	2.547	4.389	2.337	2.959
Differenz	-6.822	-931	-5.100	-1.040	1.536	-440	631
immat. Vermögensgegenstände	-189	103	3	-424	-113	-62	-8
Sachanlagen	-6.633	-1.034	-5.103	-616	1.649	-378	639

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Nach eher geringen Budgets in den Vorjahren stieg ab 2018 das Investitionsbudget bis auf einen Höchstwert von rd. 9,4 Mio. Euro im Jahr 2020 an. Nach der COVID-19-Pandemie ging das Investitionsbudget zurück, für 2025 waren rd. 3,6 Mio. Euro budgetiert.

Tabelle 14: Übersicht Instandhaltungen 2018 bis 2024

Bezeichnung	in Tausend Euro						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Instandhaltung Budget	2.297	2.703	2.002	1.633	2.344	2.673	2.753
Rückstellung Piste	663	725	794	622	679	760	793
Instandhaltungen	1.634	1.978	1.208	1.011	1.665	1.913	1.960
Instandhaltung GuV	1.785	1.916	2.142	2.325	2.445	2.560	2.925
Rückstellung Piste	663	725	794	700	729	760	793
Instandhaltungen	1.122	1.191	1.348	1.625	1.716	1.800	2.132
Differenz	-512	-787	140	692	101	-113	172

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Das Budget für Instandhaltung war in den letzten Jahren konstanter als das Budget für Investitionen, für 2025 waren rd. 3,5 Mio. Euro veranschlagt. Das tatsächliche Volumen lag sowohl bei den Investitionen als auch bei der Instandhaltung insgesamt oftmals¹²² unter den budgetierten Werten. Die Werte für die Instandhaltung der Piste stellten die gebildeten Rückstellungen dar.

In den nächsten Jahren sind neben den steigenden Instandhaltungen aufgrund der Überalterung von Gebäuden und Fahrzeugen auch größere Investitionen z. B. im Bereich der haustechnischen Anlagen (z. B. Heizung) oder für die Altlastensanierung zu erwarten.

51.2.

Der LRH bewertet den Ablauf der Investitionsplanung als geeignet, die Investitionen längerfristig zu planen und deren Finanzierung zu gewährleisten. Aus seiner Sicht sind die Bereiche ausreichend in den Planungsprozess eingebunden. Die quartalsweisen Zwischenberichte ermöglichen für ihn frühzeitig Anpassungen vorzunehmen.

Negativ sieht er, dass – auch auf Grund der finanziellen Situation – geplante Sanierungen, welche die Substanz der Gebäude betreffen, auf mehrere Jahre aufgeteilt wurden. Dies kann zu einer Vergrößerung der bereits bestehenden Mängel (Instandhaltungsrückstand) und damit langfristig zu einer Erhöhung der Instandhaltungskosten führen.

Masterplan 2035

52.1.

Zur Feststellung von zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten beauftragte die FLG Ende 2018¹²³ die Erarbeitung eines Masterplanes (Masterplan 2035). Sie vergab die Erstellung auf Basis eines Honorarangebotes (rd. 98.000 Euro netto) als Direktvergabe. Die Preisangemessenheit wurde intern geprüft, Vergleichsangebote lagen nicht vor.¹²⁴ Neben der baulichen Entwicklung¹²⁵, vor allem im westlichen Fracht- und Hangarbereich sollten funktionelle Verbesserungen in der Abflughalle und im Terminalbereich entwickelt werden. Auch die Anbindung des Flughafens an die geplante neue ÖBB-Haltestelle sollte berücksichtigt werden. Im

¹²² 2022 wurde das Budget bei den Investitionen auf Grund eines jahresübergreifenden Projektes (budgetiert 2019) überschritten. 2024 erfolgte die Inbetriebnahme von bereits 2023 oder früher genehmigten Investitionen.

¹²³ Auftragserteilung „Masterplanung“ vom 20.12.2018

¹²⁴ Die interne Organisationsanweisung „Vergabeordnung“ (Version 21 vom 1.1.2024) sah vor, dass im Unterschwellenbereich ab einem geschätzten Auftragswert von 10.000 Euro eine unverbindliche Preisauskunft von mindestens drei Teilnehmern einzuholen ist, sofern nicht über die Landesholding oder Bundesbeschaffungsgesellschaft beschafft wird. In begründeten Fällen kann davon abgesehen werden.

¹²⁵ Auch eine Parkplatzerweiterung und die Errichtung eines Hotels waren in der Aufgabenstellung enthalten.

Sommer 2019 wurde das Ergebnis dem Aufsichtsrat (bzw. damit den indirekten Eigentümern) präsentiert.

Für die Umsetzung der im Masterplan vorgesehenen zukünftigen Bauprojekte lobte die FLG im Juli 2019 eine Rahmenvereinbarung für die erforderlichen Generalplanerleistungen (und optional die Örtliche Bauaufsicht) im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens¹²⁶ aus. Den Zuschlag erhielt das schon mit der Erstellung des Masterplans beauftragte Architekturbüro.¹²⁷

Der Masterplan sah den schrittweisen Ausbau bis 2035 in vier Phasen vor. Die Entwicklung sollte hauptsächlich auf dem südlich zwischen der Start- und Landebahn und dem Rollweg G gelegenen Rasenflächen erfolgen. Den Planungen lagen sowohl für den Passagierverkehr als auch für das Frachtaufkommen hohe Steigerungsraten – von über 100 Prozent bis 2035 – zu Grunde.

Die Phasen I und II des Masterplans sahen die Umsetzung notwendiger Sofortmaßnahmen bis 2021 vor. Der gesamte Masterplan, der insbesondere den Ausbau des Frachtbereichs, des Parkraumes und die Errichtung eines Hotels vorsah, wurde auf Grund der veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nie vollinhaltlich umgesetzt. Die Umsetzung von Projekten der ersten Phase begann aber sofort. Teilbereiche (z. B. die Positionierung bestimmter Objekte und Flächen) haben aber – laut Auskunft der FLG – immer noch Gültigkeit.

Die ersten Projekte waren der Umbau des Passagierterminals, die Schaffung von Hangarflächen und die, durch die Festlegung der neuen Trasse für die Weststrecke durch die ÖBB, notwendige Verlegung bzw. Neuerrichtung operativer Funktionsbereiche, wie Tanklager und Stellplätze des Frachtbereichs.

In den nächsten Jahren werden, nach Auskunft des Kommando Luftunterstützung des Fliegerhorstes Vogler, auf dem südlichen Bereich des Flughafens umfangreiche Investitionen vorgenommen.¹²⁸ Im Rahmen der Baumaßnahmen sind auch zusätzliche Flächenbedarfe am Standort gegeben.

¹²⁶ Verhandlungsverfahren mit vorheriger europaweiter Bekanntmachung gemäß § 203 Abs. 5 BVergG 2018 über den Abschluss einer Rahmenvereinbarung gemäß §§ 314 ff BVergG 2018. Das Verfahren wurde von einer Rechtsanwaltskanzlei durchgeführt.

¹²⁷ Die mit den Vorhaben bisherig betrauten Konsulenten wurden aufgrund der Offenlegung aller relevanten Projektergebnisse und der Herstellung einer ausgeglichenen Informationslage am gegenständlichen Vergabeverfahren ausdrücklich zugelassen.

¹²⁸ Der Aufbauplan 2032+ ist ein zehnjähriger Plan des Österreichischen Bundesheeres zur Modernisierung und Stärkung der Verteidigungsfähigkeit des Landes bis 2032. Er sieht hohe Investitionen vor und umfasst die Bereiche Luftabwehr, Lufttransport, sowie die Beschaffung neuer Waffensysteme und die Modernisierung bestehender Infrastruktur.

Abbildung 12: Geplanter Ausbau bis 2025 (Phase II)



Quelle: FLG, Masterplan 2035

52.2.

Der LRH sieht es grundsätzlich positiv, dass die FLG ihre Potentiale für die Entwicklung bzw. die Erneuerung der notwendigen Infrastruktur erhob. Aus seiner Sicht entsprach der Vergabevorgang für den Masterplan nicht den internen Vorgaben; er empfiehlt daher, bei Vergaben unbedingt die internen Organisationsanweisungen einzuhalten. Auch sollte bei Vergaben knapp unter den Schwellenwerten jenes Vergabeverfahren gewählt werden, das dem nächsthöheren Schwellenwert entspricht.

Inhaltlich stellt der LRH fest, dass der Großteil der im Masterplan angeführten wesentlichen Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens nicht umgesetzt werden konnte. Zudem stiegen Flugbewegungen, Passagierzahlen und Erlöse nicht wie geplant. Aus seiner Sicht hätte der Masterplan in den letzten Jahren an die tatsächlichen Verkehrszahlen angepasst werden müssen. Im Rahmen der neuen Strategie sollten die zukünftig realistischen Maßnahmen zur Infrastrukturerneuerung bzw. gegebenenfalls -erweiterungen jedenfalls auf Basis unterschiedlicher Szenarien berücksichtigt werden.

Der LRH regt weiters an, bei der Abwicklung der anstehenden Infrastrukturprojekte am Flughafen die Nutzung von Synergien mit dem Österreichischen Bundesheer weiter auszubauen. Der LRH empfiehlt der FLG daher, die bestehende Zusammenarbeit stärker zu institutionalisieren¹²⁹ und entsprechende Projektstrukturen für die kommenden Projekte zu etablieren.

¹²⁹ Für den LRH sollte dabei eine Zusammenarbeit zwischen der FLG und dem Fliegerhorst Vogler stattfinden, die regelmäßig in einem festen, strukturierten Rahmen erfolgt.

Ausgewählte Projekte

Tanklager und Wartungshangar

53.1.

Die Trassenverlegung der Weststrecke machte eine Verlegung des Tanklagers notwendig; dieses wurde durch ein externes Unternehmen östlich des Flughafens auf einem Grundstück der FLG neu errichtet.¹³⁰ Die Errichtung¹³¹ und der Betrieb¹³² des Tanklagers sowie die Betankungsdienste wurden im Rahmen eines (EU-weiten) Verhandlungsverfahrens¹³³ ausgeschrieben und Ende 2022 an den Bestbieter vergeben. Die Betankungsdienste direkt am Flugzeug erbrachte ein Subunternehmer. Aus diesen Verträgen lukrierte die FLG neben den Pachteinnahmen von rd. 45.000 Euro auch mengenabhängige Durchflusentgelte und eine Provision von zuletzt rd. 137.000 Euro¹³⁴ jährlich.

Im Jahr 2022 schloss die FLG mit einer – bisher schon eingemieteten – privaten Fluggesellschaft einen Superädifikatsvertrag¹³⁵ zur Errichtung¹³⁶ eines Wartungshangars samt Nebengebäude auf einer von der FLG von der Republik Österreich gemieteten Grundfläche. An die Grundeigentümerin, die Republik Österreich, ist dafür ein Drittel des Netto-Bestandzinses weiterzugeben;¹³⁷ die verrechneten Betriebskosten verbleiben bei der FLG.

