



**Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.,  
Innsbruck**

Jahresabschluss  
und Lagebericht zum  
31. Dezember 2021

<b>Aktiva</b>	31.12.2021 EUR	31.12.2020 TEUR	<b>Passiva</b>	31.12.2021 EUR	31.12.2020 TEUR
<b>A. Anlagevermögen</b>			<b>A. Eigenkapital</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. eingefordertes Stammkapital	10.000.000,00	10.000
1. Software sowie Lizenzen	120.876,43	217	<i>übernommenes Stammkapital</i>	10.000.000,00	10.000
II. Sachanlagen			<i>einbezahltes Stammkapital</i>	10.000.000,00	10.000
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	62.026.072,12	49.279	II. Gewinnrücklagen		
<i>davon Grundwert</i>	3.996.836,06	3.997	1. andere Rücklagen (freie Rücklagen)	58.078.451,18	58.078
2. technische Anlagen und Maschinen	1.008.360,84	1.125	III. Bilanzverlust (Bilanzgewinn)	-5.491.876,72	3.274
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.165.389,18	3.981	<i>davon Gewinnvortrag</i>	3.273.912,84	3.274
4. geleistete Anzahlungen	23.604,00	0		<b>62.586.574,46</b>	<b>71.352</b>
	66.223.426,14	54.385	<b>B. Investitionszuschüsse</b>	<b>280.000,00</b>	<b>0</b>
III. Finanzanlagen			<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Beteiligungen	15.950,00	16	1. Rückstellungen für Abfertigungen	5.106.692,00	5.115
	<b>66.360.252,57</b>	<b>54.617</b>	2. sonstige Rückstellungen	2.754.508,63	3.053
				<b>7.861.200,63</b>	<b>8.168</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.525.538,06	0
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	571.214,15	269	<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	16.525.538,06	0
2. Waren	372.389,45	400	2. erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	16.813,17	0
	943.603,60	669	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	16.813,17	0
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.543.201,63	1.556
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.731.817,30	361	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	8.543.201,63	1.556
<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	1.731.817,30	361	4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	203.516,44	308
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	1.044,89	0	<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	201.766,44	73
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	1.044,89	0	<i>davon sonstige</i>	1.750,00	235
<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	1.044,89	0	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	203.516,44	308
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	2.199.585,60	1.687	5. sonstige Verbindlichkeiten	563.400,56	448
			<i>davon aus Steuern</i>	134.244,27	191
			<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	378.408,98	210

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

Bilanz  
zum 31.12.2021

<b>Aktiva</b>	31.12.2021 EUR	31.12.2020 TEUR	<b>Passiva</b>	31.12.2021 EUR	31.12.2020 TEUR
<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	<i>2.199.585,60</i>	<i>1.687</i>	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	<i>563.400,56</i>	<i>448</i>
	3.932.447,79	2.049		<b>25.852.469,86</b>	<b>2.312</b>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	<u>23.168.769,53</u>	<u>22.342</u>	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	<i>9.326.931,80</i>	<i>2.312</i>
	<b>28.044.820,92</b>	<b>25.060</b>	<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	<i>16.525.538,06</i>	<i>0</i>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>263.025,62</b>	<b>244</b>	<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>79.592,64</b>	<b>91</b>
<b>D. Aktive latente Steuern</b>	<b>1.991.738,48</b>	<b>2.001</b>			
<b>Summe Aktiva</b>	<b>96.659.837,59</b>	<b>81.923</b>	<b>Summe Passiva</b>	<b>96.659.837,59</b>	<b>81.923</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

01.01.2021 bis 31.12.2021

	2021 EUR	2020 TEUR
<b>1. Umsatzerlöse</b>	<b>8.196.891,98</b>	<b>20.127</b>
<b>2. sonstige betriebliche Erträge</b>		
a) Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	150,00	4
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	297.627,02	173
c) übrige	2.734.385,36	2.717
	<b>3.032.162,38</b>	<b>2.893</b>
<b>3. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen</b>		
a) Materialaufwand	476.695,20	1.324
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.087.050,40	2.930
	<b>2.563.745,60</b>	<b>4.254</b>
<b>4. Personalaufwand</b>		
a) Löhne	1.512.256,72	1.877
b) Gehälter	5.185.644,22	5.315
c) soziale Aufwendungen	2.535.088,15	2.853
aa) Aufwendungen für Abfertigungen, Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen und Aufwendungen für Altersversorgung	326.038,14	314
bb) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	2.064.718,93	2.378
cc) übrige	144.331,08	161
	<b>9.232.989,09</b>	<b>10.046</b>
<b>5. Abschreibungen</b>		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	<b>4.656.518,65</b>	<b>4.412</b>
<b>6. sonstige betriebliche Aufwendungen</b>		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen fallen	34.513,48	31
b) übrige	3.471.330,43	3.853
	<b>3.505.843,91</b>	<b>3.884</b>
<b>7. Zwischensumme aus Z 1 bis 6 (Betriebsergebnis)</b>	<b>-8.730.042,89</b>	<b>424</b>
<b>8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge</b>	<b>27.807,17</b>	<b>70</b>
<b>9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen</b>	<b>52.301,56</b>	<b>46</b>
<b>10. Zwischensumme aus Z 8 bis 9 (Finanzergebnis)</b>	<b>-24.494,39</b>	<b>24</b>
<b>11. Ergebnis vor Steuern (Summe aus Z 7 und Z 10)</b>	<b>-8.754.537,28</b>	<b>448</b>
<b>12. Steuern vom Einkommen</b>	<b>11.252,28</b>	<b>-190</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

01.01.2021 bis 31.12.2021

	2021 EUR	2020 TEUR
<i>davon latente Steuern</i>	9.502,28	-422
<b>13. Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-8.765.789,56</b>	<b>638</b>
<b>14. Jahresfehlbetrag/-überschuss</b>	<b>-8.765.789,56</b>	<b>638</b>
<b>15. Zuweisung zu Gewinnrücklagen</b>	<b>0,00</b>	<b>638</b>
<b>16. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr</b>	<b>3.273.912,84</b>	<b>3.274</b>
<b>17. Bilanzverlust (Bilanzgewinn)</b>	<b>-5.491.876,72</b>	<b>3.274</b>

## Anhang

### ***der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. zum Jahresabschluss per 31.12.2021***

Die Gesellschaft hat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 nach den Vorschriften des UGB in der geltenden Fassung erstellt. Dabei wurden die Grundsätze der Vollständigkeit, der Wesentlichkeit, der Einzelbewertung und der Vorsicht eingehalten. Hinsichtlich der Bewertung wurde von der Unternehmensfortführung ausgegangen.

Die Gesellschaft ist als mittelgroße Kapitalgesellschaft gemäß § 221 UGB einzustufen.

#### **1. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung und der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, aufgestellt.

Die Bilanzierung, die Bewertung und der Ausweis der einzelnen Positionen des Jahresabschlusses wurden nach den allgemeinen Bestimmungen der §§ 195 bis 211 UGB i.d.F. des BGBl I 2015/22 (RÄG 2014) unter Berücksichtigung der Sondervorschriften für Kapitalgesellschaften der §§ 221 bis 235 sowie der §§ 236 bis 239 und 266 UGB vorgenommen.

##### **1.1. Anlagevermögen**

Erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** wurden mit den Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige bzw. außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt.

Den planmäßigen Abschreibungen wurde ein Abschreibungssatz von 25 % bis 33,33 % zugrunde gelegt.

Das **Sachanlagevermögen** wurde zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt und, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert.

Die **planmäßigen Abschreibungen** wurden, den aktuellen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend, nach der voraussichtlichen Nutzungsdauer der Vermögensgegenstände und gemäß den steuerlichen Vorschriften linear vorgenommen.

Zur Ermittlung der **Abschreibungssätze** wurde generell die lineare Abschreibungsmethode gewählt. Die Gebäude wurden jährlich mit 2,5 %, die Grundstückseinrichtungen mit 3 % bis 10 % abgeschrieben. Die Abschreibungssätze für das übrige Sachanlagevermögen betragen zwischen 5 % und 25 %. Als Restbuchwert nach vollständiger Abschreibung gilt ein Wert von EUR 0,01.

