

Presseinformation

des Oberösterreichischen Landesrechnungshofes

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

LRH-Direktor Mag. Rudolf Hoscher

am

18. November 2025

zum Thema

Initiativprüfung

Flughafen Linz GesmbH (2025)

Hohe Verluste und ungewisser Kapitalbedarf erfordern Neustart

Beim Flughafen Linz handelt es sich um einen Militärflughafen mit ziviler Nutzung, der für den Wirtschaftsstandort OÖ Bedeutung hat. Er bewegt sich im Spannungsverhältnis der Interessen aus Verkehr, Wirtschaft, Tourismus, Klima und Anrainer:innen sowie der finanziellen Lage der Eigentümer. Seit 1996 hat die Flughafen Linz GesmbH rund 29,6 Mio. Euro an die Eigentümer ausgeschüttet. In den letzten Jahren erlebte der Flughafen Linz schwierige Zeiten. Die Flughafen Linz GesmbH fuhr seit 2020 einen kumulierten Verlust von rund 36,8 Mio. Euro ein. Wie hoch der Kapitalbedarf in den nächsten zehn Jahren sein wird, ist ungewiss. Unter anderem stehen Groß-Investitionen, wie die Pistensanierung, an. Dazu kommen Kosten aus der PFAS-Kontamination, die aktuell nicht abschätzbar sind. Aus Sicht des LRH sind eine Neuausrichtung und Optimierungen bei Strategie und Steuerung notwendig.

Das Fehlen internationaler Flugreisender bzw. einer verstärkten Zusammenarbeit mit Stakeholdern wurden bereits 2007 in einer Initiativprüfung des LRH aufgezeigt. Die aktuelle Prüfung unterstreicht die Notwendigkeit, Fluggesellschaften und Flugverbindungen anzuwerben und Abhängigkeiten zu reduzieren. Der Flughafenbetrieb ist derzeit nicht kostendeckend und die Erlöse stammen zunehmend aus den Nebenbetrieben. Daher sind sowohl die Kosten als auch die Erlösstruktur zu prüfen – der LRH zeigt dazu einzelne Bereiche im Bericht auf. Wichtig ist es darüber hinaus, die Vorgaben des Oö. Spekulationsverbots einzuhalten.

Der vorliegende Bericht richtet insgesamt 54 Verbesserungsvorschläge an den Flughafen Linz bzw. dessen Eigentümer.

Der LRH hat die strategische und wirtschaftliche Ausrichtung sowie die Investitionstätigkeit und Organisation der Flughafen Linz GesmbH geprüft. Diese betreibt den zivilen Teil des Linzer Flughafens und steht je zur Hälfte im indirekten Eigentum des Landes OÖ und der Stadt Linz. Seit 1996 schüttete die Flughafen Linz GesmbH rund 29,6 Mio. Euro an die Eigentümer aus; 13,3 Mio. Euro davon an das Land OÖ. „2008 erlebte der Linzer Flughafen mit einem Passagieraufkommen von 800.000 einen Höhepunkt, seither ist er mit einem starken Rückgang der Passagiere und des Flugangebots konfrontiert“, erörtert LRH-Direktor Mag. Rudolf Hoscher. Die Gründe dafür sind mannigfaltig, die COVID-19-Pandemie, geopolitische Verwerfungen seit 2020 und strukturelle Änderungen am österreichischen Markt zählen dazu. „Der kumulierte Verlust seit 2020 betrug rund 36,8 Mio. Euro“, führt Hoscher aus. Er verweist zudem auf den ungewissen Kapitalbedarf in der nahen Zukunft, etwa für die Sanierung der Kontamination mit der sogenannten Ewigkeitschemikalie PFAS bzw. die Sanierung der Landepiste. Die Flughafen Linz GesmbH verbrauchte in den verlustreichen Jahren die Mittel, die sie für die geplante Pistensanierung angespart hatte.

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. Die Flughafen Linz GesmbH würde allerdings im

aktuellen Zuschnitt zusätzliches Kapital von rund 27,6 Mio. Euro bis zu 45 Mio. Euro bis 2035 benötigen, auch für die ab 2030 geplante Pistensanierung.