53.2.

Das für die Errichtung und Betrieb des Tanklagers bzw. der Betankungsdienste durchgeführte Vergabeverfahren ist für den LRH nachvollziehbar. Die erteilte Dienstleistungskonzession stellt die Lieferung von Treibstoffen für die FLG sicher. Zudem leistet dieses Geschäftsfeld einen positiven Beitrag zum wirtschaftlichen Ergebnis der FLG.

¹³⁰ Das Tanklager wurde auch zuvor schon von einem Pächter betrieben.

¹³¹ Pachtvertrag vom 18.1.2022: Es besteht ein Kündigungsverzicht der Verpächterin von zumindest 20 Jahren, die Pächterin verzichtet zumindest drei Jahre auf die Ausübung des ordentlichen Kündigungsrechts.

¹³² Dienstleistungskonzessionsvertrag betreffend den Betrieb eines Tanklagers vom 18.1.2022

¹³³ Zweistufiges Verhandlungsverfahren mit vorheriger EU-weiter Bekanntmachung vom 23.12.2020. Die Abwicklung des EU-weiten Vergabeverfahrens wurde von einer Rechtsanwaltskanzlei vorgenommen.

¹³⁴ laut der internen Erfassung der Treibstoffabgabe durch die FLG

¹³⁵ Unterbestandsvertrag für Hangarbau vom Juni 2022 bzw. Nachtrag vom 30.12.2024. Die FLG besitzt ein Vorverkaufsrecht für die errichteten Objekte. Die private Fluggesellschaft ist auch Betreiber des Wartungshangars.

¹³⁶ Die Gebäude wurden entsprechend situiert, dass noch weitere Hangarbauten im Norden für größere Flugzeuge möglich sind, keine Bestandsgebäude in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden, und dass auch die Zu- und Abrollwege möglichst kurzgehalten sind.

¹³⁷ Zusatz zum Mietvertrag über die Errichtung von Superädifikaten im Bereich des Zivilflughafen Linz-Hörsching vom 27.9.1983

Auch die Bindung eines privaten Luftfahrtunternehmens an den Flughafen Linz ermöglicht es der FLG – ohne größere eigene Investitionen – längerfristig zusätzliche Einkünfte aus dem Bereich der Non-Aviation zu generieren, ohne die Entwicklung des Flughafens zu beeinträchtigen.

Passagierterminal (Objekt 1)

54.1.

Ein weiteres Projekt, die thermische Sanierung des Passagierterminals, wickelte intern der Bereich Technik und Bau ab und konnte 2019 abgeschlossen werden. Die darauffolgende Neugestaltung des Innenbereichs setzte die FLG während der durch die COVID-19-Pandemie verursachten Stillstandzeiten um. Seit 2020 wurden dafür – laut Aufstellung der FLG – in insgesamt fünf Projekten rd. 1,61 Mio. Euro in die Um- und Neugestaltung des Passagierterminals und der Gastronomie investiert. Da nicht durchgängig Projektnummern vergeben wurden, war eine direkte Projektzuordnung der Kosten im Rechnungswesen nicht vollumfänglich möglich. Im Rahmen der baulichen Abwicklung verwendete die FLG eigene Tabellenkalkulationen zur Kostenüberwachung.

Tabelle 15: Kostenfeststellung Passagierterminal

Projektbezeichnung	in Euro
Neugestaltung Passagierterminal – Innenbereich	459.061
Ersatz der alten Einzelgateschalter durch Doppelgates	116.662
Neugestaltung Terminal	575.723
Erneuerung Gastronomie Transit (Duty-Free + Cafeteria)	397.857
Erneuerung Gastronomie Abflughalle	361.274
Möblierung Gastro - Schengen	158.745
Sitzkojen NON Schengen	113.456
Erneuerung Gastronomie	1.031.333
Gesamtsumme	1.607.055

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

Der Großteil der einzelnen Beauftragungen erfolgte im Rahmen von Direktvergaben innerhalb eines eingeschränkten Bieterkreises.

Die Investitionen dienten, laut FLG, der Anpassung an geänderte Abläufe z. B. Errichtung von Self-Check-In Terminals für Low-Cost-Carrier und ermöglichten die Nutzung von Synergien bei der Passagierabfertigung (Parallelbetrieb des Duty-Free Shops durch den Gastropächter).

54.2.

Der LRH beurteilt die gesetzten Sanierungsmaßnahmen, insbesondere die thermische Sanierung des Passagierterminals – grundsätzlich positiv. Diese tragen wesentlich zur Verringerung des Heiz- und Kühlenergiebedarfs bei. Die Umgestaltung des Passagierbereichs ermöglicht zwar die Anpassung an die geänderten Rahmenbedingungen in der Passagierabfertigung, gleichzeitig war sie aber mit hohen Investitionen verbunden.

Die Wahl der Vergabeverfahren erfolgte grundsätzlich vergaberechtskonform¹³⁸ bzw. entsprechend der dazu vorhandenen internen Regelungen¹³⁹.

Kritisch sieht der LRH dabei die hohe Anzahl an Direktvergaben bei den auszuführenden Gewerken. Er sieht auch speziell im Bereich der Direktvergabe die Notwendigkeit Vergleichsangebote einzuholen, um die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit einzuhalten. Denn eine geringe Bieteranzahl erhöht, seiner Ansicht nach, die Gefahr, dass die jeweiligen Beschaffungen nicht wirtschaftlich sind.

Auch erfüllt die unterschiedliche Erfassung der angefallenen Kosten (mit/ohne Kostenstellen) nach Ansicht des LRH nicht die Anforderungen einer Kostenverfolgung (im Sinne der ÖNORM B-1801-1). Er empfiehlt, spätestens nach der Projektgenehmigung durch den Aufsichtsrat die genehmigten Projekte mit einer eindeutigen Projektnummer zu versehen und diese bis zum Projektende beizubehalten.

Parallel dazu hält es der LRH für sinnvoll, wenn sich die Gliederungssystematik der Kostenverfolgung verstärkt an einer österreichweit geltenden Norm oder Richtlinie¹⁴⁰ orientiert. Auf Basis einer solchen würde eine übersichtliche Kostenkontrolle ermöglicht und diese zugleich dokumentiert.

55.1.

Für den Betrieb der Gastronomieflächen suchte¹⁴¹ die FLG im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung einen neuen Gastronomiepartner. Im Herbst 2019 verpachtete sie daher die gastronomischen Flächen am Flughafen für die Erbringung folgender gastronomischer Leistungen an eine Gastronomiegruppe:¹⁴²

- Betrieb eines Cafés mit kleinem „Gastgarten“ im Erdgeschoss
- Betrieb eines Restaurants mit bis zu 500 Sitzplätzen im ersten Obergeschoss

¹³⁸ Als Sektorenauftraggeber unterliegt die FLG dem Bundesvergabegesetz, vgl. § 175 BVergG 2018.

¹³⁹ Organisationsanweisung Vergabeordnung Version 21 vom 1.1.2024

¹⁴⁰ z. B.: ÖNORM B 1801-1 oder Richtlinie für die Kostenermittlung für Projekte der Verkehrsinfrastruktur (ÖGG-RL)

¹⁴¹ nach der Schließung des Standortes durch den vorigen Betreiber

¹⁴² Pachtvertrag vom 30.9.2019 bzw. Änderungen zum Pachtvertrag vom 25.7.2023. Das Unternehmen betreibt am Standort auch noch einen Betrieb zur Erzeugung von Fremdprodukten, der über einen eigenen Bestandsvertrag (vom 5.11.2021) abgerechnet wird.

- Verpflegung in der Vielfliegerlounge VIP-Lounge im ersten Obergeschoss
- Betrieb eines Ausschanks auf der Besucherterrasse
- Betrieb des Travel Value Shops und eines Transitcafés nach der Sicherheitskontrolle
- Catering für die Airlines/Zubereitung und (Zu-)Lieferung von Verpflegung für Luftverkehrsgesellschaften
- Catering bei Konferenzen und Seminaren
- Verpflegung der Mitarbeiter:innen der FLG
- Betrieb von Snack- und Getränkeautomaten

Der Pächter nutzte dafür rd. 3.350 m²; nach der letzten Vertragsanpassung wurde dafür eine umsatzabhängige Pacht¹⁴³ vereinbart. Die Betriebskosten¹⁴⁴ wurden flächenbezogen, die Stromkosten direkt mit dem Energieversorgungsunternehmen abgerechnet.

Zusätzlich investierte die FLG seit 2019 rd. 180.000 Euro in das für den Betrieb der Gastronomie erforderliche Inventar¹⁴⁵ (z. B. Geräte, Einrichtung und Ausstattung). Damit beliefen sich die Gesamtinvestitionen (Neugestaltung und Ausstattung) im Gastronomiebereich insgesamt auf rd. 1,21 Mio. Euro. Aus der Verpachtung der Gastronomie erwirtschaftete die FLG im letzten Geschäftsjahr (2024) Pachteinnahmen von rd. 35.000 Euro.

In den ersten drei Geschäftsjahren (2019 bis 2022) gewährte die FLG zusätzlich eine finanzielle Unterstützung (inkl. Managementgebühr¹⁴⁶) zur Abdeckung von jährlichen Verlusten aus dem Betrieb der Gastronomie. Diese war mit einem Gesamtbetrag von 200.000 Euro gedeckelt. Die geltend gemachten Verluste enthielten auch Overheadkosten. Diese Unterstützung wurde im Rahmen der Vertragsänderung 2023 um weitere drei Jahre (2023 bis 2025) verlängert. Seit Vertragsbeginn übernahm die FLG folgende Verluste:

¹⁴³ In den Vertragswerken wurde diese als umsatzabhängige Mindestpacht und umsatzabhängige Umsatzpacht mit unterschiedlichen Berechnungsmethoden festgelegt. Die Ermittlung des zugrunde gelegten Gesamtumsatzes am Standort erfolgt auf Grundlage der im Pachtvertrag festgelegten Geschäftsbereiche. Dieser ist vom Pächter zu ermitteln und vorzulegen; die FLG ist vertraglich berechtigt in die Geschäftsaufzeichnungen Einsicht zu nehmen. Weiters wurde für die gastronomische Betreuung der VIP-Lounge im Sommer 2023 eine nutzerabhängige Abgeltung vereinbart.

¹⁴⁴ Heizungs- und Klimatisierungskosten, Wasserverbrauchskosten und Kanalgebühren, Abfallbeseitigung, Betriebskosten für gemeinsam genutzte Flächen, Lüftungsanlagen, Personen- und Lastenaufzüge sowie Telefonkosten

¹⁴⁵ Das zum Betrieb der Gastronomie am Linz Airport erforderliche Inventar wird gemäß Pachtvertrag (vom 30.9.2019 bzw. 1.1.2023) ausschließlich von der FLG zur Verfügung gestellt.

