

**Jahresabschluss
zum 31. Dezember 2024**

Aktiva	31.12.2024 EUR	31.12.2023 TEUR	Passiva	31.12.2024 EUR	31.12.2023 TEUR
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. eingefordertes Stammkapital	10.000.000,00	10.000
1. Software sowie Lizenzen	29.256,46	23	<i>übernommenes Stammkapital</i>	10.000.000,00	10.000
			<i>einbezahltes Stammkapital</i>	10.000.000,00	10.000
II. Sachanlagen			II. Gewinnrücklagen		
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund	52.117.250,13	55.481	1. andere Rücklagen (freie Rücklagen)	57.578.451,18	58.078
<i>davon Grundwert</i>	3.996.836,06	3.997			
2. technische Anlagen und Maschinen	1.733.868,48	1.214	III. Bilanzgewinn/-verlust	4.048.664,20	-2.554
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.547.818,17	3.782	<i>davon Verlustvortrag</i>	-2.554.288,65	-5.173
4. geleistete Anzahlungen	94.770,10	84		71.627.115,38	65.524
	57.493.706,88	60.560	B. Investitionszuschüsse	1.144.850,07	151
III. Finanzanlagen			C. Rückstellungen		
1. Beteiligungen	15.950,00	16	1. Rückstellungen für Abfertigungen	4.698.029,99	5.333
	57.538.913,34	60.599	2. sonstige Rückstellungen	3.670.748,30	3.070
				8.368.778,29	8.403
B. Umlaufvermögen			D. Verbindlichkeiten		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.752.402,48	12.419
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	448.295,11	506	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	1.667.042,62	1.757
2. Waren	447.508,35	527	<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	9.085.359,86	10.662
3. noch nicht abrechenbare Leistungen	15.000,00	4	2. erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	16.813,17	17
	910.803,46	1.038	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	16.813,17	17
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.551.487,37	2.652
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.509.517,74	1.773	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	2.551.487,37	2.652
<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	4.509.517,74	1.773	4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	208.017,38	162
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	14.120.822,74	14.155	<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	208.017,38	160
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	120.822,74	155	<i>davon sonstige</i>	0,00	2
<i>davon sonstige</i>	14.000.000,00	14.000	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	208.017,38	162
<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	14.120.822,74	14.155	5. sonstige Verbindlichkeiten	4.850.675,02	5.128
			<i>davon aus Steuern</i>	203.865,08	199

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

Aktiva	31.12.2024 EUR	31.12.2023 TEUR	Passiva	31.12.2024 EUR	31.12.2023 TEUR
3. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände <i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	1.934.944,82 <u>1.934.944,82</u>	1.163 <u>1.163</u>	<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	445.526,40	450
	20.565.285,30	17.091	<i>davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr</i>	<u>4.850.675,02</u>	<u>5.128</u>
III. Wertpapiere und Anteile			<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	18.379.395,42	20.378
1. sonstige Wertpapiere und Anteile	10.000.000,00	0		9.294.035,56	9.716
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	<u>8.598.725,73</u>	<u>13.851</u>		<u>9.085.359,86</u>	<u>10.662</u>
	40.074.814,49	31.980	E. Rechnungsabgrenzungsposten	107.969,02	100
C. Rechnungsabgrenzungsposten	414.107,96	235			
D. Aktive latente Steuern	1.600.272,39	1.742			
Summe Aktiva	<u>99.628.108,18</u>	<u>94.556</u>	Summe Passiva	<u>99.628.108,18</u>	<u>94.556</u>