Die **geringwertigen Vermögensgegenstände** wurden im Jahr der Anschaffung aufwandswirksam verrechnet.

Die **Finanzanlagen** wurden mit den Anschaffungskosten angesetzt.

Außerplanmäßige **Abschreibungen** waren nicht vorzunehmen.

**Zuschreibungen** bei Wegfall der Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung waren nicht vorzunehmen.

## 1.2. Umlaufvermögen

**Hilfs- und Betriebsstoffe** und **Waren** wurden zu Anschaffungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bewertet. Die Bestandsbewertung erfolgte für Hilfs- und Betriebsstoffe nach dem Prinzip first-in first-out, für Waren nach dem gewogenen Durchschnittspreisverfahren.

Bei den Waren wurde eine Pauschalwertberichtigung im Ausmaß von 3 % für Schwund gebildet.

Die **Forderungen** wurden dem Vorsichtsprinzip entsprechend mit dem Niederstwert angesetzt. Falls Risiken hinsichtlich der Einbringlichkeit bestanden, wurden Einzelwertberichtigungen gebildet, Pauschalwertberichtigungen wurden nicht vorgenommen.

## 1.3. Aktive latente Steuern

Die auf Unterschiede zwischen unternehmensrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen von Bilanzposten zum Stichtag entfallende latente Steuer wurde in der Bilanz erfasst. Aktive und passive latente Steuern wurden saldiert.

## 1.4. Rückstellungen

Die Rückstellungen für Abfertigungen und Jubiläumsgelder wurden für gesetzliche und kollektivvertragliche Ansprüche nach finanzmathematischen Grundsätzen ermittelt.

Als Ansammlungsverfahren wurde das Teilwertverfahren angewendet, die Bewertung erfolgte unter Zugrundelegung folgender Rechnungsgrundlagen:

- Die Berechnung wurde auf Basis des Anti-Gold-Plating-Gesetzes 2019 von versicherungsmathematischen Grundsätzen auf finanzmathematische Berechnung im Jahr 2019 umgestellt. Nach geltendem Recht ist die finanzmathematische Berechnung zulässig.
- Rechnungszinssatz: 1,19 % für Abfertigungen (Restlaufzeit 12 Jahre, im Vorjahr 1,58%) und 1,35 % für Jubiläum (Restlaufzeit 15 Jahre, im Vorjahr 1,4%)
- künftige Bezugserhöhungen (Gehaltstrend): 3,0 % p.a. (Vorjahr 3,0 %)
- Fluktuation: 3,12 % (Vorjahr 3 %)
- Pensionsantrittsalter: 63 Jahre entsprechend den jeweiligen Verträgen (Vorjahr 63 Jahre bei Frauen und bei Männern)
- Ansammlungszeitraum: bis zum Zeitpunkt des Pensionsantritts bei Abfertigungsrückstellungen, bis zum Erreichen der jeweiligen Firmenjubiläen bei Jubiläumsgeldrückstellungen

Der Rechnungszinssatz orientiert sich an dem Durchschnittszinssatz der 7 vorangegangenen Abschlussstichtage von Unternehmensanleihen mit ausgezeichneter Bonitätseinstufung und einer Restlaufzeit von 12 Jahren für Abfertigungsrückstellungen einer Restlaufzeit von 15 Jahren für die Jubiläumsgeldrückstellungen.

Die übrigen **sonstigen Rückstellungen** wurden dem Vorsichtsprinzip entsprechend angesetzt.

## 1.5. Verbindlichkeiten

**Verbindlichkeiten** wurden mit dem Erfüllungsbetrag unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der Vorsicht angesetzt.



## 2. Erläuterungen zur Bilanz

### 2.1. Anlagevermögen

Zur Entwicklung der einzelnen Positionen des **Anlagevermögens** und der Aufgliederung der Jahresabschreibung wird auf den Anlagenspiegel verwiesen (§ 226 Abs. 1 UGB).

Die Zugänge zum Anlagevermögen betrafen insbesondere die Pistengeneralsanierung und den Kauf den Hangar IV am Flughafen von der Austrian Airlines. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Projekte erfolgten im Geschäftsjahr 2021, ausgenommen die Arbeiten zur Fertigstellung der Piste, welche erst nach dem Winter erledigt werden können.

Im Geschäftsjahr wurden keine Zuschreibungen vorgenommen.

Der Grundwert der unbebauten Grundstücke beträgt EUR 3.964.231,61 (Vorjahr: TEUR 3.964) - der Grundwert der bebauten Grundstücke beträgt EUR 32.604,45 (Vorjahr: TEUR 33).

Die Darstellung des Anlagenspiegels findet sich als Beilage zum Anhang.

### 2.2. Umlaufvermögen

#### 2.2.1. Vorräte

Der Bestand der **Hilfs- und Betriebsstoffe** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 301.782,20 auf EUR 571.214,15 (Vorjahr: TEUR 269).

Der Bestand der **Waren** verringerte sich um EUR 27.120,37 auf EUR 372.389,45 (Vorjahr: TEUR 399).

#### 2.2.2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen EUR 1.731.817,30 (Vorjahr: TEUR 361.484,71), die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betragen mit EUR 1044,89 (Vorjahr: TEUR 1) und mit EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 0) die Forderungen aus dem konzernweiten Cash-Pooling.

In den sonstigen Forderungen sind Beträge in Höhe von EUR 2.199.585,60 (Vorjahr: TEUR 1.687) aus der Verrechnung mit Behörden, betreffend der AMS Kurzarbeit enthalten sowie Forderungen gegenüber dem Finanzamt, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden. Der Wert der sonstigen Forderungen beträgt EUR 138 (Vorjahr: TEUR 1.496).

### 2.2.3. Kassenbestand

Diese Position beträgt im Bilanzjahr EUR 23.168.769,53 (Vorjahr: TEUR 22.342).

### 2.2.4. Aktive latente Steuern

Die folgende Tabelle stellt die Differenzen zwischen Ansätzen in der Unternehmensbilanz und Ansätzen in der Steuerbilanz dar, auf denen die Posten für latente Steuern beruhen sowie die Bewegungen dieser Posten gegenüber dem Vorjahr. Der zugrunde gelegte Steuersatz beträgt 25 %.

Aktive latente Steuern								
Bezeichnung des jeweiligen Postens	Unternehmensrechtlicher Ansatz	Steuerrechtlicher Ansatz	Differenz	Steuersatz	Aktive Steuerlatenz	Passive Steuerlatenz	Stand Vorjahr (+ = aktiv, - = passiv)	Bewegung
Anlagevermögen	66 360 252,57	71 951 896,90	5 591 644,33	0,25	1 397 911,08	-	1 404 208,06	- 6 296,97
Rückstellung Abfertigungen	5 106 692,00	3 130 364,87	-1 976 327,13	0,25	494 081,78	-	496 724,23	- 2 642,45
Sonstige Rückstellungen	2 092 255,98	1 343 555,24	- 748 700,74	0,25	187 175,19	-	190 556,11	- 3 380,93
Unversteuerte Rücklagen	-	349 718,24	349 718,24	0,25	-	- 87 429,56	- 90 247,63	2 818,07
Summe	73 559 200,55	76 775 535,25	3 216 334,70		2 079 168,05	- 87 429,56	2 001 240,77	- 9 502,27

## 2.3. Passiva

### 2.3.1. Eigenkapital

Das Eigenkapital beträgt nach Hinzurechnung des **Bilanzverlustes** EUR 62.588.324,46 (Vorjahr: TEUR 71.352) und liegt somit um EUR 8.764.039,56 unter dem Vorjahreswert.

Im Abschlussjahr wurde den **Gewinnrücklagen** ein Betrag von EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 638) zugewiesen.