¹⁴⁶ Diese Gebühr deckt laut FLG die laufenden Kosten für die Verwaltung des Standortes, die Betreuung und alle damit verbundenen Dienstleistungen ab. Sie wird als Prozentsatz des Jahresumsatzes berechnet.

Tabelle 16: Verlustabdeckung Gastronomie

Bezeichnung	in Euro
Verlustabdeckung 2019 bis 2022 ¹⁴⁷	393.592
Verlustabdeckung 2023 bis 2024	316.483
Verlustabdeckung gesamt	710.075

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der FLG

In Summe leistete die FLG aus den bisherigen Verträgen eine Verlustabdeckung von rd. 0,71 Mio. Euro seit 2019. Die Vereinbarung war bis Ende des Geschäftsjahres 2025¹⁴⁸ gültig. Die FLG ging in ihren Annahmen davon aus, dass ab einer Größenordnung von rd. 400.000 Passagieren keine Verlustabdeckung in der Gastronomie mehr schlagend wird.

55.2.

Der LRH kann nachvollziehen, dass es 2019 für die FLG wichtig war einen neuen Gastronomiepartner an den Flughafen zu binden. Er stellt aber auch fest, dass die FLG – auf Grund des bestehenden Vertrages – in den letzten Jahren wiederholt Verluste des Gastronomiebetriebs ausgleichen musste. Dies erfolgte, obwohl die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse der FLG durchwegs negativ waren. Der LRH regt an, dass die FLG die Nachweise der geltend gemachten Verluste und die zugehörige buchhalterische Darstellung (z. B. Grundlagen der Overheadkosten) einer genaueren Überprüfung unterzieht.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der LRH für diese Vereinbarung eine grundsätzliche Überprüfung der Wirtschaftlichkeit durchzuführen und diesen Vertrag so nicht zu verlängern. Es sollten eine Anpassung des Geschäftsmodells sowie andere Anreizsysteme geprüft werden.

55.3.

Die FLG gab eine Stellungnahme zu der dargestellten Verlustabdeckung ab, die sich im Anhang befindet. Weiters hielt sie fest:

Ein wichtiger Gesichtspunkt ist, dass vom Pächter nicht nur die Gastronomie und der Duty-Free Shop betrieben wird, sondern wir noch weitere Einnahmen aus dieser Kooperation haben. Im GJ 2024 auf Seite 82 werden die Pachteinahmen richtigerweise mit 35.000 Euro p. a. beziffert.

- Der Pächter nutzt noch die Küche im 1. Stock gegen eine Gebühr von ca. 12.000 Euro p. a.

- Er betreibt für uns die VIP-Lounge im 1. Stock mit einem Nettoerlös von ca. 11.000 Euro p. a.

¹⁴⁷ inkl. ein Drittel Ankaufsverluste aus 2019 in der Höhe von 10.000 Euro

¹⁴⁸ für weitere drei Geschäftsjahre ab 1.1.2023

- wir haben an den Pächter im Keller eine, sonst nicht vermietbare Fläche, um 32.000 Euro p. a vermietet (Produktion von Waren für den Handel und andere externe Kunden).

Somit ist die Gesamtrechnung 2024 für uns mit 90.000 Euro Einnahmen und 170.599 Euro Verlustabdeckung immer noch negativ, aber dieses Minus von 80.599 Euro wird sich in den nächsten Jahren ins Plus drehen.

55.4.

Eingangs hält der LRH fest, dass strittige Sachverhalte spätestens bei der Schlussbesprechung abzuklären sind. Aufgrund der Stellungnahme der FLG kam es zu einer nachgängigen Besprechung, in der der Sachverhalt nochmals auf Basis zusätzlicher Informationen erörtert wurde; die Zahlen der Stellungnahme bestätigten sich hierbei nicht vollumfänglich. Die in obenstehender Tabelle abgebildeten Zahlen entsprechen nun dem Ergebnis der gemeinsamen Besprechung.

Der LRH wiederholt seine Empfehlung, dass vor Vertragsverlängerung eine grundsätzliche Überprüfung der Wirtschaftlichkeit durchzuführen ist.

Anbindung an die Weststrecke

56.1.

Durch den bereits begonnenen viergleisigen Ausbau der ÖBB-Weststrecke stehen in den nächsten Jahren weitere Projekte aus dem Masterplan 2035 an. Diese betreffen z. B. die Verlegung von LKW-Parkflächen oder die Anbindung des Flughafens an die Schieneninfrastruktur; eine eigene Bahnhaltestelle wird auf den gegenüber der Landesstraße liegenden Grundflächen der ÖBB errichtet.

Laut Auskunft der SVD ist eine Nutzung als Regionalbahnhaltestelle vorgesehen – Fernzüge sollen über die Knotenbahnhöfe Wels und Linz angebunden werden. Ein Frachtanschluss besteht derzeit für den militärischen Teil des Flughafens. Das genehmigte Projekt bindet den Flughafen über einen Zebrastreifen an. Die FLG sah darin ein Sicherheitsrisiko¹⁴⁹ und untersuchte auf eigene Kosten bzw. zuletzt in einem gemeinsamen Planungsprozess mit der ÖBB unter Einbindung der SVD alternative (unterirdische) Anbindungsmöglichkeiten. Auch ein mit Lichtzeichen (Ampel) abgesicherter Übergang stand zur Diskussion. Seit Herbst 2024 gab es ein Konzept¹⁵⁰, das eine Anbindung mittels einer Untertunnelung der Flughafenstraße vorsah. In Verbindung mit einem geplanten Photovoltaikprojekt könnte ein

¹⁴⁹ Auf der zu überquerenden Landesstraße (L 533 Flughafenstraße) gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h; laut Verkehrszählung vom August 2019 wird diese an Werktagen von rd. 12.000 Fahrzeugen befahren; der Anteil des Schwerverkehrs beträgt rd. 16 Prozent.

¹⁵⁰ Konzept „Haltestelle Flughafen/Zugang Flughafen Linz“ vom 11.9.2024

witterungsgeschützter Zugang zum Abflugterminal umgesetzt werden. Die FLG schätzte dafür zum Prüfungszeitpunkt Kosten von rd. 1,1 Mio. Euro¹⁵¹.

Für die Verlegung der LKW-Parkflächen und der damit verbundenen Neuerrichtung der Oberflächenentwässerung wurde von der FLG ein Vorprojekt beauftragt. (siehe Berichtspunkt 58)

56.2.

Die geplanten Projekte (LKW-Parkflächen und Anbindung an die Weststrecke) erhöhen in den kommenden Jahren den Investitionsbedarf der FLG. Für die Anbindung an die Weststrecke sollte die FLG die möglichen Varianten unter Einbindung aller Beteiligten unbedingt einer Kosten-Nutzen-Analyse unterziehen. Der LRH empfiehlt auch zu prüfen, ob für dieses Projekt – wie bereits von anderen österreichischen Flughäfen – Fördermittel aus EU-Förderprogrammen, wie z. B. CEF-Programm¹⁵², lukriert werden können.¹⁵³

Der LRH erkennt in der Anbindung des wachsenden Gewerbegebietes Hörsching zwar einen wichtigen Impuls für die Erreichbarkeit durch Pendler:innen; die Haltestelle nicht für eine direkte Anbindung an den Personenfernverkehr zu nutzen, erschwert jedoch die Wettbewerbssituation des Flughafens Linz als Abflugflughafen in seinem Einzugsgebiet.

Pistensanierung

57.1.

Der Flughafen Linz nutzt¹⁵⁴ seit jeher die Start- und Landeflächen des Militärflughafens Hörsching für den zivilen Flugbetrieb. Durch die militärische Nutzung hat die Piste eine erhöhte Breite von 60 m; zivile Pisten sind standardmäßig 45 m breit. Im Jahr 1976 wurden die damals schon verlängerte Piste erstmalig saniert und eine Befeuerungsanlage errichtet. Nach einer weiteren Verlängerung 1978 auf 2.780 m konnte Mitte 1993 die zweite Pistensanierung abgeschlossen werden. Im Jahr 2005 – rechtzeitig zum 50-Jahre Jubiläum – erfolgte die letzte Pistensanierung. Für 2020 war grundsätzlich eine Sanierung der Piste geplant, auf Grund des Pistenzustandes und der wirtschaftlichen Situation wurde diese verschoben.

Um den Zeitpunkt der Instandsetzungsarbeiten einschätzen¹⁵⁵ zu können, erfasste die FLG in regelmäßigen Abständen (zuletzt 2023) den Oberflächenzustand der

¹⁵¹ Kostenschätzung auf Basis des Vorentwurfes, Stand 10/2024

¹⁵² Die "[Connecting Europe Facility](#)" (CEF) ist ein EU-Förderprogramm, das darauf abzielt, transeuropäische Netze in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Dienste zu unterstützen und zu modernisieren.

¹⁵³ Dies wurde auch schon von der OÖ Verkehrsholding GmbH angeregt.

¹⁵⁴ „Bewilligung zur Benutzung der auf 2780 m verlängerten Start und Landebahn“ vom 1.8.1978, basierend auf der ursprünglichen Mitbenutzungsbewilligung vom 23.7.1959

¹⁵⁵ Dies erfolgt auch unter dem Gesichtspunkt der wesentlich geringeren Anzahl an Flugbewegungen während der COVID-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021.

Start- und Landebahn sowie jenen der Rollwege. Es gab zudem ein Pistensanierungskomitee, dem neben den Vertretern der zivilen Luftfahrt auch Vertreter des Fliegerhorstes Vogler angehörten. Im Vergleich zur 2021 durchgeführten Befahrung verschlechterte sich 2023 auf ca. 38 Prozent der Piste das Rissbild¹⁵⁶; der Gutachter empfahl, auf jenen Flächen, die aktuell den Zustandsklassen¹⁵⁷ 4 und 5 zugeordnet waren, kurz- bis mittelfristig Instandsetzungsmaßnahmen (z. B. Rissverguss oder Teilerneuerung der Flächen) umzusetzen.

Als Zeithorizont für eine Gesamtsanierung ging die FLG – auf Grund der Einflüsse (Überrollungen, Zustand, Wettereinflüsse) – von einer Benutzbarkeit der Piste – und damit einer Verschiebung der Pistensanierung – bis 2030 aus.

Technische Vorarbeiten¹⁵⁸, wie z. B. die Festlegung der verschiedenen technischen Erfordernisse (Lastenheft) und die Einrichtung eines gemeinsamen Projektteams zur Erstellung eines Grobkonzeptes, waren im Aufbau.

Die FLG rechnete – basierend auf eigenen Schätzungen – mit einem anteiligen Kostenvolumen von rd. 25,2 Mio. Euro¹⁵⁹ für die Sanierungsarbeiten¹⁶⁰. In der Bilanz wurde durch eine Rückstellung dafür Vorsorge getroffen; diese buchhalterische Verpflichtung muss bei der Umsetzung der Pistensanierung finanziert werden.