Gewinn- und Verlustrechnung

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

01.01.2024 bis 31.12.2024

	2024 EUR	2023 TEUR
1. Umsatzerlöse	41.983.551,03	38.420
2. sonstige betriebliche Erträge		
a) Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	0,00	3
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	80.272,00	155
c) übrige	305.678,18	172
	385.950,18	330
3. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen		
a) Materialaufwand	2.568.668,14	2.489
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.763.044,59	5.591
	8.331.712,73	8.080
4. Personalaufwand		
a) Löhne	3.436.848,79	3.102
b) Gehälter	8.713.334,78	8.630
c) soziale Aufwendungen	4.092.175,35	4.696
aa) Aufwendungen für Abfertigungen, Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen und Aufwendungen für Altersversorgung	565.896,92	1.381
bb) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	3.170.433,26	3.012
cc) übrige	355.845,17	302
	16.242.358,92	16.428
5. Abschreibungen		
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	4.898.248,16	5.045
6. sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Steuern, soweit sie nicht unter Steuern vom Einkommen fallen	47.262,48	91
b) übrige	7.226.392,04	7.129
	7.273.654,52	7.220
7. Zwischensumme aus Z 1 bis 6 (Betriebsergebnis)	5.623.526,88	1.978
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	719.113,50	746
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	<i>508.692,88</i>	<i>566</i>
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	98.139,14	112
10. Zwischensumme aus Z 8 bis 9 (Finanzergebnis)	620.974,36	633
11. Ergebnis vor Steuern (Summe aus Z 7 und Z 10)	6.244.501,24	2.611
12. Steuern vom Einkommen	141.548,39	-8

Gewinn- und Verlustrechnung

01.01.2024 bis 31.12.2024

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

	2024 EUR	2023 TEUR
<i>davon latente Steuern</i>	141.548,41	-9
13. Ergebnis nach Steuern	6.102.952,85	2.619
14. Jahresüberschuss	6.102.952,85	2.619
15. Auflösung von Gewinnrücklagen	500.000,00	0
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-2.554.288,65	-5.173
17. Bilanzgewinn/-verlust	4.048.664,20	-2.554

Anhang

der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. zum Jahresabschluss per 31.12.2024

Die Gesellschaft hat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 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.

Die noch nicht abrechenbaren Leistungen wurden einzeln zu den Herstellungskosten bewertet.

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: 1,71 % für Abfertigungen (Restlaufzeit 10 Jahre, im Vorjahr 1,51%) und 1,54 % für Jubiläum (Restlaufzeit 15 Jahre, im Vorjahr 1,74%)
- künftige Bezugserhöhungen (Gehaltstrend): 3,5 % p.a. (Vorjahr 3,8 %)
- Fluktuation: 2,33 % (Vorjahr 3,19 %)
- 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 10 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 neue Photovoltaikanlage auf der Multifunktionshalle, eine neue Hauptwasserleitung auf der Nordseite, eine neue Klimaanlage für die Multifunktionshallen, eine neue Fluglärmmessanlage sowie ein neues Röntgengerät für Großgepäck und diverse IT-Sicherheitsanschaffungen.

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 Anlagespiegels findet sich als Beilage zum Anhang.

2.2. Umlaufvermögen

2.2.1. Vorräte

Der Bestand der **Hilfs- und Betriebsstoffe** verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 58.185,89 auf EUR 448.295,11 (Vorjahr: TEUR 506).

Der Bestand der **Waren** verringerte sich um EUR 79.976,74 auf EUR 447.508,35 (Vorjahr: TEUR 527).

2.2.2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen EUR 4.509.517,74 (Vorjahr: TEUR 1.773), die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betragen mit EUR 120.822,74 (Vorjahr: TEUR 155) aus Lieferungen und Leistungen und mit EUR 14.000.000,00 (Vorjahr: EUR 14 Mio.) die Forderungen aus dem konzernweiten Cash-Pooling.

In den sonstigen Forderungen sind Beträge in Höhe von EUR 641.215,08 (Vorjahr: TEUR 849) aus der Verrechnung mit Behörden, betreffend Forderungen gegenüber dem Finanzamt, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden. Der Wert der sonstigen Forderungen beträgt EUR 1.293.729,74 (Vorjahr: TEUR 314).

Die Inanspruchnahme einer Festgeldverzinsung mit Laufzeit von einem Jahr in Höhe von EUR 10 Mio., gebietet den Ausweis unter Wertpapiere und Anteile im Umlaufvermögen und nicht unter den liquiden Mitteln.

2.2.3. Kassenbestand

Diese Position beträgt im Bilanzjahr EUR 8.598.725,73 (Vorjahr: TEUR 13.851).

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 23 %.