Diese Bandbreite ist allerdings mit großen Unsicherheiten verbunden. Noch nicht eingepreist sind beispielsweise der angekündigte Wegfall der Verbindung Linz - Frankfurt, diverse Investitionen oder der laufende Betrieb und eine zeitweise Pistensperre ab 2030. Die künftige strategische Ausrichtung wird die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafenbetriebs entscheidend beeinflussen. Hinzu kommt, dass Zuschüsse den Beschränkungen des EU-Beihilferechts unterliegen. Nach gültiger EU-rechtlicher Lage sind Betriebsbeihilfen höchstens im Übergangszeitraum bis 2027 zulässig; insofern wird es wichtig sein, wie die derzeit stattfindende Überarbeitung des Rechtsrahmens seitens der EU-Kommission ausfällt. Zudem ergibt sich aus der Begrenzung der Beihilfeintensität voraussichtlich ein Finanzierungsbedarf, der durch die Flughafen Linz GesmbH wahrscheinlich nicht mehr gedeckt werden kann; als alternative Möglichkeiten bestehen z. B. eine Fremdfinanzierung oder der Einstieg privater Investoren.

„Die Führung der Flughafen Linz GesmbH wird in einer strategischen Neuausrichtung gefordert sein, die einzelnen Geschäftsfelder, wie Linien- und Charterverkehr, Fracht, Vermietung oder Parkplätze in Bezug auf ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen, rasch tragfähige Konzepte für den Flughafenbetrieb zu entwickeln und Entscheidungsgrundlagen für die Eigentümer:innen vorzulegen“, erklärt Hoscher. Erschwerend sei, dass die Geschäftsfelder stark zusammenhängen; beispielsweise ergeben sich die Parkgebühren als Teil des Passagiergeschäfts.

„Verschiedene Themen, wie fehlende internationale Flugreisende (Incoming) oder noch stärkere Zusammenarbeit mit Stakeholdern, sind seit langem bekannt. Wir haben diese bereits 2007 in einer Initiativprüfung aufgezeigt“, sagt der LRH-Direktor. Er verweist darauf, dass der Flughafen Linz trotz seiner Bedeutung kaum Niederschlag in den offiziellen Landesstrategien fand. Das Land OÖ sollte den Flughafen Linz daher in diesen Strategien mitberücksichtigen. Der LRH thematisiert weiters fehlende Ziel- und Ressourcenvereinbarungen für die Flughafen Linz GesmbH. Hier ist das Land OÖ als indirekter Eigentümer gefordert, eine langfristige strategische Ausrichtung für den Flughafen Linz zu entwickeln. Diese müsse aufgrund der mehrjährigen finanziellen Bedarfe und volkswirtschaftlichen Auswirkungen dem Oö. Landtag vorgelegt werden.

Auch hinsichtlich der Unternehmensstrategie zeigt der LRH Verbesserungspotential auf: diese zielt zwar auf Wachstum sowie Premiumqualität ab, sie stammt aber aus dem Jahr 2018 und ist nicht mehr aktuell. Zum Zeitpunkt der Prüfung überarbeitete die Flughafen Linz GesmbH ihre Unternehmensstrategie mit externer Begleitung. Die Neuausrichtung prüft auch Szenarien, wie eine Reduktion der Geschäftsfelder, z. B. nur Fracht oder Charterflug. „Aus unserer Sicht startete die Überarbeitung sehr spät. Das Land OÖ sollte die künftige Unternehmensstrategie vorab zwischen den betroffenen Fachbereichen des Landes abstimmen“, empfiehlt Hoscher.

Obwohl das Management der Flughafen Linz GesmbH versuchte, Fluggesellschaften an den Standort zu holen, ging das Flugangebot für Kund:innen stark zurück. Beispielsweise fiel die einzige Anbindung zum Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt bereits 2024 für mehrere Monate weg. Das hatte einen Passagierückgang auf rund 181.000 im Jahr 2024 (2019: rund 436.000) zur Folge. Trotz Wiederaufnahme dieser essenziellen Streckenverbindung blieb die Nachfrage, auch aufgrund zahlreicher Flugausfälle, unter den Erwartungen. Die Fluggesellschaft gab die erneute Einstellung der Flugverbindung ab Ende Oktober 2025 bekannt.

Um in der derzeitigen Ausrichtung kostendeckend zu wirtschaften, wären mindestens 500.000 Passagiere nötig. Angesichts der komplexen Problemlage legt der LRH unter anderem folgende Empfehlungen für die Flughafen Linz GesmbH vor:

- alle Optionen (auch Streckenausschreibungen) für Flugverbindungen prüfen und für die Streckenentwicklung verstärkt datengestützte Analysen einsetzen
- Kooperationen für ankommende Gäste (Incoming) mit den öö. Tourismus-Partner:innen ausbauen
- Kundenbasis erweitern und das gesamte Einzugsgebiet aktiv berücksichtigen, wie etwa den tschechischen Markt
- Geschäftspartner:innen diversifizieren und zusätzliche Fluggesellschaften und Flugverbindungen gewinnen
- Potentiale für Einsparungen heben, etwa bei externen Dienstleistungen sowie die Kürzung bzw. Streichung von Aufwendungen für Repräsentation und Sponsoring