Seit 2007 bestand eine Vereinbarung¹⁶¹ mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung, dass die Kosten für die gemeinsam genutzten Flächen und Einrichtungen (Piste, Rollwege, Befahrung, usw.) zu gleichen Teilen aufgeteilt werden. Diese sah auch vor, dass die Durchführung¹⁶² der Baumaßnahmen – unter Einbindung der FLG – durch die Heeresverwaltung vorgenommen werden sollte. In den letzten Jahren erfolgte die Abwicklung von Instandhaltungsmaßnahmen durch die FLG. Die anteiligen Materialkosten bzw. die anteiligen Kosten von Fremdleistungen verrechnete die FLG vereinbarungsgemäß weiter. Eine Verrechnung der Eigenleistungen fand, laut Auskunft der FLG, nicht statt.

¹⁵⁶ Auswertung der lasergestützten Zustandserhebung der Pistenoberfläche anhand vordefinierter Kennwerte wie z. B. Anzahl und Breite der Risse gesamt (Längs-, Quer- und Netzzrisse) und deren Einordnung zu den festgelegten Zustandsklassen.

¹⁵⁷ Um die Gesamtanzahl der erfassten Risse und die Makrotexturtiefe kategorisieren und graphisch darstellen zu können, erfolgt die Klassifizierung der Messdaten Risse gesamt (Längs-, Quer- und Netzzrisse) und der Makrotextur nach fünf Zustandsklassen (Klasse 1 bis 5).

¹⁵⁸ Eine detaillierte Erhebung der vorhandenen historischen Pistenaufbauten war noch ausständig.

¹⁵⁹ Grundlage bildete eine Grobkostenschätzung vom 4.9.2017, die auf das Jahr 2025 vorausvalorisiert wurde sowie die Berechnungen zur Höhe der Rückstellungen, die bis zum wahrscheinlichen Eintritt der Leistungen (2030) vorausvalorisiert wurden.

¹⁶⁰ Es steht neben der reinen Pistensanierung auch ein Austausch der elektrischen Anlagen an.

¹⁶¹ Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Landesverteidigung und FLG vom 6.11.2007

¹⁶² Die Baumaßnahmen werden durch die zuständigen Organe der Heeresverwaltung ausgeschrieben, beaufsichtigt und abgerechnet.

Nach Auskunft der Geschäftsführung startete die FLG vor kurzem gemeinsam mit einem externen Dienstleister¹⁶³ die Ausarbeitung eines einheitlichen Modells zur systematischen Kostenzuordnung der Instandhaltungsmaßnahmen.

57.2.

Für den LRH zeigt sich, dass sich die FLG schon seit Jahren regelmäßig mit der Zustandserhebung ihrer Flugbetriebsflächen beschäftigt. Er empfiehlt, die Befahrung zur Zustandserfassung weiter durchzuführen und die Vorarbeiten für die Pistensanierung abzuschließen. Der LRH sieht, auf Grund der vertraglichen Vereinbarungen, die Federführung stärker als bisher beim Österreichischen Bundesheer. Von diesem ist, seiner Ansicht nach, gemäß der vertraglichen Vereinbarungen in Folge das Gesamtprojekt Pistensanierung abzuwickeln.

Er empfiehlt, die Abwicklung der Pistensanierung konsequent auf die Nutzung von Synergien auszurichten. Dies umfasst insbesondere die koordinierte Planung und Bündelung von Bauvorhaben, den gemeinsamen Einsatz von Ressourcen sowie die Optimierung von Beschaffungs- und Vergabeprozessen. Durch das große Volumen (Oberschwellenbereich) des gesamten Projekts und die beschränkte Verfügbarkeit von Fachplanern und geeigneten Unternehmen ist zudem von einer längeren Vorlaufzeit auszugehen.

Der LRH regt zudem an, auf Grund der jeweiligen technischen Anforderungen den Aufteilungsschlüssel im Rahmen der Pistensanierung zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen; jedenfalls sind bei Instandhaltungsarbeiten auch die anteiligen Lohnkosten weiter zu verrechnen. Das laufende Projekt zur Kostenzuordnung sieht er positiv, um eine verursachergerechtere Abbildung der Aufwendungen zu ermöglichen. Auch der auf Grund der Ausbaupläne ansteigende Anteil der militärischen Nutzung wird zu berücksichtigen sein.

Bei einem Großbauvorhaben kann es sinnvoll sein, statt eines einmaligen Investitionszuschusses, auch nutzungsorientierte Finanzierungsmodelle zu prüfen. Diese verteilen z. B. die Kosten über die Nutzungsdauer, verbessern die Liquidität und reduzieren finanzielle Risiken. Zudem schaffen sie Anreize für eine effiziente Nutzung und Instandhaltung. Der LRH empfiehlt daher zu prüfen, ob nicht alternative Formen einer Finanzierung wirtschaftlicher und flexibler wären; dabei sind aber auch die unterschiedlichen Auswirkungen im Rahmen des EU-Beihilfe-rechts¹⁶⁴ zu bewerten.

¹⁶³ welcher auch schon für das Österreichische Bundesheer tätig war

¹⁶⁴ Beihilfen für Betriebskosten, also laufende Aufwendungen, sind strenger reglementiert bzw. oft nur unter bestimmten Voraussetzungen und für bestimmte Zwecke als Beihilfen für Investitionen.

PFAS-Kontamination

58.1.

Im Zuge von Grundwasseruntersuchungen wurden im Grundwasserkörper „Welser Heide“ Verunreinigungen mit Produkten der Stoffgruppen PFAS auf dem Areal des Flughafens und auf benachbarten Liegenschaften festgestellt.¹⁶⁵ Erste Erkenntnisse aus den noch laufenden Untersuchungen nach dem Altlastensanierungsgesetz (AISAG)¹⁶⁶ und nach dem Wasserrechtsgesetz (WRG 1959) zuständigen Behörden¹⁶⁷ identifizierten zwei wahrscheinliche Ursachen¹⁶⁸, durch die verunreinigte Oberflächenwässer in den angrenzenden Bach eingebracht wurden.

Die FLG unterstützte die Untersuchungen, bevorzugte aber ein Gesamtsanierungskonzept, da – wie Beispiele anderer österreichischer Flughäfen zeigten – mit Teil- oder Einzelmaßnahmen nicht der gewünschte Erfolg erzielt werden konnte.

Im Rahmen eines gemeinsamen Behördentermins (9.5.2025) wurde vereinbart, dass weitere Untersuchungsschritte detaillierte Beurteilungsgrundlagen liefern sollten. Die FLG erstellte ein Konzept zur weiteren Vorgangsweise. Aus ihrer Sicht zeichnete sich eine Zweiteilung zeitnaher Sanierungsmaßnahmen ab. Einerseits sollte vermieden werden, dass Niederschlagswasser versickert, andererseits sollten keine verunreinigten Niederschläge in den Kanal eingeleitet und gleichzeitig die Eintragsflächen¹⁶⁹ reduziert werden. Zudem war der Kanal seit längerem teilweise stark sanierungsbedürftig. Die zuständigen Behörden forderten eine rasche Umsetzung geeigneter Maßnahmen.¹⁷⁰

Für dieses Sanierungskonzept (Feuerwehr-Übungsplatz¹⁷¹ und Ableitkanal) gab es grobe Kostenabschätzungen der FLG. Für die Sanierung des Übungsplatzes ging sie von rd. 1,4 Mio. Euro¹⁷², für die Entwässerung der verkleinerten LKW-Parkflächen von rd. 1,7 Mio. Euro¹⁷³ aus.

¹⁶⁵ Schreiben von der Abteilung Umwelt- und Wasserwirtschaft über die Aufnahme in den Verdachtsflächenkataster vom 25.8.2022

¹⁶⁶ § 13 AISAG Erfassung von Altablagerungen und Altstandorten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vertreten durch den Landeshauptmann von OÖ.

¹⁶⁷ durch die Bezirksverwaltungsbehörde (BH Linz Land § 31 WRG 1959) und der zuständigen Wasserrechtsbehörde des Amtes der Oö. Landesregierung, Abt. Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht

¹⁶⁸ Dabei handelt es sich um Feuerwehrübungsflächen und den von der Übungsfläche bis in einen angrenzenden Bach führenden Kanal. Für den Kanal besteht seit seiner Bewilligung (1941) eine Instandhaltungspflicht durch den Flughafenbetreiber.

¹⁶⁹ durch die Grundabtretung großer Flächen an die ÖBB im Rahmen der Verlegung der Weststrecke

¹⁷⁰ Es bestanden auch laufende Verfahren zu dieser Thematik.

¹⁷¹ Laut Auskunft der FLG wurden ausschließlich in Europa zugelassene Löschmittel verwendet.

¹⁷² Grobe Kostenzielschätzung vom 22.11.2024, Preisbasis Nov. 2024, Schwankungsbreite +/- 20 Prozent

¹⁷³ Grobe Kostenzielschätzung vom 25.6.2025, Preisbasis Nov. 2025, Schwankungsbreite +/- 20 Prozent

58.2.

Aus der Sicht des LRH handelt es sich bei der Sanierung der PFAS-Kontamination um ein für den Betrieb des Flughafens wesentliches Projekt. Die finanziellen Auswirkungen können derzeit noch nicht vollständig abgeschätzt werden. Schon die ersten Sanierungsmaßnahmen werden in den nächsten Jahren mit geschätzten Investitionskosten von rd. 3,1 Mio. Euro verbunden sein. Er empfiehlt, das aktuelle Konzept in Abstimmung mit allen Beteiligten weiterzuentwickeln. Die Kostenschätzungen sind in Folge in den Investitionsplänen darzustellen.

Der LRH merkt an, dass auch aus seiner Sicht einem gesamtheitlichen Sanierungskonzept der Vorzug gegeben werden sollte; er sieht aber auch die rechtliche Notwendigkeit, dass rasch Lösungsansätze (auch hinsichtlich der Kostenaufteilung) gefunden werden müssen.

FACILITY MANAGEMENT

Raumbuch

59.1.

Zur Verwaltung ihrer Immobilien nutzte der Bereich Passenger Services und Non-Aviation eine auf einer Tabellenkalkulation aufbauende Raumlise, die 2024 neu aufgesetzt wurde.¹⁷⁴ Grundlage bildeten die Plandaten (Rauminformationen) des Bereichs Technik und Bau. Dieser verwaltete auch alle technischen Anlagen in den Gebäuden in einer ERP-Softwarelösung¹⁷⁵.