### 2.3.2. Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Vorsorgen für Jubiläumsgelder in Höhe von EUR 1.620.542 (Vorjahr: TEUR 1.562), nicht konsumierte Urlaube in und Zeitausgleich in Höhe von EUR 471.713,98 (Vorjahr: TEUR 461), kollektiv-vertragliche Prämien in Höhe von EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 33) und sonstige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von EUR 524.152,65 (Vorjahr: TEUR 481) enthalten.

### **2.3.3. Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 201.766,44 (Vorjahr: TEUR 308) betreffen mit EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 235) die Steuerumlage gemäß Vertrag über die steuerliche Unternehmensgruppe und mit EUR 8.543.201,63 (Vorjahr: TEUR 73) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltene Aufwendungen, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden, betreffen Verbindlichkeiten aus Steuern mit EUR 134.244,27 (Vorjahr: TEUR 191) und mit EUR 378.408,98 (Vorjahr: TEUR 210) Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit.

Zum Abschlussstichtag bestanden im Gegensatz zum Vorjahr Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von EUR 16,5 Mio mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren.

### **2.3.4. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Gemäß dem Vertrag vom 3.10.1989 zwischen der Gesellschaft und der damaligen Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt Aktiengesellschaft, jetzt Austrian Airlines AG, über die Untervermietung einer Fläche im Ausmaß von 6.638 m<sup>2</sup> auf die Dauer von 50 Jahren zum Zwecke der Errichtung des Hangar IV samt Werftbetrieb und Nebenanlagen als Superädifikat durch die Austrian Airlines AG ist die Gesellschaft berechtigt, bei Vorliegen verschiedener im Vertrag festgelegter Gründe diesen Vertrag vorzeitig aufzukündigen.

Nur wenn die Gesellschaft von ihrem Kündigungsrecht aus einem dieser Gründe Gebrauch macht, hat sie dieses Superädifikat entgeltlich zu übernehmen.

Diese Übernahme erfolgt bei Vorliegen von vertraglichen Auflösungsgründen, die in der Sphäre der Gesellschaft liegen, zum Verkehrswert und bei Vorliegen von vertraglichen Auflösungsgründen, die in der Sphäre der Austrian Airlines AG liegen, zu dem Wert, der sich ausgehend von 50 % der nachgewiesenen Herstellungskosten vermindert um anteilige Abschreibungen auf der Grundlage einer 50-jährigen Nutzungsdauer, ergibt.

Diese Verpflichtung wurde einvernehmlich aufgelöst und der Hangar ging durch Kauf mit 1.7.2021 ins Eigentum der TFG über.

### 3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Gewinn- und Verlustrechnung** wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

#### 3.1. Umsatzerlöse und Betriebsaufwand

Die im Geschäftsjahr erzielten **Umsatzerlöse** gliedern sich nach den Tätigkeitsbereichen in Aviationerlöse mit EUR 5.438.669,15 (Vorjahr: TEUR 15.401) und Non-Aviationerlöse mit EUR 2.758.222,83 (Vorjahr: TEUR 4.726).

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen im laufenden Geschäftsjahr TEUR 3.032.162,38 (Vorjahr: TEUR 2.893) Darin enthalten sind Förderungen aus der Kurzarbeit des AMS in Höhe von TEUR 2.568.

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen EUR 18.500 (Vorjahr: TEUR 29) und betreffen ausschließlich Leistungen für die Abschlussprüfung.

#### 3.2. Materialaufwand und bezogene Leistungen

Im Berichtsjahr 2021 beträgt der Materialaufwand EUR 476.695,20 (Vorjahr: TEUR 1.324). Der Aufwand für bezogene Leistungen beträgt im Berichtsjahr 2021 EUR 2.087.050,40 (Vorjahr: TEUR 2.930).

#### 3.3. Personalaufwand

In den Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeiter-vorsorgekassen sind Auflösungen zu Abfertigungsrückstellungen in Höhe von EUR 7.827 (Vorjahr: TEUR 387), Abfertigungszahlungen in Höhe von EUR 262.036,33 (Vorjahr: TEUR 614) und Beiträge an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen in Höhe von EUR 64.679,09 (Vorjahr: TEUR 78) enthalten.

Die Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von EUR 7.149,72 (Vorjahr: TEUR 7) betrafen zur Gänze geleistete Pensionskassenbeiträge. In den Posten Löhne und Gehälter sind Aufwendungen aus der Verwendung der Rückstellungen für Jubiläumsgelder in Höhe von EUR 58.590 (Vorjahr: Dotierung TEUR 21) enthalten.

#### 3.4. Sonstiger Aufwand

Die Position sonstiger betrieblicher Aufwand beträgt EUR 3.505.843,91 (Vorjahr TEUR 3.884).

#### 3.5. Finanzergebnis

Das Finanzergebnis ergibt sich aus Erträgen aus kurzfristigen Veranlagungen auf dem Geldmarkt. Im Vorjahr waren neben den Erträgen aus kurzfristigen Veranlagungen auch Erträge aus der Veranlagung auf dem Geldmarkt enthalten.

### 3.6. Steuern

Die Steuern von Einkommen und vom Ertrag gliedern sich wie folgt:

	2021	2020
Steuerumlage	1.750,00	234.689,99
Veränderung der latenten Steuern	9.502,27	-421.700,12
Steuergutschriften aus Vorperioden	0,00	-2.675,59
Kapitalertragsteuer	0,00	0,00
Summe	11.252,27	-189.685,72

### 3.7. Verwendung des Ergebnisses

Es wird vorgeschlagen den Bilanzverlust des Geschäftsjahres 2021 auf neue Rechnung vorzutragen und mit dem Bilanzgewinn des Vorjahres zu verrechnen.

## 4. Sonstige Angaben

### 4.1. Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (§ 238 UGB)

Die Gesellschaft gehört der Unternehmensgruppe der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB AG) an und wird im Wege der Vollkonsolidierung in deren Konzernabschluss aufgenommen. Der Konzernabschluss der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG ist beim Landesgericht Innsbruck hinterlegt.

Die Gesellschaft unterhält verschiedene Leistungsbeziehungen mit Konzernunternehmen und nimmt am konzernweiten manuellen Cash-Pooling teil. Die Bedingungen dieser Geschäfte liegen jeweils in einem marktüblichen Rahmen.

Seit dem Jahr 2009 ist die Gesellschaft Gruppenmitglied in der steuerlichen Unternehmensgruppe der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB AG) mit Sitz in Innsbruck. Die Gesellschaft hat demnach mit der IKB AG eine Vereinbarung über einen Steuerausgleich im Sinne des § 9 KStG abgeschlossen, wonach sie im Falle eines ertragsteuerlichen Gewinnes eine Steuerumlage an die IKB AG zu entrichten hat und im Falle eines ertragsteuerlichen Verlustes eine Verlustvortrag von der IKB AG erhält, der mit künftigen Gewinnen verrechnet wird.

## 4.2. Wesentliche Ereignisse nach Ende des Geschäftsjahres

Durch die Auswirkungen der Covid-19 Pandemie kam es zu dramatischen Einbrüchen im Flugverkehr. Mit 23. März 2020 wurde der Flughafenbetrieb mangels Flugbetriebes bis auf Weiteres geschlossen. Grund hierfür war die Stilllegung des Flugbetriebes der Austrian und massive Streichungen der anderen Airlines aufgrund von Reisebeschränkungen und Lockdowns. Diese Szenarien haben sich mit Mitte des Jahres 2021 verringert und so konnte sich der Flugverkehr ab Juli 2021 erholen, liegen jedoch noch weit hinter den Zahlen eines gewöhnlichen Geschäftsjahres. Wir gehen davon aus nach 2 Jahren der Pandemie die Nachfrage nach touristischen Reisen weiterhin steigt und der Flugverkehr sich zum Sommer 2022 bessern wird, insbesondere durch die Wiederaufnahme der Flugverbindung nach Frankfurt. Zum Winter 2022/2023 rechnen wir mit einem stärker erholenden Markt. Weitere Einflüsse durch neue Virusvarianten, Reisebeschränkungen oder andere markante Einflüsse auf den Markt können dieser Entwicklung negativ gegenüberstehen.