Bezeichnung des jeweiligen Postens	Unternehmensrechtlicher Ansatz	Steuerrechtlicher Ansatz	Differenz	Steuersatz	Aktive Steuerlatenz	Passive Steuerlatenz	Stand Vorjahr (+ = aktiv, - = passiv)	Bewegung
Anlagevermögen	57 538 913,34	62 187 552,80	4 648 639,46	0,23	1 069 187,08	-	1 154 683,63	- 85 496,55
Rückstellung Abfertigungen	4 698 029,99	3 029 768,64	-1 668 261,35	0,23	383 700,11	-	465 065,59	- 81 365,48
Sonstige Rückstellungen	2 611 515,36	1 633 403,87	- 978 111,49	0,23	224 965,64	-	200 415,62	24 550,02
Unversteuerte Rücklagen	-	337 306,24	337 306,24	0,23	-	77 580,44	- 78 344,04	763,60
Summe	64 848 458,69	67 188 031,55	2 339 572,86		1 677 852,83	77 580,44	1 741 820,80	- 141 548,41

2.3. Passiva

2.3.1. Eigenkapital

Das Eigenkapital beträgt nach Hinzurechnung des **Bilanzgewinns** EUR 71.627.115,38 (Vorjahr: TEUR 65.524) und liegt somit um EUR 2.618.745,65 über dem Vorjahreswert.

Im Abschlussjahr wurde den **Gewinnrücklagen** ein Betrag von EUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 0) zugewiesen und EUR 500.000 (Vorjahr: TEUR 0) aufgelöst.

Investitionszuschüsse

In dieser Position befinden sich EUR 1.144.850,07 (Vorjahr TEUR 151) an Investitionszuschüssen für die Sanierung des Brandschutzes für den Hangar 4 aus dem Kaufvertrag mit der Austrian Airlines sowie die Investitionsprämie für die Generalsanierung der Piste.

2.3.2. Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Vorsorgen für Abfertigungen in Höhe von EUR 4.698.029,99 (Vorjahr: TEUR 5.333), für Jubiläumsgelder in Höhe von EUR 1.894.606,38 (Vorjahr: TEUR 1.910), nicht konsumierte Urlaube und Zeitausgleich in Höhe von EUR 716.908,98 (Vorjahr: TEUR 681), Rückstellung für Prozesskosten Höhe von EUR 10.000,00 (Vorjahr: TEUR 90) und sonstige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von EUR 570.059,44 (Vorjahr: TEUR 198) enthalten. Aufgrund von Schadensfällen und daraus resultierenden Forderungen der Airlines sind hier im Berichtsjahr bis zu EUR 400 Tsd. zusätzlich rückgestellt.

2.3.3. Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 208.017,38 (Vorjahr: TEUR 162) betreffen mit EUR 0 (Vorjahr: TEUR 2) die Steuerumlage gemäß Vertrag über die steuerliche Unternehmensgruppe und mit EUR 208.017,38 (Vorjahr: TEUR 160) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltene Aufwendungen, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden, betreffen Verbindlichkeiten aus Steuern mit EUR 203.865,08 (Vorjahr: TEUR 199) und mit EUR 445.526,40 (Vorjahr: TEUR 450) Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit.

Zum Abschlussstichtag bestanden Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von EUR 10.752.402,48 (Vorjahr: TEUR 12.419) davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr in Höhe von EUR 9.085.359,86 Mio. (Vorjahr: TEUR 10.662) und EUR 2.417.300,30 (Vorjahr TEUR 4.084) mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren.

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 33.530.235,76 (Vorjahr: TEUR 29.512) und Non-Aviationerlöse mit EUR 8.453.315,27 (Vorjahr: TEUR 8.909).

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen im laufenden Geschäftsjahr EUR 385.950,18 (Vorjahr: TEUR 330). Darin enthalten sind Förderungen aus der AMS und der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von EUR 176.521,23 (Vorjahr: TEUR 237) sowie Investitionszuschüsse in Höhe von EUR 91.637,83 (Vorjahr: TEUR 4).

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer betragen EUR 38.215 (Vorjahr: TEUR 25) und betreffen ausschließlich Leistungen für die Abschlussprüfung und den Corporate Governance Bericht.

3.2. Materialaufwand und bezogene Leistungen

Im Berichtsjahr 2024 beträgt der Materialaufwand EUR 2.568.668,14 (Vorjahr: TEUR 2.488). Der Aufwand für bezogene Leistungen beträgt im Berichtsjahr 2024 EUR 5.763.044,59 (Vorjahr: TEUR 5.591). Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheitsdienstleistungen.