Die Raumlise umfasste die Raumnummer, das Objekt, eine Raumbezeichnung, die Nutzfläche und den Bestandsnehmer. Für die flächenabhängige Abrechnung der Betriebskosten (z. B. Strom, Heizung, Wasser, Reinigung) stellte diese Liste – für die Buchhaltung – ergänzende Informationen bereit. Eine weitere Gliederung¹⁷⁶ nach Flächenkategorien oder Nutzungsarten, wie z. B. Nutz-, Verkehrs- oder Funktionsfläche, erfolgte nicht. Insgesamt listete die FLG eine verwertbare Gesamtfläche von rd. 77.000 m² auf. Die FLG war mit rd. 46.000 m² der größte Nutzer der Objekte, wobei darin auch z. B. die Abfertigungshallen, die Gepäckmanipulation und alle Gerätelager sowie die Werkstätten enthalten waren.

Das Raumbuch bildete die Basis für die Vermietung der Flächen. Flächen, die von der FLG vermarktet wurden, wie z. B. Lagerhallen und Hangarflächen waren darin

¹⁷⁴ Davor wurde eine datenbankbasierte Lösung verwendet.

¹⁷⁵ ERP-Software, Enterprise Resource Planning (Unternehmensressourcen-Planung) Software, ist eine Unternehmenssoftware, die darauf abzielt, Geschäftsprozesse über verschiedene Abteilungen hinweg zu integrieren und zu automatisieren.

¹⁷⁶ Z. B. die Zuordnung von Flächennutzungen zu Räumen (gemäß ÖNORM B 1800 – Ermittlung von Flächen und Rauminhalten von Bauwerken); Ziel ist es, die zur Verfügung stehenden Flächen in einem Gebäude bestmöglich zu nutzen und somit die Gebäudekosten auf ein Minimum zu senken.

der FLG zugeordnet und wurden als Dienstleistung entsprechend der gültigen Entgeltordnung¹⁷⁷ verrechnet. Leerstände dieser Flächen waren aus diesem Grund in den gelisteten Leerständen nicht ersichtlich. Im Raumbuch waren nur Leerflächen erfasst, die extern vermietet werden könnten. Eine Auswertung der ausgewiesenen Leerstandsflächen¹⁷⁸ zeigte, dass lt. Raumbuch rd. 1.800 m² in den einzelnen Objekten¹⁷⁹ nicht vermietet waren. Dies entsprach einer Leerstandsquote von rd. 2,3 Prozent.

Stichproben während der Prüfung des LRH zeigten, dass die in den Verträgen mit den Bestandsnehmern (z. B. Hangarflächen, Gastroflächen, Lagerflächen) angeführten Flächen in ihrer Zuordnung und auch vereinzelt in ihrem Flächenausmaß nicht mit dem aktuellen Raumbuch bzw. den Planunterlagen übereinstimmten.

59.2.

Für den LRH erfüllt das Raumbuch formal die Grundvoraussetzungen für die Verwaltung der Immobilien. Aus seiner Sicht fehlen aber maßgebliche Informationen, die normalerweise im Zusammenhang mit Raum- und Objektinformationssystemen eingesetzt werden. Seiner Ansicht nach sollten alle relevanten Gebäudeinformationen (z. B. Plan- und Vertragsunterlagen) bedarfsgerecht in einer zentralen Datenbasis verwaltet und für die Nutzer bereitgestellt werden.

Ein Raumbuch sollte nach Ansicht des LRH zudem über eine weiterführende Gliederung verfügen, um gezielt steuerungsrelevante Kennzahlen (z. B. Leerstandsquote der Eigenflächen bzw. anerkannte Benchmarks) errechnen zu können. Er empfiehlt zudem Informationen über die umschließenden Bauteile, die Installationen und Ausstattungen zu integrieren. Optional bietet ein Raumbuch auch die Möglichkeit, Zustandsberichte zu erfassen. Er verweist dazu auf das von der Landesverwaltung eingesetzte Facility-Management-System.

Kritisch sieht er die Abweichungen bei den Raumflächen, da diese für die Verrechnung der Betriebskosten und für die Kostenrechnung verwendet werden. Er empfiehlt, umgehend einen Abgleich mit den Planunterlagen vorzunehmen und die Flächen zu korrigieren.

¹⁷⁷ Entgeltordnung (ab 1.1.2025), genehmigt vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde gemäß § 74 Abs. 3, 4 und § 68 Abs. 2 LFG, BGBl. 253/1957 und § 9 FEG Bescheid vom 10. Dezember 2024 GZ. 2024-0.773.157

¹⁷⁸ Auswertung über das Feld Bestandsnehmer „Bestandsnehmer LEER“ des Raumbuches der FLG

¹⁷⁹ z. B. rd. 627 m² im Objekt Fracht 3/4, rd. 481 m² im Objekt 1, rd. 324 m² im Objekt 2, rd. 167 m² im Objekt Fracht 5 sowie kleinere Flächen in den Objekten Fracht 1 und 2 bzw. im Objekt 27

Vermietung Immobilien

60.1.

Ein wesentlicher Teil der Nutzflächen war an externe Unternehmen vermietet, die auch eine wirtschaftliche Verbindung mit der Infrastruktur und den Services der FLG aufwiesen.¹⁸⁰ Aus diesen Flächen (rd. 29.500 m²)¹⁸¹ lukrierte die FLG Erlöse im Non-Aviation Bereich. Dieser Bereich¹⁸² erwirtschaftete in den letzten Jahren positive Geschäftsergebnisse¹⁸³, die aber im Vergleich zu den Vorjahren tendenziell rückläufig waren.

60.2.

Für den LRH ergeben sich aus der vorhandenen Struktur der Pächter mehrere positive Effekte, wie z. B. effizientere Abstimmungsprozesse, Nutzung gemeinsamer Infrastrukturen (wie Gastronomie und IT-Services) oder generell eine Reduktion des Ausfallrisikos für die FLG. Dies kann auch helfen rascher auf Veränderungen am Markt reagieren zu können. Er empfiehlt daher, die Gründe für den Rückgang der Geschäftsergebnisse zu analysieren und Schritte zur Optimierung des laufenden Betriebes zu setzen. Hierbei sollte die FLG weiter verstärkt auf einen Bezug der Pächter zu den Geschäftsfeldern der FLG (z. B. Logistiker für Luftfracht) achten.

Energiemanagement

61.1.

Die Themen Nachhaltigkeit und Energieeffizienz sind auch für die FLG von Bedeutung. Gemeinsam mit den anderen österreichischen Flughäfen strebt auch die FLG einen CO₂-emissionsfreien Betrieb bis 2050 an.¹⁸⁴ Der Fokus liegt auf der Umstellung sämtlicher Beleuchtungsanlagen auf LED, der thermischen Sanierung der Gebäude und auf der Errichtung von Photovoltaikanlagen sowie dem Ausbau der E-Mobilität. Dazu wurden z. B. große Teile des Passagierterminals thermisch saniert (2014 bis 2020) oder der Neubau des Frachtterminals 5 in Niedrig-

¹⁸⁰ Im kleinen Ausmaß sind Flächen an Mieter ohne wirtschaftlichen Bezug zum Flughafen verpachtet.

¹⁸¹ von insgesamt 76.996,83 m² Gesamtfläche

¹⁸² Kostenstellen Vermietung Fracht (2350), Vermietung und Verpachtung (2300), Hangarierung (1349) und Parkraumbewirtschaftung (2100)

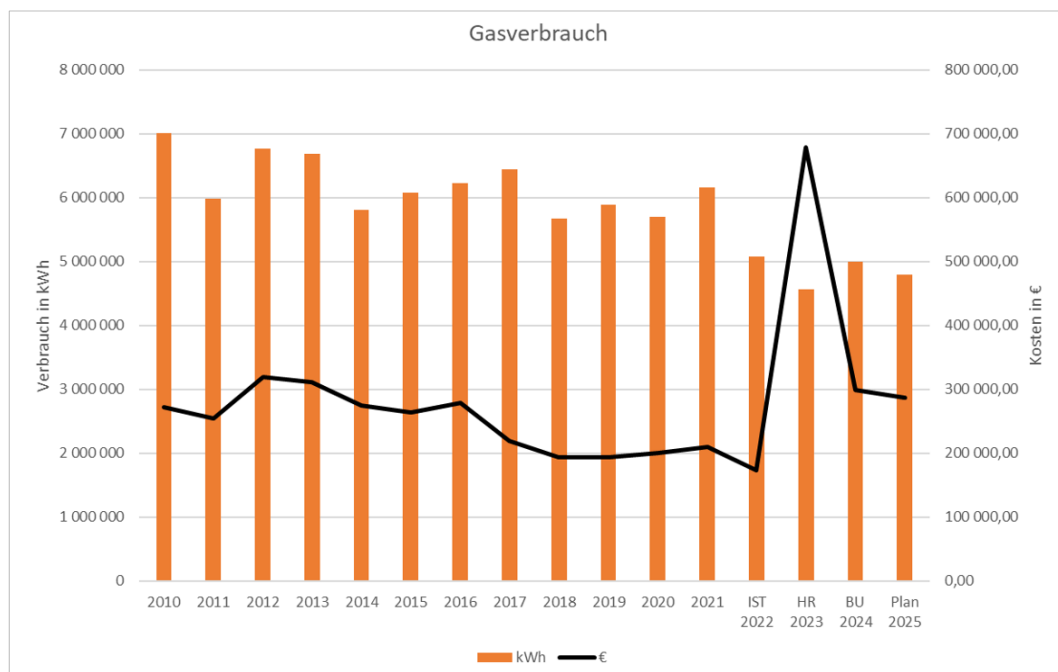
¹⁸³ ausgenommen der Parkraumbewirtschaftung im COVID-19-Pandemie-Zeitraum; basierend auf den Ergebnissen der Deckungsbeitragsrechnung der FLG

¹⁸⁴ Protokoll Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen – Klimaschutzmaßnahmen an Österreichs Verkehrsflughäfen, Stand 11.12.2019 und Bericht Umwelt und Nachhaltigkeit Flughafen Linz aus 2020 (Punkt 3). Ein entsprechender Beschluss für ein „CO₂ Zero Emissions 2050-Programm“ wurde von den österreichischen Flughäfen gemeinsam verabschiedet.

energiebauweise errichtet (2013). Auch technische Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und Photovoltaik-Anlagen wurden umgesetzt.¹⁸⁵

Die FLG erhob die Energieverbräuche anhand von Zählerständen und wertete sie in einer Tabellenkalkulation aus. Diese Daten dienten auch zur Kontrolle der Abrechnungen der Energieversorger. Die Aufzeichnungen zeigten, dass die Maßnahmen in den letzten Jahren eine tendenzielle Reduktion des Heizenergieverbrauchs bewirkten. Neben den Witterungseinflüssen¹⁸⁶ war dabei auch die Erweiterung der Gebäudeinfrastruktur zu berücksichtigen.