Nach Analyse und der Erstellung von Prognoserechnungen gehen wir von einem Fortbestand des Unternehmens durch gesicherte Liquidität aus.

## 4.3. Angaben zu Organen und Arbeitnehmern

Die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat setzten sich im Jahr 2021 wie folgt zusammen (§ 239 Abs 2 UGB):

<b>Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates</b>			
Zu- und Vorname	von	bis	Funktion
Pernetta Marco, DI	01.01.2021	31.12.2021	Geschäftsführer
Stecher Paula, Mag, Dr	01.01.2021	31.12.2021	Vorsitzende
Müller Helmuth, DI	01.01.2021	31.12.2021	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Krackl Lucas, Mag.	01.01.2021	31.12.2021	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Arnold Fiona, Mag	01.01.2021	31.12.2021	Mitglied
Brandl, Michael Dr.	01.01.2021	31.12.2021	Mitglied
Gasser Thomas, DI	01.01.2021	31.12.2021	Mitglied
Meysel Hermann, Mag.	01.01.2021	31.12.2021	Mitglied
Pühringer Thomas Dr.	01.01.2021	31.12.2021	Mitglied

<b>Betriebsräte</b>			
Angestellte	Flunger Florian, BSc		Vorsitzender bis 31.3.2021
	Schwaiger Gottlieb		Vorsitzender ab 1.4.2021
	Barta Florian		Stellvertreter ab 1.4.2021
	Jürgen Wörister		
Arbeiter	Hechenblaickner Markus		Vorsitzender
	Köll Sebastian		Stellvertreter

Die folgende Tabelle stellt den Personalstand des Geschäftsjahres sowie des Vorjahres dar (§ 239 Abs 1 Z. 1 UGB):

Personal	2021		Vorjahr	
	Angestellte	Arbeiter	Angestellte	Arbeiter
Zum Bilanzstichtag Beschäftigte	174	108	115	43
Durchschnittlich Beschäftigte	103	42	113	55

Vorschüsse und Kredite sowie Haftungsverhältnisse im Sinne des § 237 Abs 1 Z 3 UGB lagen nicht vor.

Eine Berichterstattung gem. § 239 Abs 1 Z 4 UGB wird nicht vorgenommen, diesbezüglich wird die Ausnahmeregelung nach § 242 Abs 4 in Anspruch genommen.

Innsbruck, am 10. März 2022

Der Geschäftsführer:



DI Marco Pernetta

## Anlage zum Anhang

### ANLAGENSPIEGEL

zum 31.12.2021

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				Stand 31.12.2021 EUR	Stand 01.01.2021 EUR	Abschreibungen EUR	kumulierte Abschreibungen		Umbuchungen EUR	Stand 31.12.2021 EUR	Buchwerte	
	Stand 01.01.2021 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR				Zuschreibungen EUR	Abgänge EUR			Stand 01.01.2021 EUR	Stand 31.12.2021 EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>													
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>													
1. Software sowie Lizenzen	1.727.054,39	7.060,00	0,00	0,00	1.734.114,39	1.510.187,58	103.050,38	0,00	0,00	0,00	1.613.237,96	216.866,81	120.876,43
<b>II. Sachanlagen</b>													
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund davon Grundwert	111.686.258,76 3.996.836,06	16.061.797,98 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	127.748.056,74 3.996.836,06	62.407.677,90 0,00	3.314.306,72 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	65.721.984,62 0,00	49.278.580,86 3.996.836,06	62.026.072,12 3.996.836,06
2. technische Anlagen und Maschinen	6.068.989,54	27.137,23	516,36	0,00	6.095.610,41	4.944.128,97	143.633,45	0,00	512,85	0,00	5.087.249,57	1.124.860,57	1.008.360,84
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	31.239.660,07	281.374,84	29.819,62	0,00	31.491.215,29	27.258.427,28	1.095.528,10	0,00	28.129,27	0,00	28.325.826,11	3.981.232,79	3.165.389,18
4. geleistete Anzahlungen	0,00	23.604,00	0,00	0,00	23.604,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23.604,00
	148.994.908,37	16.393.914,05	30.335,98	0,00	165.358.486,44	94.610.234,15	4.553.468,27	0,00	28.642,12	0,00	99.135.060,30	54.384.674,22	66.223.426,14
<b>III. Finanzanlagen</b>													
1. Beteiligungen	15.950,00	0,00	0,00	0,00	15.950,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.950,00	15.950,00
	<b>150.737.912,76</b>	<b>16.400.974,05</b>	<b>30.335,98</b>	<b>0,00</b>	<b>167.108.550,83</b>	<b>96.120.421,73</b>	<b>4.656.518,65</b>	<b>0,00</b>	<b>28.642,12</b>	<b>0,00</b>	<b>100.748.298,26</b>	<b>54.617.491,03</b>	<b>66.360.252,57</b>



## Lagebericht

*der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.  
zum Jahresabschluss per 31.12.2021*

### 1. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

#### Geschäftsverlauf

Das Jahr 2021 war erneut in der gesamten Luftverkehrsbranche, aber auch weit darüber hinaus in der gesamten Reisebranche massiv von den Auswirkungen der Covid19-Pandemie geprägt. Davon blieb auch der Flughafen Innsbruck nicht verschont. Während im Vorjahr noch aufgrund eines sehr starken Starts in die Wintersaison 2020 trotz hoher Rückgänge ein vergleichsweise gutes Verkehrsergebnis verzeichnet werden konnte, kehrte sich dieser Effekt bereits ab Jahresbeginn 2021 völlig um. Der Start in die Wintersaison erfolgte unter Lockdown-Bedingungen mit geschlossenen Skigebieten und Hotellerie und einem völlig zum Erliegen gekommenen grenzüberschreitenden Reiseverkehr. Durch den Totalausfall des für den Flughafen Innsbruck so wichtigen ersten Quartals war schon zu Jahresbeginn klar, dass auch im Gesamtjahr 2021 mit massiven Verkehrsrückgängen und entsprechenden Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Ergebnisse zu rechnen sein wird. Erst gegen Mitte des Jahres konnte dann während der Sommermonate zumindest ein verkürztes Reiseflugprogramm angeboten werden. Im Linienverkehr konnte dagegen weiterhin nur eine minimale Anbindung auf der Wien-Strecke angeboten werden. Noch schwieriger war die Situation auf der Frankfurt-Strecke, die nach dem Verkauf der letzten Dash 8-400 der Austrian nur noch einmal täglich bis zum Ende des Sommerflugplans mit einem Embraer von Austrian bedient wurde. Die Verhandlungen mit Lufthansa über eine Weiterführung der für uns so wichtigen Strecke in eines der größten europäischen Luftfahrt Drehkreuze gestaltet sich sehr schwierig, weshalb die Strecke ab Winterflugplan 2021/22 zunächst nicht mehr bedient wurde.

Mit der Pistensanierung wurde im Jahresverlauf das bisher größte Infrastrukturprojekt der TFG erfolgreich umgesetzt. Nach Vorarbeiten im Frühjahr erfolgte die Hauptbaumaßnahme im Zeitraum Mitte September bis Mitte Oktober. In dieser Zeit musste der Flugbetrieb am Flughafen Innsbruck komplett eingestellt werden, damit die alten Asphaltsschichten abgefräst und jeweils eine neue Trag- und Deckschicht aufgebracht werden konnten. Auch elektrotechnisch wurden alle Kabeltrassen und Verteiler im Bereich der Piste und der Rollwege ausgetauscht und modernisiert; fast die gesamte Befuerung wurde auf stromsparende LED-Technik umgerüstet. In Folge dieser 4-wöchigen Pistensperre gab es im Herbst einen weiteren Ausfall von Flugverkehr mit entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Jahreszahlen. Im gesamten Jahr 2021 musste damit ein historisch einmalig niedriges Verkehrsaufkommen verzeichnet werden. Die Zahl der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr nahm nach einem Rückgang von rund 60% im Vorjahr nochmals um rund 60% ab und lag insgesamt nur bei 2.010. Auf diesen wenigen Flügen wurden auch entsprechend wenige Passagiere abgefertigt. Hier war allerdings der Rückgang noch stärker, die Zahl der Passagiere schrumpfte im Jahr 2021 um knapp 75% auf nur noch rund 125 Tsd. und lag damit rund 90% unter dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019.