3.3. Personalaufwand

In den Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeiter-vorsorgekassen sind Dotierungen zu Abfertigungsrückstellungen in Höhe von EUR 423.000,13 (Vorjahr: TEUR 506), Abfertigungszahlungen in Höhe von EUR 1.057.763,54 (Vorjahr: TEUR 742) und Beiträge an betriebliche Mitarbeiter-vorsorgekassen in Höhe von EUR 132.203,45 (Vorjahr: TEUR 119) enthalten.

Die Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von EUR 10.693,34 (Vorjahr: TEUR 15) betrafen zur Gänze geleistete Pensionskassenbeiträge. In den Posten Löhne und Gehälter sind Aufwendungen aus der Verwendung der Rückstellungen für Jubiläumsgelder in Höhe von EUR 130.988,17 (Vorjahr: Verwendung TEUR 99) enthalten.

3.4. Sonstiger Aufwand

Die Position sonstiger betrieblicher Aufwand beträgt EUR 7.226.392,04 (Vorjahr TEUR 7.219). Der Mehraufwand zum Vorjahr resultiert aus den gestiegenen Betriebskosten beim Strom, dem gestiegenen Mehraufwand bei den Wartungen der Röntgengeräte durch einen neuen vorgeschriebenen gesetzlichen Standard, dem Werbeaufwand und Beratungsaufwand.

3.5. Finanzergebnis

Das Finanzergebnis ergibt sich durch Zinserträge aus dem Cash Pool, kurzfristigen Veranlagungen und Erträge aus der Veranlagung auf dem Geldmarkt.

3.6. Steuern

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

	2024	2023
Steuerumlage	0,00	1 750,00
Veränderung der latenten Steuern	141 548,41	-9 478,87
Steuergutschriften aus Vorperioden	-0,02	-0,01
Kapitalertragsteuer	0,00	0,00
Summe	141 548,39	-7 728,88

3.7. Verwendung des Ergebnisses

Es wird vorgeschlagen EUR 500.000 aus der freien Gewinnrücklage aufzulösen um EUR 4.000.000 als Bilanzgewinn auszuschütten. Der restliche Gewinn von EUR 48.664,20 aus dem Geschäftsjahr 2024 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Nach dem Bilanzstichtag zum Geschäftsjahr 2024 haben keine besonderen Ereignisse stattgefunden. Durch 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 2024 wie folgt zusammen (§ 239 Abs 2 UGB):

Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates			
Zu- und Vorname	von	bis	Funktion
Pernetta Marco, DI	01.01.2024	31.12.2024	Geschäftsführer
Stecher Paula, Mag, Dr	01.01.2024	31.12.2024	Vorsitzende
Müller Helmuth, DI	01.01.2024	31.12.2024	1. Stellvertreter der Vorsitzenden
Krackl Lucas, Mag.	01.01.2024	19.07.2024	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Mölk Matthias	20.07.2024	31.12.2024	2. Stellvertreter der Vorsitzenden
Beyer Bernhard, Mag.	01.01.2024	31.12.2024	Mitglied
Entner, Martina Mag.	01.01.2024	31.12.2024	Mitglied
Gasser Thomas, DI	01.01.2024	31.12.2024	Mitglied
Primus Fiona, Mag.	01.01.2024	19.07.2024	Mitglied
Pühringer Thomas Dr.	01.01.2024	31.12.2024	Mitglied
Wurm Gisela Mag.a jur.	20.07.2024	31.12.2024	Mitglied

Betriebsräte				
Angestellte	Barta Florian		Vorsitzender	
	Tiziana Haller		Stellvertreterin	
	Simon Lorch			
Arbeiter	Hechenblaickner Markus		Vorsitzender	
	Jeremy Scmaltz		Stellvertreter	

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

Personal	2024		Vorjahr	
	Angestellte	Arbeiter	Angestellte	Arbeiter
Zum Bilanzstichtag Beschäftigte	215	160	206	136
Durchschnittlich Beschäftigte	133	66	139	62

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 01.04.2025

Der Geschäftsführer:

DI Marco Pernetta

Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				Stand 31.12.2024 EUR	Stand 01.01.2024 EUR	Abschreibungen EUR	kumulierte Abschreibungen			Stand 31.12.2024 EUR	Buchwerte	
	Stand 01.01.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR				Zuschreibungen EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR		Stand 01.01.2024 EUR	Stand 31.12.2024 EUR
A. Anlagevermögen													
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Software sowie Lizenzen	1.697.961,14	27.135,31	0,00	0,00	1.725.096,45	1.674.732,42	21.107,57	0,00	0,00	0,00	1.695.839,99	23.228,72	29.256,46
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund davon Grundwert	128.931.044,33 3.996.836,06	288.965,11 0,00	0,00 0,00	62.992,94 0,00	129.283.002,38 3.996.836,06	73.450.016,63 0,00	3.713.975,93 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	1.759,69 0,00	77.165.752,25 0,00	55.481.027,70 3.996.836,06	52.117.250,13 3.996.836,06
2. technische Anlagen und Maschinen	6.603.456,48	758.177,00	15.999,78	0,00	7.345.633,70	5.389.940,98	237.824,02	0,00	15.999,78	0,00	5.611.765,22	1.213.515,50	1.733.868,48
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	33.712.366,65	708.783,18	144.843,99	-19.440,69	34.256.865,15	29.930.310,02	925.340,64	0,00	144.843,99	-1.759,69	30.709.046,98	3.782.056,63	3.547.818,17
4. geleistete Anzahlungen	83.552,25	54.770,10	0,00	-43.552,25	94.770,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	83.552,25	94.770,10
	169.330.419,71	1.810.695,39	160.843,77	0,00	170.980.271,33	108.770.267,63	4.877.140,59	0,00	160.843,77	0,00	113.486.564,45	60.560.152,08	57.493.706,88
III. Finanzanlagen													
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
	171.044.330,85	1.837.830,70	160.843,77	0,00	172.721.317,78	110.445.000,05	4.898.248,16	0,00	160.843,77	0,00	115.182.404,44	60.599.330,80	57.538.913,34

Lagebericht

*der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. [TFG]
zum Jahresabschluss per 31.12.2024*

1. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Geschäftsverlauf

Das Jahr 2024 war von einer sehr uneinheitlichen Entwicklung der Passagierzahlen geprägt. Insgesamt wurden in Summe am Flughafen Innsbruck mit 862.202 Passagieren um -4,9% weniger Fluggäste als im Vorjahr abgefertigt. Während im 1. Quartal noch deutliche Zuwächse verzeichnet wurden - hervorzuheben sind die +13% im verkehrsstärksten Monat März -, kam es im April zu dem erwarteten Einbruch der Passagierentwicklung aufgrund des Wegfalls der Frankfurt-Strecke sowie der Ausdünnung der Wien-Strecke von 3 auf 2 tägliche Rotationen. Bis einschließlich November lagen die Passagierzahlen jeden Monat im Vergleich zum Vorjahr zweistellig im Minus. Erst im Dezember kam es mit dem Beginn der Wintersaison zu einer leichten Erholung.

Aufgrund der Rückgänge in den Sommermonaten ist im Jahr 2024 die Bedeutung des 1. Quartals für den wirtschaftlichen Erfolg noch gestiegen. Der Anteil des 1. Quartals am Gesamtjahresaufkommen lag im Jahr 2024 bei rekordverdächtigen 61%, allein im aufkommensstärksten Monat März wurden so viele Passagiere abgefertigt wie im gesamten Sommerhalbjahr (2. und 3. Quartal) in Summe.

Bei der Zahl der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr wirkte sich der Wegfall der mit kleineren Flugzeugen durchgeführten Frankfurt- und Wien-Flüge noch stärker aus. Das monatliche Minus lag zwischen April und November teilweise weit über -20%; lediglich im Februar und März konnten Zuwächse verzeichnet werden. Mit insgesamt 7.573 Flugbewegungen im Bereich Linie und Charter gab es im Gesamtjahr 2024 ein Minus von -13,4%.

Die Flugbewegungen in der Allgemeinen Luftfahrt hatten während der Pandemie aufgrund des fehlenden Angebotes beim Linien- und Charterverkehr teilweise sogar zugenommen, dieser Trend hat sich seit 2023 wieder umgekehrt. Wie im Vorjahr nahm auch 2024 die Zahl der Privat- und Schulungsflüge mit Motorsportflugzeugen ab, die 27.698 Bewegungen entsprechen einem Minus von -10,6%. Dafür war unter anderem auch das schlechte Flugwetter für Kleinflugzeuge im 1. Halbjahr maßgeblich verantwortlich. So gab es in diesem Jahr sehr viele Tage mit Föhn und Saharastaub (=schlechte Sicht) sowie ungewöhnlich viele Tage mit Niederschlägen. Im Juli und August konnten bei besseren Bedingungen immerhin geringfügige Zuwächse gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.