Abbildung 13: Verbrauchs- und Kostenentwicklung Heizwärme



Quelle: FLG

Zum Zeitpunkt der Prüfung des LRH wurde der Wärmebedarf durch mehrere dezentralen Gasbrenner und -kessel gedeckt. Eine Erneuerung bzw. eine Umstellung der fossilen Heizsysteme war in Planung; die FLG prüfte auch die Möglichkeit eines Anschlusses an ein lokales Fernwärmenetz. Weiters stellte sie Über-

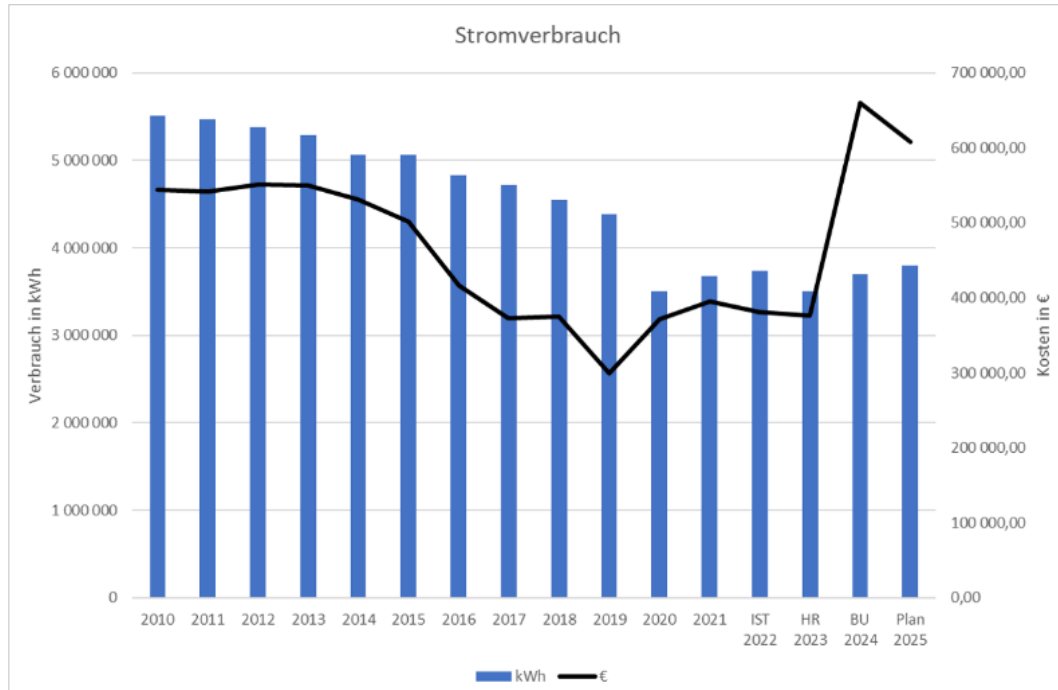
¹⁸⁵ Die umgesetzten Energieeffizienz-Maßnahmen betrafen den Austausch der Beleuchtungsanlagen auf LED (Vorfeldbeleuchtung von 2012 bis 2014 oder die Umrüstung Beleuchtung Passagierterminal im Rahmen eines EU-Innovationsprojektes von 2012 bis 2015 samt digitaler Lichtsteuerung). Weiters wurden zwei Photovoltaik-Anlagen errichtet (550 kWp, Frachtterminal 1 und 3 sowie Kalthalle und Hangar), die bis 2035 von Contracting-Unternehmen genutzt werden. Eine weitere wurde 2023 am Frachtterminal 2 als Contracting-Modell in Betrieb genommen (250 kWp).

¹⁸⁶ Um die Daten der Jahresverbräuche vergleichbar zu machen, sind diese um den Einfluss der Heizgradtage (HGT) bereinigt dargestellt. Heizgradtage sind ein Hilfsmittel, um den Energiebedarf für die Beheizung eines Gebäudes zu quantifizieren und verschiedene Heizperioden miteinander zu vergleichen.

legungen zu einer möglichen Kooperation mit dem Österreichischen Bundesheer an.

Im Bereich Strom¹⁸⁷ zeigten die Ergebnisse die Auswirkungen der sukzessiven Umstellung des Hauptverbrauchers Beleuchtung.

Abbildung 14: Verbrauchs- und Kostenentwicklung Strom



Quelle: FLG

Die Evaluierung weiterer Dach- und Liegenschaftsflächen, die für Photovoltaik-Anlagen geeignet sind, läuft. Im Rahmen der Anbindung an die Weststrecke ist auch eine Nutzung der Parkflächen als Photovoltaik-Standort in Ausarbeitung. Zur gesicherten Notstromversorgung der Gebäude und der nördlich der Piste liegenden Rollwege und Abstellpositionen steht eine Notstromversorgung bereit.

61.2.

Der LRH bewertet es positiv, dass bereits Maßnahmen zur tendenziellen Senkung der Energieverbräuche umgesetzt wurden und langjährige Energieaufzeichnungen vorhanden sind. Er empfiehlt das Energiemonitoring weiter auszubauen¹⁸⁸, um datenbasierte Entscheidungen zur weiteren Optimierung der Anlagen (Investi-

¹⁸⁷ Der am Flughafen Linz verbrauchte Strom wird laut Angabe der FLG zu 100 Prozent aus Wasserkraft (100 Prozent CO₂-Neutralität) hergestellt.

¹⁸⁸ Zum Beispiel vermehrt auf die Erfassung von Echtzeitdaten und deren Auswertung bzw. deren Visualisierung umstellen, um eine Identifikation von Schwachstellen und/oder Einsparpotentialen zu verbessern mit dem Ziel der Senkung der Energiekosten und der Erhöhung der Energieeffizienz.

tionen) zu erhalten. Potential sieht er auch im geplanten weiteren Ausbau und der direkten Nutzung der eigenen Energieerzeugung.

Die Senkung des Energieverbrauches wird nach Ansicht des LRH in den kommenden Jahren verstärkt an Bedeutung gewinnen. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Vorgaben der EU-Richtlinie zu Energieeffizienz¹⁸⁹ zur Anwendung kommen. Nationale (Ausnahme-)Regelungen (z. B. Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr) bzw. die Frage, ob es sich bei der FLG um eine „öffentliche Einrichtung im Sinne des Artikels 5 und 6“¹⁹⁰ handelt, wäre nach geltender Rechtsprechung durch eine Einzelfallbetrachtung zu klären.

62.1.

Die FLG verfügte über einen großen Fuhrpark¹⁹¹, der überwiegend (61 Prozent) mit dieselbetriebenen Fahrzeugen ausgestattet war. Der Anteil der Elektrofahrzeuge (39 Prozent¹⁹²) soll in den nächsten Jahren weiter gesteigert werden. Auch im Frachtbereich und bei den Geräten im Airside-Bereich (Luftfahrzeugtreppen, Ground-Power-Units, etc.) plante die FLG verstärkt alternative Antriebssysteme anzuschaffen; deren Anschaffungskosten lagen allerdings deutlich über jenen von dieselbetriebenen Fahrzeugen.

62.2.

Für den LRH zeigt sich, dass die FLG bereits erste Maßnahmen zur Elektrifizierung seiner Fahrzeugflotte gesetzt hat. Er empfiehlt, die Umstellung auf alternative Antriebssysteme unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiter zu betreiben und auch auf andere Bereiche, wie Passagier- und Gepäcktransport, Reinigungs- und Vorfeldfahrzeuge bzw. die Versorgung von Flugzeugen auszuweiten.

Er sieht aber auch, dass die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und die Installation von Ladeinfrastruktur mit hohen Kosten verbunden ist; aus seiner Sicht sollte in diesem Zusammenhang jedenfalls auch die Nutzung von zukünftigen EU-Fördermitteln (z. B. im Rahmen der kommenden Connecting Europe Facility (CEF) Programme) geprüft werden.

¹⁸⁹ Richtlinie (EU) 2023/1791 zur Energieeffizienz und zur Änderung der Verordnung (EU) 2023/955 (Neufassung), ABl. L 231/1

¹⁹⁰ Die Artikel 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gelten für öffentliche Einrichtungen im Sinne des Artikels 2 Nummer 12 der Richtlinie: Demnach bezeichnet der Ausdruck „öffentliche Einrichtungen“ nationale, regionale oder lokale Behörden und Stellen, die direkt von diesen Behörden finanziert und verwaltet werden, jedoch nicht gewerblicher oder kommerzieller Art sind.

¹⁹¹ bestehend aus Vorfeldfahrzeuge und -aggregate (z. B. Winterdienstgeräte, Catering-, Feuerwehr-, Bodenstromversorgungs- oder Personenbeförderungsfahrzeuge, Luftfahrzeugtreppen, Paletten- und Containerlader, etc.)

¹⁹² welcher sich hauptsächlich aus der großen Anzahl an Staplern und Schlepper errechnet

ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFEHLUNGEN

63.1.

Nachstehend fasst der LRH die Empfehlungen an die geprüften Stellen zusammen:

63.2.

An das Land OÖ

- a) Die Abt. WiFo sollte im Sinne der Beteiligungsrichtlinien in Zukunft u. a. Planungsgespräche durchführen sowie Zielvereinbarungen festlegen und ein entsprechendes Berichtswesen implementieren. (Berichtspunkt 4)
- b) Um eine effiziente Steuerung zu gewährleisten, Unzuständigkeiten oder auch Doppelstrukturen zu vermeiden, sollte das Land OÖ auf klare Strukturen achten und die unterschiedlichen Kompetenzen stärker koordinieren. Auch eine Zuweisung der Zuständigkeiten im Kompetenzen-Katalog sollte geprüft werden. Die Abt. WiFo als Bewirtschafter sollte in die Abstimmungsprozesse für Eigentümergegespräche miteinbezogen werden. (Berichtspunkte 4 und 14)
- c) Das Land OÖ sollte als indirekter Eigentümer eine abgestimmte langfristige strategische Ausrichtung für den Flughafen Linz entwickeln und diese aufgrund der mehrjährigen finanziellen Bedarfe und volkswirtschaftlichen Auswirkungen dem Oö. Landtag vorlegen. (Berichtspunkt 4 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG I)
- d) Das Land OÖ sollte den Flughafen in seinen unterschiedlichen Strategien gesamthaft mitberücksichtigen, bspw. um mögliche Potentiale durch eine gemeinsame und zielführende Marktbearbeitung auszuschöpfen. Dabei wäre auch ein Augenmerk auf das Verhältnis zwischen Flugverkehr und Umwelt- und Klimaschutzaspekte zu legen. (Berichtspunkt 5 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG II)
- e) Das Land OÖ sollte Entscheidungen im Zusammenhang mit dem Strategieprozess, wie z. B. Vorgaben zu den zu prüfenden Szenarien, in den Akten dokumentieren. (Berichtspunkt 7)
- f) Die künftige Unternehmensstrategie der FLG sollte vorab zwischen den betroffenen Fachbereichen des Landes abgestimmt werden. (Berichtspunkt 7 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III)
- g) Das Land OÖ sollte gemeinsam mit der Stadt Linz umgehend eine Aktualisierung und Neufassung des Gesellschaftsvertrages sowie der Geschäftsordnungen herbeiführen. (Berichtspunkte 8, 12, 13, 15, 16 und 24)
- h) Die FinD sollte darauf hinwirken, den Geschäftsführervertrag hinsichtlich Reisekostenregelungen zu sanieren. (Berichtspunkt 10)