Der Einbruch in der Luftverkehrsnachfrage hatte auch massive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens. Trotz Fortführung der bereits 2020 begonnen massiven Einsparungsmaßnahmen sowie der Kurzarbeit bei einem Großteil der Belegschaft konnte das Wegbrechen der Einnahmen im Jahr 2021 nicht mehr kompensiert werden, nachdem im Vorjahr noch ein kleiner Jahresüberschuss erzielt werden konnte. Am Ende des Geschäftsjahres 2021 musste deshalb ein Jahresverlust von rund -EUR 8,7 Mio. verzeichnet werden.

Das schlechte wirtschaftliche Ergebnis konnte auch der kleine Zuwachs von 3,8% bei den Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt nicht verhindern. Diese hatten zwar auf Jahressicht einen Anteil von rund 84% an den gesamten Flugbewegungen, leider werden in diesem Segment jedoch trotz der Vielzahl an Flugbewegungen aufgrund des geringen Gewichts der eingesetzten Flugzeuge nur sehr geringe Einnahmen erzielt. Der Bedarfsverkehr mit gewerblichen Reiseflügen, Rundflügen und Ambulanzflügen nahm um -4,8% im Gesamtjahr 2021 ab, obwohl aufgrund des ausgedünnten Flugangebots ein deutlicher Trend zum Umstieg auf Privatjets verzeichnet werden konnte. Insgesamt gab es damit bei den Flugbewegungen einen Rückgang um -5,2% auf rund 37 Tsd. Bewegungen

Aufgrund dieser extremen Rückgänge im Flugbetrieb verringerte sich der Anteil des Aviation-Bereichs, in dem in den letzten Jahren konstant rund 80% der Gesamtumsätze erwirtschaftet wurden, im Jahr 2021 auf rund 66% der Gesamtumsätze, der Aviation-Umsatz selbst reduzierten sich auf ein Drittel des Wertes von 2020 auf nur noch EUR 5,4 Mio. Die Erträge im Bereich Non-Aviation nahmen nochmals um -40% auf nur noch EUR 2,76 Mio. gegenüber 2020 ab. Insgesamt nahmen die Umsatzerlöse im Jahr 2021 um -79% auf EUR 8,2 Mio. gegenüber einem gewöhnlichen Geschäftsjahr. ab.

Bei unseren wichtigsten Airlinekunden gab es bei den Bewegungen unterschiedliche starke Rückgänge zwischen -46% bei Austrian bis hin zu Komplettausfällen wie z.B. bei Pobeda, SAS oder TUI Airlines Belgium. Austrian führte im Jahr 2021 immerhin rund 50% aller Linien- und Charterflüge durch, im Schnitt waren dies aber nur 1-2 Rotationen pro Tag. Trotzdem wurden auf Flügen der Austrian rund 35% aller Passagiere im Jahr 2021 abgefertigt, mit großem Abstand gefolgt von Transavia mit 16% und easyJet mit 15%.

Bei der Passagierentwicklung zeichnete sich gegen Jahresende eine deutliche Entspannung ab, die dann allerdings durch das Aufkommen der Omikron-Variante kurzzeitig wieder gefährdet wurde. Trotzdem war der Dezember aufgrund des Wegfalls des Verkehrs im 1. Quartal erstmals der verkehrsstärkste Monat des Jahres mit knapp 37 Tsd. Passagieren und hatte damit als Einzelmonat einen Anteil von 30% am gesamten Jahresaufkommen.

Bis zum Jahresende war allerdings völlig offen, ob es die erhoffte nachhaltige Belebung der Nachfrage über den Jahreswechsel hinaus anhalten würde. Erst kurz vor Weihnachten wurden mit der Regelung, wonach gerade Passagiere aus den für uns wichtigen Herkunftsmärkten UK und NL zumindest mit Booster-Impfung und gültigem PCR-Test nach Tirol einreisen durften eine Möglichkeit geschaffen, wirtschaftlich sinnvolle Flüge nach Innsbruck aus diesen Märkten durchzuführen. Die kurzfristige Umsetzung führte dann allerdings zum Jahreswechsel anfänglich zu massiven Problemen bei der Einreise der touristischen Gäste, nachdem nicht alle gebuchten Passagiere die notwendigen Voraussetzungen erfüllen konnten und wieder retour in ihre Herkunftsländer geschickt werden mussten.

Wirtschaftlich brachte die Belebung des Verkehrs von und nach Innsbruck die Chance, wieder Umsätze in allen Bereichen zu generieren und auch die landseitige Infrastruktur mit Shops, Restaurant, Bäcker aber auch Autovermietungszenrum wieder schrittweise in Betrieb zu nehmen.

Im Jahr 2018 war seitens eines Planers Klage gegen die Gesellschaft wegen angeblich noch offener Planungsleistungen aus den Jahren 1993-2012 eingereicht worden. Nach einem mehrjährigen Schlichtungsverfahren ohne Erfolg konnte nach einigen Verhandlungstagen vor Gericht dann im Januar 2021 doch noch ein außergerichtlicher Vergleich erzielt werden.

## Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wesentlichen Erfolgsmaßstäbe lassen sich durch das in der Folge dargestellte Kennzahlensystem ausdrücken. Die Berechnung wurde zum Vorjahr angepasst und auf Basis des Fachgutachtens KFS/BW 3 der Kammer der Wirtschaftstreuhänder durchgeführt.

<b>Ertragslage</b>	2021 TEUR	2020 TEUR
Betriebsleistung	11.229	23.020
EBITDA	-4.046	4.907
EBIT	-8.702	495

<b>Rentabilität</b>	2021 %	2020 %
EBITDA-Margin	-49,4	24,4
EBIT-Margin	-106,2	2,5
Return on Equity – ROE	-13,1	0,6
Return on Sales – ROS	-106,2	2,5
Return on Investment – ROI	-9,7	0,6

<b>Finanzkennzahlen</b>	2021	2020
Nettoverschuldung (Net debt) in TEUR	84	-15.666
Anlagendeckungsgrad 2 in %	104,6	143,6
Eigenkapitalquote (Equity Ratio) in %	64,7	87,1
Nettoverschuldungsgrad (Gearing) in %	0,1	-22

<b>Cash-Flow Kennzahlen</b>	2021 TEUR	2020 TEUR
Flüssige Mittel 1.1.	22.342	23.841
Netto Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-392	-906
Netto Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-16.091	-546
Netto Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-16.526	-46
Flüssige Mittel 31.12.	23.169	22.342
Cash-Flow aus dem Ergebnis	-827	1.498

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

### **Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens**

Die Belegung der Luftverkehrsnachfrage gegen Jahresende 2021 hat sich erfreulicherweise auch zu Jahresbeginn 2022 fortgesetzt und seit Anfang Februar sogar nochmals verstärkt. In den Spitzen an den Wochenenden wird sogar schon wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht, getragen wird diese Entwicklung allerdings fast ausschließlich durch die Nachfrage im Incoming-Verkehr touristischer Reisen nach Tirol. Sehr schwach entwickelt sich noch die Geschäftsreisetätigkeit, weshalb vor allem das Angebot auf der ehemals aufkommensstärksten Strecke nach Wien mit nur ein bis zwei täglichen Flügen immer noch auf sehr niedrigem Niveau stagniert. Auch der Verkehrsanteil der Austrian hat durch diese Entwicklung dramatisch abgenommen. Mit nur noch rund 8% liegt Austrian erstmals weit hinter Transavia, easyJet, British Airways und selbst hinter der reinen Charterairline TUI UK, die nur samstags nach Innsbruck fliegt.