Weitere Prüfungsfeststellungen des LRH

Die LRH-Prüfung zeigt, dass der Flughafenbetrieb nicht kostendeckend ist und die Erlöse zunehmend aus anderen Geschäftsfeldern, wie Fracht, Vermietung oder Parkplätze, stammen. Der Anteil dieser Nebenbetriebe machte im Jahr 2019 etwa ein Drittel der Erlöse aus und betrug 2024 knapp die Hälfte. In der Kostenrechnung war auch der Frachtbereich ab 2023 nicht mehr kostendeckend, was jedoch auf falsche Abgrenzungen zurückzuführen war, wie der LRH in der Prüfung aufzeigte.

Für öffentliche Zivilflugplätze besteht eine Betriebspflicht, mit der hohe Fixkosten verbunden sind. Die Gestaltung der Flughafen-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. „Wichtig ist es, die rechtlichen Bestimmungen bei der Gewährung von Preisnachlässen einzuhalten“, führt der LRH-Direktor aus.

Im Zuge ihrer strategischen Neuausrichtung wird die Flughafen Linz GesmbH ihre Kosten- und Erlösstruktur kritisch prüfen und zudem nach Optimierungsmöglichkeiten im laufenden Betrieb suchen müssen, um die Ertragslage wesentlich zu verbessern. Es gilt, Potentiale für Einsparungen, etwa bei externen Dienstleistungen sowie Aufwendungen für Repräsentation und Sponsoring zu heben und die gewährten Verlustabdeckungen etwa an einen Pächter zu hinterfragen: „Das Ziel sollte sein, den Unterstützungsbedarf durch die Eigentümer zu minimieren“, erklärt der LRH-Direktor.

Dem LRH sprang die hohe Fluktuation in gewissen Personalbereichen während seiner Prüfung ins Auge. Da der Personalaufwand im Zuge kollektivvertraglicher Erhöhungen stieg, ist eine Prüfung der Personalstruktur – auch vor dem Hintergrund des anstehenden Geschäftsführerwechsels – erforderlich, denn die Veränderung des Aufwands deckte sich nicht mit der wirtschaftlichen Entwicklung.

Die Flughafen Linz GesmbH verfügte 2019 über Veranlagungen von rund 30,1 Mio. Euro. Rund 20,6 Mio. Euro davon hatte sie in Wertpapiere veranlagt – ein Teil in solche, die dem gesetzlichen Oö. Spekulationsverbot aufgrund ihres Risikoprofils widersprachen. „Die Vorgaben des Oö. Spekulationsverbots, aber auch interne Genehmigungsvorgaben, sind unbedingt einzuhalten. Bei diesen Veranlagungen trat trotz der Hereinnahme erhöhter Risiken im Finanzergebnis ein überschaubarer Erfolg ein.“, unterstreicht Hoscher.

Die Infrastruktur für den Passagier- und Frachtbetrieb des Linzer Flughafens ist funktionell, gleichzeitig waren 76 Prozent der Sachanlagen bereits abgeschrieben. Neben der 2030 geplanten Generalsanierung der Piste mit einem Volumen von ca. 25 Mio. Euro ergibt sich ein zusätzlicher Investitionsbedarf. Auch das Österreichische Bundesheer plant mit seinem „Aufbauplan 2032+“ große Investitionen am Fliegerhorst Vogler. „Es wäre sinnvoll, bei der Abwicklung der anstehenden Infrastrukturprojekte Synergien zu nutzen“, regt Hoscher an, um die bestehende Zusammenarbeit zu intensivieren.

Für die anstehenden Groß-Investitionen, nämlich Neugestaltungen am Flughafen aufgrund des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke und Anbindung der geplanten Regionalbahnhaltestelle, sind die Konzepte ebenfalls weiterzuentwickeln und sparsam umzusetzen. Bei der Pisten-sanierung sollten nutzungsorientierte Finanzierungsmodelle geprüft werden.

Der Bericht enthält keine Empfehlungen an den – neben dem Land Oberösterreich – zweiten Eigentümer der Flughafen Linz GesmbH, da hierfür keine Prüfständigkeit besteht.

Rückfragen-Kontakt:

Dr. Friederike Riekhof (+43) 732 7720-14091 oder mobil (+43) 664 60072-14091

Simone Mayr-Kirchberger, MA (+43) 732 7720-11425 oder mobil (+43) 664 60072-11425

Weitere Informationen unter <http://www.lrh-ooe.at>