- i) Angesichts der anstehenden Pensionierung des Geschäftsführers und der geplanten strategischen Neuaufstellung der FLG, sollte die FinD darauf hinwirken, dass die Neuausschreibung der Geschäftsführerposition ehestmöglich gestartet wird. (Berichtspunkt 10)
- j) Das Land OÖ sollte einzelfallbezogene Abweichungen von den Beteiligungsrichtlinien vermeiden und bei der nächsten Aktualisierung der Beteiligungsrichtlinien die aktuellen Betragsgrenzen für elektrisch betriebene Fahrzeuge übernehmen. (Berichtspunkt 11)
- k) Das Land OÖ sollte die Entsendung von Branchenvertretern aus dem Luftverkehr oder Tourismus in den Aufsichtsrat erwägen; eine Stimmweitergabe sollte innerhalb der Eigentümergrenzen stattfinden. (Berichtspunkt 12)
- l) Die FinD sollte in geeigneter Weise insbesondere gegenüber den Beteiligungen die Auslegung der Ratingklassen gemäß Ausschussbericht kommunizieren. (Berichtspunkt 22)
- m) Das Land OÖ sollte im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die Flughafen Linz GesmbH einwirken, um die Nutzung von Synergien mit dem Österreichischen Bundesheer weiter auszubauen und nutzungsorientierte Finanzierungsmodelle zu prüfen. (Berichtspunkte 52 und 57 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III)

An die FLG

- n) Bei der Ausarbeitung der neuen Strategie sollten datengestützte Analysen genutzt werden sowie Konzeption und Umsetzung möglichst zusammenfallen. (Berichtspunkt 6)
- o) Künftig sollte eine laufende Strategie-Evaluierung bzw. eine kontinuierliche Berichterstattung im Aufsichtsrat zu Strategie-Projekten vorgenommen werden. (Berichtspunkt 6)
- p) Es sollten aus der Identifikation allgemeiner Megatrends wie z. B. Klimawandel stärker strategische Ableitungen getroffen werden. (Berichtspunkt 6)
- q) Der Bau- und Investitionsausschuss sollte in seiner Funktion als Prüfungsausschuss Aufgaben wie z. B. die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems oder des Risikomanagementsystems übernehmen. (Berichtspunkt 15)
- r) Die FLG sollte mit dem Abschlussprüfer vereinbaren, dass der Vorsitzende des Aufsichtsrats über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. (Berichtspunkt 17)
- s) Es sollte geprüft werden inwieweit – abhängig von der weiteren strategischen Ausrichtung – der Masterplan noch aktuell ist und damit die Voraussetzungen für eine Aktivierung noch vorliegen. (Berichtspunkt 19)

- t) Die FLG sollte ein verschriftlichtes Regelwerk für den Veranlagungsprozess einführen. Dieses sollte neben Regelungen zum Ablauf des Veranlagungsprozesses und damit verbundenen IKS-Themen auch die Veranlagungsstrategie festlegen und die Verantwortlichkeiten von Geschäftsführung und Aufsichtsrat klar fixieren. Zudem sollte seitens Geschäftsführung in Zukunft jährlich ein Bericht zu Veranlagungen an den Aufsichtsrat erfolgen, der zu einzelnen Transaktionen und insbesondere über deren Risikoprofil berichtet. (Berichtspunkt 21)
- u) Der Management-Vertrag sollte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft und allenfalls aufgelöst werden. Weiters sollte die FLG prüfen, ob rechtliche Ansprüche seitens FLG gegenüber dem Kreditinstitut bestehen. (Berichtspunkt 22)
- v) Die Zustimmung zu einem Geschäftsvorgang, der die Wertgrenzen für genehmigungspflichtige Geschäfte überschreitet, ist künftig vor dessen Abschluss einzuholen. (Berichtspunkt 24)
- w) Die FLG sollte, wie im Rahmen des Strategieprojekts 2025 beauftragt, die strategische Ausrichtung prüfen; jedenfalls sollten sowohl die Kosten- als auch die Erlösstruktur geprüft werden. Angesichts der stetigen Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der FLG sollte die Geschäftsführung neben den strategischen Überlegungen intensiv auch nach Optimierungsmöglichkeiten im laufenden Betrieb suchen. (Berichtspunkte 29 und 35)
- x) Es sollte eine transparentere Zuordnung der Erlöse zu den einzelnen Geschäftsfeldern erfolgen. Weiters sollte die FLG umgehend Reformschritte bei der Abwicklung der Luftfracht hin zur Optimierung des Bereichs, etwa durch verstärkte Digitalisierung, setzen. (Berichtspunkt 29)
- y) Die FLG sollte regelmäßig die Mittelfristplanung rollierend aktualisieren, verstärkt in Szenarien planen und solche erstellen und dazu im Aufsichtsrat berichten. (Berichtspunkte 30 und 31)
- z) Die FLG sollte ehestmöglich für eine Nachbesetzung der Leitung des Bereichs Luftfracht sorgen. (Berichtspunkt 34)
- aa) Die FLG als Sektorenauftraggeber hat in Zukunft die vergaberechtlichen Vorgaben des BVergG 2018 für die Beschaffung von Dienstleistungsaufträgen einzuhalten. Zudem sollten verstärkt die internen Organisationsanweisungen eingehalten werden. Im Bereich der Direktvergabe sollten Vergleichsangebote eingeholt bzw. bei Vergaben knapp unter den Schwellenwerten jenes Vergabeverfahren gewählt werden, das dem nächsthöheren Schwellenwert entspricht. (Berichtspunkte 7, 35, 52 und 54)
- bb) Die FLG sollte – unter Einbindung des Betriebsrats – eine strukturierte Prüfung der Personalstruktur vornehmen. Ziel sollte sein, festzustellen, ob die Organisation insgesamt effizient aufgestellt ist, etwa in Bezug auf Arbeitszeitmodelle, Überstunden, Krankheitsausfälle oder andere relevante Indikatoren.

- Im Rahmen dieser Analyse könnte in einer Aufgabenanalyse systematisch erfasst werden, ob Doppelstrukturen oder personelle Engpässe bestehen und ob es Anhaltspunkte für Über- oder Unterauslastung gibt. (Berichtspunkt 36)
- cc) Es sollten alle Konten auf Kollektivzeichnung umgestellt werden. (Berichtspunkt 37)
 - dd) Die FLG sollte weitere Maßnahmen im Bereich der Compliance setzen, um nach vier Jahren in Folge auch eine bessere Selbstbewertung zu erreichen. (Berichtspunkt 38)
 - ee) Es sollten künftig alle Angaben zu Einladungen, Freikarten udgl. ab einem festzulegenden Wert an die Compliance Beauftragte gemeldet und dokumentiert werden. Dies sollte in einem internen Prozessablauf verschriftlicht werden. (Berichtspunkt 39)
 - ff) Die FLG sollte weiters mit den Eigentümern prüfen, ob ein nach klaren Kriterien im Vorhinein vereinbartes Anreizsystem im Personalbereich für die FLG geeignet wäre (Management by Objectives). (Berichtspunkt 39)
 - gg) Fehlende Prozesse wie jene zur Finanzveranlagung oder Zahlungsverkehr sollten ergänzt und der Umstellungsprozess der Software vorangetrieben werden. (Berichtspunkt 40)
 - hh) Die FLG sollte alle Optionen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten prüfen; auch im Zusammenhang mit einer PSO-Verbindung sollte auf die Vermarktungschancen der Strecke geachtet werden. Voraussetzung sind etwa ein reibungsloses Umsteigen ohne erneutes Einchecken oder eine breite Vermarktung (Codeshares). (Berichtspunkt 42)
 - ii) Der Incoming-Tourismus sollte weiter durch gezielte Kooperationen gestärkt werden. Dazu sollten Tourismus-Packages entwickelt werden, die mittelfristig auch auf anderen Incoming-Märkten eingesetzt werden können. (Berichtspunkt 42)
 - jj) Die FLG sollte Kooperationen und Aktivitäten auch im tschechischen Markt setzen, um die Kundenbasis zu erweitern. (Berichtspunkt 43)
 - kk) Es sollten verstärkt datengestützte Analysen über das Fluggastverhalten herangezogen werden. (Berichtspunkt 44)
 - ll) Die FLG sollte versuchen, frühzeitig und strukturiert den Risiken im Frachtbereich zu begegnen, z. B. indem weitere Frachtpartner gewonnen werden und die Zusammenarbeit mit der öö. Wirtschaft und Industrie ausgelotet wird. Weiters sollte sie prüfen, inwieweit angebotene Leistungen wirtschaftlich sind (z. B. Huftiertransporte) und ob mit den beanspruchten Flächen nicht andere Geschäftsmodelle möglich wären. (Berichtspunkt 45)
 - mm) Die Entgeltpolitik sollte als Teil der Gesamtstrategie berücksichtigt werden. (Berichtspunkt 47)

- nn) Das Incentive-Programm sollte angepasst werden, um z. B. die bestehenden Regelungen hinsichtlich Kumulation zu präzisieren. Weiters sollten in den mit den Fluggesellschaften geschlossenen Vereinbarungen neben Leistungskriterien eine allfällige Rückzahlungsverpflichtung für den Fall der Nichterfüllung der vereinbarten Kriterien vereinbart werden. (Berichtspunkt 48)
- oo) Angesichts der wirtschaftlichen Ergebnisse und der finanziellen Leistungsfähigkeit der FLG sollte der Umfang des Sponsorings geprüft und generell die Werbeaufwendungen vergleichend auf ihre Wirkung hin evaluiert werden, mit dem Ziel Mittel möglichst effizient und sparsam einzusetzen. (Berichtspunkt 49)
- pp) Im Rahmen der neuen Strategie sollten die zukünftig realistischen Maßnahmen zur Infrastrukturerneuerung bzw. gegebenenfalls -erweiterungen jedenfalls im Masterplan berücksichtigt werden. (Berichtspunkt 52)
- qq) Die FLG sollte die bestehende Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Bundesheer stärker institutionalisieren und entsprechende Projektstrukturen für die kommenden Projekte etablieren. Insbesondere die Abwicklung der Pistensanierung sollte konsequent auf die Nutzung von Synergien ausgerichtet werden. (Berichtspunkte 52 und 57)
- rr) Spätestens nach der Projektgenehmigung durch den Aufsichtsrat sollten die genehmigten Projekte mit einer eindeutigen Projektnummer versehen und diese bis zum Projektende beibehalten werden. Die Gliederungssystematik der Kostenverfolgung sollte sich verstärkt an einer österreichweit geltenden Norm oder Richtlinie orientieren. (Berichtspunkt 54)
- ss) Die FLG sollte beim Gastronomie-Pächter die Nachweise des geltend gemachten Verlustes und die zugehörige buchhalterische Darstellung (z. B. Grundlagen der Overheadkosten) einer genaueren Überprüfung unterziehen. Vor einer weiteren Verlängerung dieser Vereinbarung sollte eine grundsätzliche Überprüfung der Wirtschaftlichkeit durchgeführt werden. Dabei sollten eine Anpassung des Geschäftsmodells sowie andere Anreizsysteme geprüft werden. (Berichtspunkt 55)
- tt) Die FLG sollte die möglichen Varianten für die Anbindung an die Weststrecke unter Einbindung aller Beteiligten unbedingt einer Kosten-Nutzen-Analyse unterziehen; hierbei wäre auch zu prüfen, ob für dieses Projekt – wie bereits von anderen österreichischen Flughäfen – Fördermittel aus EU-Förderprogrammen wie z. B. CEF-Programm lukriert werden können. (Berichtspunkt 56)
- uu) Die Befahrung zur Zustandserfassung sollte weiter durchgeführt und die Vorarbeiten für die Pistensanierung abgeschlossen werden. (Berichtspunkt 57)
- vv) Der Aufteilungsschlüssel mit dem Österreichischen Bundesheer sollte auf Grund der jeweiligen technischen Anforderungen im Rahmen der Pistensanierung evaluiert und gegebenenfalls angepasst werden; gleichzeitig wäre