Der Ausblick bis Ostern ist kurzfristig sehr positiv, teilweise werden aufgrund der großen Nachfrage sogar zusätzliche Flüge aufgelegt. Auch die Auslastung auf den Flügen ist mit derzeit durchschnittlich über 80% außergewöhnlich hoch. Wenig überraschend konnte damit bereits Ende Januar 2022 über die Hälfte des gesamten Jahrespassagieraufkommens des Vorjahres verzeichnet werden, bereits im Februar wird das Vorjahresaufkommen sogar deutlich überschritten werden.

Die sehr starke Belegung der Nachfrage führt aber auch zu Problemen. Aufgrund der vorsichtigen Personalplanung gerade bei den Saisonarbeitskräften und der derzeit hohen Zahl von Krankenständen aufgrund positiver Omikron-Befunde herrscht seit Jahresbeginn gerade an den Wochenenden durchgehend ein starker Personalmangel, der zu Verspätungen und Engpässen bei den einzelnen Abfertigungsprozessen wie z.B. Check-In und Sicherheitskontrolle führt. Durch den Einsatz von Personal aus der Verwaltung wird versucht, hier gerade an den starken Samstagen gegenzuwirken. Die erst kurz vor Jahresende getroffene Entscheidung, mit der gesamten Belegschaft die Kurzarbeit nach 18 Monaten mit Anfang Januar wieder zu verlassen, hat sich in diesem Zusammenhang sehr gut bewährt.

Nach Ostern endet die Wintersaison im Incoming-Verkehr. Anfang Mai wird dann aber die Wiederaufnahme der Frankfurt-Strecke für eine erhebliche Belebung des Fluggeschäfts sorgen. Nach erfolgreichen Verhandlungen mit Lufthansa und Air Dolomiti, einer 100%igen Tochter der Lufthansa mit Sitz in Verona, wird Air Dolomiti im Auftrag der Lufthansa ab dem 2. Mai Innsbruck dreimal täglich mit Frankfurt verbinden. Geflogen wird mit dem Embraer 195 mit 120 Sitzen, so dass die gesamte täglich Sitzplatzkapazität von Beginn an sogar über dem Vor-Corona-Niveau liegen wird. Mit dem größeren Jet können nun auch größere Gruppenreisen via Frankfurt nach Innsbruck gebucht werden, gleichzeitig ermöglicht der Flugzeugtyp die Mitnahme von einer nachfragegerechten Anzahl an Sportgepäck wie z.B. Golfbags oder Ski. Bisher war diese Zahl pro Flug auf der Dash8-Turboprop sehr stark limitiert gewesen. Für die heimische Wirtschaft sehr erfreulich ist die Tagesrandanbindung an Frankfurt, mit der wieder eintägige Dienstreisen zu europäischen Destinationen via Frankfurt möglich werden. Gerade in den Sommermonaten dürfte die Verbindung aber auch im touristischen Outgoing-Verkehr zu Langstreckenzielen wie z.B. Nordamerika verstärkt genutzt werden.

Im Linienverkehr sollte es ab Ostern insbesondere auf der Wien-Strecke zu einer Angebotsverbesserung kommen. Geplant sind derzeit drei tägliche Flüge mit Embraer 195 der Austrian. Gerade diese Strecke ist aufgrund ihres hohen Anteils an Geschäftsreisen aber sehr abhängig von der weiteren Entwicklung der Nachfrage in diesem Segment. Nachdem viele Unternehmen die Vorteile von Videomeetings erkannt haben oder aber ganz generell ihre Reisebudgets gekürzt haben, dürfte es gerade auf dieser Strecke noch einige Zeit dauern, bis sich die Nachfrage wieder auf das Vor-Corona-Niveau erholen kann. Darüber hinaus werden auch im kommenden Sommer mehrmals pro Woche Linienflüge nach London und Amsterdam angeboten. Überraschend werden im Sommer die Berlin-Flüge der easyJet ausgesetzt, auch auf dieser Strecke ist der Einbruch bei den Geschäftsreisen deutlich spürbar.

Das Angebot der lokalen Reiseveranstalter zu Warmwasserdestinationen rund um das Mittelmeer wird bereits stark nachgefragt. Hier wurden wieder Destinationen analog zum Vorjahr aufgelegt. Hinzu kommen touristische Incoming-Flüge aus UK und eventuell auch aus Israel, nachdem im laufenden Winter jeweils freitags sehr erfolgreich zwei Flüge mit Winterurlaubern aus Tel Aviv durchgeführt werden.

Im Gesamtjahr ist auf Basis der aktuellen Abschätzungen mit einer durchweg positiven Entwicklung zu rechnen. Ob die Nachfrage dann tatsächlich ausreicht, um alle Strecken wie geplant durchführen zu können, lässt sich derzeit aber noch nicht vorhersehen. Trotzdem sollte ein deutlich höheres Passagieraufkommen als in den beiden vergangenen Jahren erzielt werden können, welches im Best Case dazu führen könnte, dass auch wirtschaftlich wieder ein Jahresüberschuss erzielt werden kann. Realistisch muss man derzeit allerdings von einem Verlust von bis zu EUR 3 Mio. im laufenden Geschäftsjahr ausgehen.

Neben der Umsetzung von neuen Projekten und Aufgaben, die während der letzten zwei Jahre nicht weiterbearbeitet werden konnten, ist ein Schwerpunkt im gesamten Management die Wiederherstellung einer zukunftsorientierten Personalstruktur. In den letzten zwei Jahren wurden Abgänge fast ausnahmslos nicht nachbesetzt. Leider ging auch ein großer Teil gerade von jüngeren Mitarbeiter:innen aufgrund der Kurzarbeit verloren, rund 50% der unter 30jährigen Kolleginnen und Kollegen haben in den vergangenen 18 Monaten unser Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen. Große Anstrengungen werden deshalb seit Jahresbeginn bezüglich der Einstellung von neuem Personal unternommen. Hinzu kommt, dass wir mit Lufthansa die Übernahme des gesamten Handlings der Air Dolomiti-Flüge nach Frankfurt vereinbaren konnten. Dem Mehraufwand durch zusätzliches Personal stehen hier erhebliche Synergieeffekte bei hohen Einnahmen gegenüber, weshalb diese Maßnahme mittel- und langfristig zum wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens beitragen sollte.

Weitere Schwerpunkte liegen in diesem Jahr in der Vereinbarung einer wirtschaftlich und strategisch sinnvollen Nutzung des Mitte 2021 von der Austrian erworbenen ehemaligen Technik Hangars. Hier zeichnet sich ab, dass es bei ansässigen Luftfahrtunternehmen und Flugzeugbetreibern großes Interesse an verschiedenen Formen der Nutzung gibt. Die Verhandlungsgespräche darüber laufen derzeit. Ebenso müssen im Jahr 2022 dringend die bekannten Mängel beim Brandschutz behoben werden, damit eine weitere Nutzung überhaupt möglich wird. Das dafür erforderliche Projekt wird derzeit ausgearbeitet, die bauliche Umsetzung soll ab Sommer erfolgen und vor Beginn des Winters abgeschlossen sein.



Außerdem haben die Vorarbeiten für die Umsetzung des sogenannten Entry-Exit-Systems begonnen. Dabei handelt es sich um eine Initiative der Schengen-Staaten zur Verbesserung bei der gemeinsamen Kontrolle von Einreisenden aus Nicht-Schengen-Staaten an den Außengrenzen. In Österreich sind davon nur die internationalen Flughäfen betroffen. Dort muss eine Infrastruktur geschaffen werden, damit im Bereich der Non-Schengen Ein- und Ausreisekontrollen nicht nur, wie bisher die Passdaten, sondern auch biometrische Daten erfasst und überprüft werden können. Dafür braucht es einerseits zusätzliche technische Ausrüstung, andererseits wird sich dadurch der Kontrollprozess derart verzögern, dass deutlich mehr Kontrollstellen geschaffen werden müssen, um den bisherigen Durchsatz an den Spitzentagen gerade im Winter gewährleisten zu können. Nachdem in Innsbruck der Anteil der Einreisenden aus UK und damit Non-Schengen sehr hoch ist, hätte eine Verschlechterung der Situation gravierende Folgen und muss daher verhindert werden. Die Einführung des Systems ist derzeit im Herbst 2022 geplant, eventuell wird die Einführung aber seitens der Behörden nochmals um einige Monate verschoben.