- zu prüfen, ob nicht alternative Formen einer Finanzierung wirtschaftlicher und flexibler wären; jedenfalls sind bei Instandhaltungsarbeiten auch die anteiligen Lohnkosten weiter zu verrechnen. (Berichtspunkt 57)
- ww) Das aktuelle Konzept für PFAS-Sofortmaßnahmen sollte in Abstimmung mit allen Beteiligten weiterentwickelt werden. Die Kostenschätzungen sind in Folge in den Investitionsplänen darzustellen. (Berichtspunkt 58)
- xx) Alle relevanten Gebäudeinformationen (z. B. Plan- und Vertragsunterlagen) sollten bedarfsgerecht in einer zentralen Datenbasis verwaltet und für die Nutzer bereitgestellt und das Raumbuch um gewisse Informationen erweitert werden. (Berichtspunkt 59)
- yy) Es sollte ein Abgleich mit den Planunterlagen vorgenommen werden, um die richtige Verrechnung der Betriebskosten bzw. die richtigen Bezugsgrößen für die Kostenrechnung zu gewährleisten. (Berichtspunkt 59)
- zz) Bei den Vermietungen sollten die Gründe für den Rückgang der Geschäftsergebnisse analysiert und Schritte zur Optimierung des laufenden Betriebes gesetzt werden. Hierbei sollte die FLG weiter verstärkt auf einen Bezug der Pächter zu den Geschäftsfeldern der FLG (z. B. Logistiker für Luftfracht) achten. (Berichtspunkt 60)
- aaa) Die FLG sollte das Energiemonitoring weiter ausbauen, um datenbasierte Entscheidungen zur weiteren Optimierung der Anlagen (Investitionen) zu erhalten. (Berichtspunkt 61)
- bbb) Die Umstellung auf alternative Antriebssysteme sollte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiter betrieben und auch auf andere Bereiche ausgeweitet werden; hierbei sollte die Nutzung von zukünftigen EU-Fördermitteln geprüft werden. (Berichtspunkt 62)

2 Beilagen

Linz, am 18. November 2025

Rudolf Hoscher

Direktor des Oö. Landesrechnungshofes

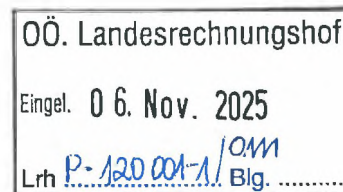


Connecting
Upper
Austria

Flughafen Linz GesmbH
Flughafenstraße 1
4063 Hörsching, Austria
www.linz-airport.com

+43 7221 600 1201
n.draskovits@linz-airport.com

L_nz



Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrter Herr Mag. Reindl,

hier unsere Stellungnahme:

Punkt 29.2. Frachtbereich.

Im Frachtbereich wurden bereits 2024 umfangreiche Reformschritte, in den Abläufen und in der Organisation, umgesetzt. Diese werden eine deutliche DB-Verbesserung ab 2025, insbesondere ab 2026, nach sich ziehen. Die, vom LHR geforderte, Einbeziehung der Landgebührenumsätze für Frachtflugzeuge von ca. €1 Mio. bis €1,2 Mio pa bedeutet eine Umkehr des Deckungsbeitrages ins Positive. Der gesamte Frachtbereich hatte somit auch in den vergangenen Jahren ein positives Betriebsergebnis.

Punkt 22.1. OÖ-Spekulationsverbot

Wir haben unsere Hausbank um eine Stellungnahme gebeten, da uns der vom LHR beschriebene Ausschussbericht nicht bekannt war.

Anbei die Antwort unserer Hausbank:

Das Gesetz erlaubt nur Anleihen mit mindestens einem guten Rating. Der Begriff „gutes Rating“ wird im Gesetz selbst jedoch nicht näher definiert, weshalb beide Vertragsparteien von einem gewissen Interpretationsspielraum ausgegangen sind. Der nun vom LRH als Argumentationsgrundlage herangezogene Ausschussbericht zum Entwurf des OÖ. FGSVG war uns und vermutlich auch Ihrer Gesellschaft nicht bekannt. Im Rahmen des Portfolio-Management-Vertrages wurde daher mit dem Kunden Flughafen Linz vereinbart, ausschließlich Anleihen mit einem Investment-Grade-Rating oder einem entsprechenden internen Rating zu erwerben. Mit dieser Vereinbarung gehen wir bis heute davon aus, dem Gesetz entsprochen zu haben. Diese Vereinbarung kann jedoch jederzeit angepasst oder geändert werden.

Wir schlagen vor, unsere Vereinbarung dahingehend zu modifizieren, dass zukünftige Neuanschaffungen lediglich im Ratingbereich „A-“ oder besser erfolgen dürfen.

Wir werden die beschriebene Neuausrichtung in den nächsten Gesprächen mit der Bank umsetzen, das Portfolio entsprechend bereinigen und die Konditionen optimieren.

Punkt 44.1 / Seite 67 Marketing und Streckenentwicklung

Anmerkung der FLG zum Absatz 3 „datengestützte Analyseanbieter“:

Am Markt bieten unterschiedliche Anbieter datengestützte Routen-Simulations-Programme an. So z.B. AOG, Beontra, Cirium oder RDC.

Regionalflyhähfen haben diese Simulations-Programme in der Regel nicht im Einsatz, weil sie mit sehr hohen, jährlichen Lizenzgebühren verbunden sind.

Die FLG kann auf Strecken, die in der Vergangenheit bedient wurden, die historischen Daten in jedem Detaillierungsgrad nachvollziehen.

Punkt 54.1. / Seite 80-83 Gastronomie

Die Verlustabdeckungen für ■■■■■ Gastronomie stellen sich aus unserer Sicht wie folgt dar:

- 2019:	€10.000	wurden mit Verlustabdeckung 2020 abgerechnet
- 2020:	€87.493	inkl. Anlaufverluste 2019
- 2021:	€104.872	
- 2022:	€140.605	
- 2023:	€145.884	
- 2024:	€170.599	

Somit sollte die Verlustabdeckung auf Seite 83 aus unserer Sicht wie folgt lauten:

1. 2019-2022: €332.971 (statt €382.986)
2. 2023-2024: €316.483 (statt €354.536)

Das erste operative Jahr 2019 hatte bei 436.000 Passagieren einen geringfügigen Anlaufverlust von nur €10.000.

Ein wichtiger Gesichtspunkt ist, dass von ■■■■■ nicht nur die Gastronomie und der Duty Free Shop betrieben wird, sondern wir noch weitere Einnahmen aus dieser Kooperation haben.

Im GJ 2024 auf Seite 82 werden die Pachteinnahmen richtigerweise mit €35.000 pa beziffert

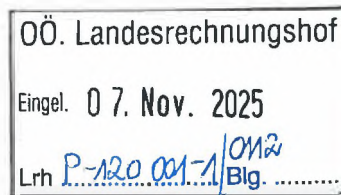
- ■■■■■ nutzt noch die Küche im 1. Stock gegen eine Gebühr von ca. €12.000 pa.
- Er betreibt für uns die VIP-Lounge im 1. Stock mit einem Nettoerlös von ca. €11.000 pa.
- wir haben an ■■■■■ im Keller eine, sonst nicht vermietbare Fläche, um €32.000 pa vermietet (Produktion von Waren für den Handel und andere externe Kunden).

Somit ist die Gesamtrechnung 2024 für uns mit €90.000 Einnahmen und €170.599 Verlustabdeckung immer noch negativ, aber dieses Minus von €80.599 wird sich in den nächsten Jahren ins Plus drehen.

Mit freundlichen Grüßen,



Mag. Norbert Draskovits
Flughafen Linz GesmbH
Geschäftsführer



Geschäftszeichen:
LAHO-2025-78581/5-FC

Bearbeiter/-in: Mag. Dr. Christiane Frauscher, MBA
Tel: (+43 732) 77 20-11300
Fax: (+43 732) 77 20-0732 7720-215019
E-Mail: office@ooe-landesholding.at

Mag. Gerald Reindl
Oö. Landesrechnungshof
Promenade 31
4020 Linz

Linz, 07.11.2025

Initiativprüfung Flughafen Linz GesmbH

Sehr geehrter Herr Mag. Reindl!

Zum Berichtsentwurf des Oö. Landesrechnungshofes betreffend Initiativprüfung Flughafen Linz GesmbH nehmen wir wie folgt Stellung:

- Das Land OÖ ersucht den Berichtspunkt 33.1 mit folgenden Inhalt....*Die FLG erhielt bis Anfang 2025 keine COVID-19-Wirtschaftshilfen bspw. aus Verlustersatz oder Fixkostenzuschuss. Laut Förderbedingungen waren Unternehmen im Alleineigentum der öffentlichen Hand von diesen Hilfen ausgenommen. Die FLG ermittelte entgangene COVID-19-Förderungen in der Höhe von 5,9 Mio. Euro.....* in die Kurzfassung (1) aufzunehmen.
- Das Land OÖ (Abt. WI) hält zu Berichtspunkt 5 – Verbesserungsvorschlag II fest, dass das Thema Flughafen und Flugverkehr in der Logistikstrategie „#upperLOGISTICS2030“ behandelt wird.

Mit freundlichen Grüßen!

Für die OÖ Landesholding GmbH:

Mag. Dr. Christiane Frauscher, MBA

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter:
<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an das Amt der OÖ. Landesregierung, Direktion Finanzen, Landhausplatz 1, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.