Im Herbst 2022 ist ebenfalls geplant, die Überlegungen über Planungen bezüglich eines Terminalneubaus wieder aufzunehmen. Dabei sollen aber durchaus neue Erkenntnisse und Entwicklungen am Flughafen einfließen, so dass sich unter Umständen völlig neue Lösungsvarianten gegenüber der bisherigen Machbarkeitsstudie ergeben könnten.

## **Wesentliche Risiken & Ungewissheiten**

Die Risiken des Unternehmens sind in vier Hauptkapitel unterteilbar, die in der Folge angeführt werden.

### **Markt- und Wettbewerbsrisiko:**

Makroökonomischen Risiken wird grundsätzlich gelassen entgegengesehen, wie die Erfahrung der letzten schweren Wirtschaftskrise und der Corona-Pandemie gezeigt hat. Die touristische Nachfrage besteht ungebrochen und das Preis-/Leistungsverhältnis der Region ist nachhaltig tragbar.

Trotzdem haben die Entwicklungen im Zuge der Corona-Krise das Augenmerk auf ein solches Szenario und dessen Auswirkungen gelenkt. Bedenklich ist weiterhin die Erkenntnis, dass es trotz des Vorhandenseins von Impfstoffen zu weiteren Mutationen mit unerwarteten Eigenschaften kommen kann, welche den gesamten Erfolg der bisherigen Maßnahmen erneut gefährden. Nachdem solche Mutationen sehr rasch auftreten können und sich schnell ausbreiten, könnte es in den kommenden Monaten und Jahren immer wieder zu sehr schnell auftretenden massiven Beeinträchtigungen der internationalen Reisetätigkeiten kommen. Die Pandemie hat zwar auch gezeigt, dass der Drang in allen Bevölkerungsschichten nach Urlaub und Ortsveränderung ungebrochen hoch ist, sobald ohne größere Einschränkungen gereist werden kann. Gleiches gilt für familiäre Besuche und sonstige Privatreisen. Sehr viel schwieriger schätzen wir weiterhin die Erholung im Geschäftsreisesektor ein. Hier dürften einerseits Sparmaßnahmen sowie die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie zu einer gedämpften Nachfrageentwicklung beitragen. Andererseits haben viele Unternehmen die Möglichkeiten digitaler Meetings zwangsweise kennengelernt und dürften nun dieses Instrument zumindest bei einem Teil der bisher vor Ort durchgeführten Sitzungen weiterhin einsetzen. Die Erholung in diesem Segment dürfte sich demnach mindestens über einige Jahre hinziehen, wobei der Flughafen Innsbruck gerade von diesem Segment der Nachfrage nur auf den ganzjährigen Business-Strecken nach Wien und Frankfurt abhängig ist.

Ganz aktuell entwickelt sich auch der Krieg in der Ukraine zu einer ernststen Bedrohung für die Erholung der Luftfahrt nach Corona. Der Anteil der direkten Einnahmen mit Flügen von und nach Russland und in die Ukraine ist zwar grundsätzlich sehr gering. Schwerer wiegen die Folgen des Krieges auf die Ölpreisentwicklung, die sich direkt und sehr schnell auf die Preisgestaltung der Airlines auswirken wird. Zusätzlich zeichnet sich ab, dass der Krieg in der Ukraine im außereuropäischen Ausland als Krieg "in Europa" angesehen wird. Erste Anzeichen deuten darauf hin, dass diese Wahrnehmung zu massiven Einbrüchen bei der Nachfrage aus Nordamerika nach Urlaubsreisen Richtung Europa im Sommer 2022 führen wird. Aufgrund der Risikoaversion vieler nordamerikanischer Firmen wird sich auch die Geschäftsreiseaktivität Richtung Europa deutlich verringern. Dies würde sich unmittelbar auch auf die Zubringerflüge aus Innsbruck nach Frankfurt und Wien auswirken.

Die in den letzten Jahren als äußerst kritisch angesehene Entwicklung infolge des BREXITs wurde bisher von der Corona-Krise überdeckt. Trotzdem bestehen auch hier mittelfristige Risiken, falls es durch den BREXIT in Kombination mit Corona zu massiven Auswirkungen auf die britische Realwirtschaft kommen sollte. Derzeit ist ja von dem von Befürwortern eines BREXITs erhofften Belebung und Liberalisierung der Wirtschaft und des Handels eher wenig zu merken. Auch die Situation bezüglich Nordirland und Separationsbestrebungen in Schottland können jederzeit zu erhöhten Spannungen innerhalb Großbritanniens aber auch im Außenverhältnis zur EU führen und diesen für uns wichtigen Herkunftsmarkt negativ beeinträchtigen.

Deutlich zugenommen hat die Wahrscheinlichkeit, dass es in den kommenden Monaten zu weiteren Ausfällen und Insolvenzen im europäischen Airlinemarkt kommt, nachdem die Airline-Branche seit fast zwei Jahren massiv durch die Corona-Krise getroffen wurde. Während die größten Airline-Konzerne aufgrund ihrer Bedeutung vielfach mit stattlichen Hilfgeldern und Überbrückungskrediten vor einer möglichen Zahlungsunfähigkeit gerettet wurden, mussten und müssen sich Low Cost Airlines und vor allem die vom Pauschalreisemarkt abhängigen Charterfluggesellschaften allein durch Sparmaßnahmen und Betriebseinschränkungen ihre Liquidität absichern. Diesem Ausfallrisiko wird mit kurzen Zahlungszielen, einer genauen Überwachung unserer Kunden sowie Vorauszahlungen und eines aktiven Mahnwesens versucht entgegenzuwirken.

Aber auch das Geschäftsmodell der größten Airline-Konzerne, primär auf Langstrecken aus ihren Drehkreuzen Geld zu verdienen, dürfte noch mittelfristig in Frage gestellt sein, da gerade die internationale und interkontinentale Nachfrage nach Flügen auf einem hohen Anteil an Geschäftsreisen begründet ist, welche nur sehr langsam wieder auf das ursprüngliche Niveau anwachsen werden. Außerdem wurden gewaltige Sitzplatzkapazitäten durch die Stilllegung gerade der größten und in der Krise unwirtschaftlichsten Flugzeugmuster wie z.B. dem A380 oder der B747 aus dem Markt genommen. Dies dürfte in den kommenden Jahren auch Auswirkungen auf die Frequenz und Kapazität der Anbindungsflüge aus der Fläche zu den großen Drehkreuzen haben.

Derzeit scheint es, dass trotz dieser Marktumbrüche unsere Top 5 Airlinekunden, mit denen wir über 80% des Jahresumsatzes abwickeln, alle unbeschadet diese Krise überstehen. Dennoch sind wir permanent auf der Suche nach neuen Partnern, um neue Märkte zu erschließen, aber auch bestehende Märkte möglichst rasch absichern zu können, falls es mit einem der bestehenden Partner Schwierigkeiten gibt. Änderungen in Businessmodellen von Kunden wird durch laufende Marktbeobachtung und entsprechende Angebotsgestaltung Rechnung getragen.

Hinsichtlich Konkurrenzrisiken durch Nachbarflughäfen ergibt sich aus der zentralen Lage des Airports mitten im Alpenraum ein sehr überschaubares Risiko, das allerdings genauestens im Auge behalten wird.

### Rechtliche Risiken und regulatorisches Umfeld:

Marktrelevante Regulierungen wie EU-Entgeltverordnungen oder Verordnungen zu Bodenabfertigungstätigkeiten haben große Auswirkungen auf die betrieblichen Gegebenheiten. Aus diesem Grund werden länderübergreifend die Interessen der Flughäfen über geeignete Organisationen wahrgenommen, die sowohl den nationalen Politikern als auch den Vertretern der EU-Kommission Auswirkungen der Gesetzgebung noch im Entstehungsprozess nahebringen können und somit die gesunde Entwicklung der Branche ermöglichen.

Regulierungen im kapitalintensiven Bereich Security sind ebenfalls ein andauerndes Thema, für dessen Bewältigung eine eigene Abteilung im Unternehmen zuständig ist. Da hierbei internationale Standards zu befolgen sind, ist eine Steuerung nur marginal möglich. Nationale und internationale Audits wurden in den vergangenen Jahren mit besten Ergebnissen abgeschlossen.

Betriebsvorschriften und arbeitsrechtliche Vorschriften werden durch entsprechend ausgebildete MitarbeiterInnen permanent mit den gesetzlichen Vorgaben abgeglichen. Für die Bereiche der luftfahrtseitigen Sicherheit ist ein eigens dafür vorgesehener Safety Manager im Einsatz. Zusätzlich wurde Ende 2018 noch ein weiterer hoch qualifizierter Mitarbeiter speziell für das Compliance Management gemäß den Anforderungen der EASA [European Aviation Safety Agency] und den Arbeitnehmerschutz sowie die Bereiche Ausbildung & Schulung eingestellt.

Der Umweltgesetzgebung wird durch ein installiertes Umweltmanagementsystem nach EMAS-Verordnung Rechnung getragen. 2015 wurde erstmals die dazu erforderliche Validierung in Form eines „Nachhaltigkeitsberichtes mit integrierter Umwelterklärung gemäß EMAS-III-Verordnung“ auf Basis der Vorgaben der aktuellen Leitlinie der Global Reporting Initiative (GRI G4) einschließlich der branchenspezifischen Zusatzindikatoren für Flughafenbetreiber erstellt. Für den Nachhaltigkeitsbericht 2018 erhielt der Flughafen Innsbruck von der zuständigen Ministerin Elisabeth Köstinger den EMAS-Preis 2018 für besonderes Umweltmanagement. Damit wurde der Flughafen Innsbruck – nach 2007 und 2013 (für das beste Umweltteam) – bereits zum dritten Mal ausgezeichnet. Zusätzlich wurde gemäß den Anforderungen des Energieeffizienzgesetzes ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001:2011 implementiert. Die Re-Zertifizierung des Managementsystems wäre Mitte 2021 fällig. Aufgrund der Kurzarbeit wurde um Fristverlängerung bis Mitte 2022 angesucht, welche auch gewährt wurde.

Die Anforderungen an den Flughafen Innsbruck werden im Umweltbereich auch weiterhin zunehmen. Derzeit wird deshalb bereits ein emissionsabhängiges Gebührenmodell entwickelt, welches ab 2023 eingeführt werden soll. Behördenseitig wird ein solches Modell immer stärker gefordert. Das bereits seit 2004 bestehende lärmabhängige Gebührenmodell soll in diesem Zuge ebenfalls überarbeitet und an die aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Auch eine Absenkung der Lärmpegel für die Umsetzung von passiven und aktiven Schallschutzmaßnahmen gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird aktiv unterstützt. Der Flughafen Innsbruck hatte in Erwartung einer solchen Initiative bereits 2015 eine freiwillige Lärmschutzfensterförderung erfolgreich in Zusammenarbeit mit der Stadt Innsbruck eingeführt.

Die rechtlichen Risiken und Compliance-Risiken unterliegen seitens der Geschäftsführung einer permanenten Beobachtung.

## Risiken aus dem operativen Betrieb:

Im operativen Betrieb wird gemeinsam mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften permanent an einer Verbesserung der Anfliegbarkeit gearbeitet. Damit wird die Abhängigkeit von den Witterungsbedingungen immer geringer. Am Boden wird zusätzlich modernstes Schneeräumungsgerät im Winterdienst eingesetzt, um etwaige Beeinträchtigungen des Zustandes der Piste ausschließen zu können. Besonderen Wert wird dabei auch auf die Schulung der eingesetzten MitarbeiterInnen gelegt.

Für nicht abwendbare Elementarereignisse bestehen Notfallszenarien und nach Möglichkeit ist ein wirtschaftlich vertretbarer Versicherungsschutz vorgesehen. Im Herbst 2022 wird auch wieder die behördlich regelmäßig vorgeschriebene große Notfallübung durchgeführt.

Ein umfassender Versicherungsschutz für Unfälle und Beschädigungen ist darüber hinaus vorhanden.

Die Behebung von Baumängeln und die Erhaltung des Gebäude- und Anlagenzustandes werden von einer eigenen Technikabteilung wahrgenommen, die auch für den weiteren Ausbau der Anlagen federführend ist. Dadurch werden Kapazitätsengpässe aber auch der Ausfall von wichtigen Infrastrukturen vermieden. Zusätzlich kann auch die Erfüllung behördlicher Vorgaben gewährleistet werden.

## Finanz- und Investitionsrisiken sowie Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess:

Dem kaufmännischen Bereich obliegt die Steuerung des Liquiditätsrisikos und die Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Die Erhöhung der Rentabilität des Unternehmens ist dabei ein gewichtiges Nebenkriterium. Kreditrisiken werden durch ein entsprechend geführtes Mahnwesen minimiert.

Finanzierungen erfolgen fristenkongruent und nach Möglichkeit werden kapitalintensive Investitionen aus dem Cash-Flow getragen. Investitionsrisiken wird durch Vorstudien bzw. Marktanalysen begegnet und verwirklichte Projekte werden einer laufenden Kontrolle unterzogen.

Seit 2015 ist die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. Pool-Gesellschaft eines Cash-Poolings innerhalb des IKB-Konzerns.

Die Gesellschaft verwendet keine derivativen Finanzinstrumente.

Im Jahr 2021 wurde ein langfristiger Kredit über 10 Jahre in Höhe von EUR 16,5 Mio. für die Finanzierung der Pistengeneralsanierung in Anspruch genommen.


Ein bestehendes internes Kontrollsystem unterscheidet Kernprozesse und Nebenprozesse, wobei insbesondere erstere einer permanenten Prüfung unterzogen werden. Das gegenwärtig in mehreren Unternehmensbereichen angesiedelte Risikomanagement wird in Richtung eines unternehmensweiten Risikomanagementsystems weiterentwickelt.

Zusätzlich hat sich die Gesellschaft einem schriftlich formulierten Verhaltenskodex unterworfen, dessen Grundsätze als Mindeststandards für alle MitarbeiterInnen gelten. Damit wird den Anforderungen an ein besonders im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehendes Unternehmen hinsichtlich der Verhaltensweise der handelnden Personen Rechnung getragen.

Die Gesellschaft unterhält keine Zweigniederlassungen und betreibt keine Forschung und Entwicklung.

Innsbruck, am 10. März 2022

Der Geschäftsführer



Dipl.-Ing. Marco Pernetta

## **4. Bestätigungsvermerk**

### **Bericht zum Jahresabschluss**

#### **Prüfungsurteil**

Wir haben den Jahresabschluss der

**Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.,  
Innsbruck,**

bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2021 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

#### **Grundlage für das Prüfungsurteil**

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

#### **Verantwortlichkeiten des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss**

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.



Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist der gesetzliche Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der gesetzliche Vertreter beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder hat keine realistische Alternative dazu.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

### **Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses**

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der vom gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.

- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch den gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir tauschen uns mit dem Aufsichtsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

## **Bericht zum Lagebericht**

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

## **Urteil**

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

## **Erklärung**

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Lagebericht festgestellt.

## **Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Mag. Michael Ahammer.

Innsbruck, 8. April 2022

KPMG Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

qualifiziert elektronisch signiert:  
Mag. Michael Ahammer  
Wirtschaftsprüfer