Der Rückgang bei den Businessjets im Bedarfsverkehr lag bei -7,6%. Nachdem diese beiden Kategorien das Gros der Flüge in der Allgemeinen Luftfahrt ausmachen, gab es auch insgesamt einen Rückgang der Bewegungen um -9,7%.

In Summe von Allgemeiner Luftfahrt und Linien- und Charterverkehr nahm damit auch die Zahl der gesamten Flugbewegungen deutlich um -10,4% auf 40.435 ab.

Bei den MTOWs (Maximum Take Off Weights), welche für die gewichtsabhängigen Gebühren und Entgelte maßgeblich sind, gab es im Jahr 2024 analog zu der Entwicklung bei den Flugbewegungen einen deutlichen Rückgang um -9,4%.

Gegenüber dem Vorjahr 2023 gab es 2024 einige Veränderungen beim Ranking der Airline-Kunden nach Passagieraufkommen. Die holländische Transavia konnte ihren ersten Platz weiter ausbauen, auch easyJet auf dem zweiten Platz konnte ihren Anteil deutlich erhöhen. Allein mit diesen beiden Airlines flogen im Jahr 2024 rund 43% aller Fluggäste von und nach Innsbruck. Austrian konnte dank des verstärkten Angebots im Winterverkehr trotz der Streichungen auf der Wien-Strecke ihren Passagieranteil auf dem dritten Platz leicht erhöhen. Danach folgt bereits die Eurowings erstmals unter den Top 5, wobei Eurowings im Linien- und Charterverkehr deutliche Passagierzuwächse verzeichnete. Auf dem 5. Platz bleibt die TUI Airways (UK) aufgrund ihres starken Wintercharterprogramms.

Ranking Airlines nach Passagieren:

2023	Anteil		2024	Anteil
1. Transavia	20,1%		1. Transavia	22,0%
2. easyJet	17,6%		2. easyJet	20,9%
3. Air Dolomiti	15,1%		3. Austrian	13,7%
4. Austrian	13,3%		4. Eurowings	8,3%
5. TUI Airways	7,8%		5. TUI Airways	8,2%

Im Österreich-Vergleich der Bundesländerflughäfen blieb das Ranking zwar unverändert zum Vorjahr. Die Schere zwischen den drei größeren Flughäfen Salzburg (1,8 Mio. Passagiere, +10,7%), Innsbruck (862 Tsd., -4,9%) und Graz (819 Tsd., +11,8%) verglichen mit Linz (180 Tsd., -22,4%) und Klagenfurt (138 Tsd., -10%) hat sich seit der Pandemie kontinuierlich geöffnet. Zum Vergleich: Am Flughafen Innsbruck wurden im stärksten Monat März 2024 mehr Passagiere abgefertigt als in Linz im gesamten Jahr 2024; das Jahresaufkommen von Klagenfurt erreichte Innsbruck bereits kurz vor Ende Januar 2024.

Trotz der insgesamt negativen Verkehrsentwicklung konnte die TFG das Geschäftsjahr 2024 mit einem gegenüber dem Vorjahr deutlich besseren Jahresergebnis abschließen. Die Gründe dafür waren die positiven Auswirkungen des Sparbudgets, welches Anfang des Jahres angesichts der erwarteten Flugstreichungen nach Frankfurt und Wien festgelegt wurde, sowie deutliche Preiserhöhungen im Aviation-Sektor, die vor allem im Wintergeschäft aufgrund der großen Nachfrage an die Kunden weitergegeben werden konnten.

Die Umsatzerlöse stiegen insgesamt um +9,3% auf rund EUR 42,0 Mio.; dieser Anstieg setzt sich zusammen aus einem Plus von +13,6% auf rund EUR 33,5 Mio. im Aviation-Bereich und einem Minus von -5,1% auf rund EUR 8,5 Mio. im Non-Aviation-Bereich. Der Anteil der Non-Aviation Umsätze an den Gesamtumsätzen reduzierte sich damit auf rund 20% nach knapp 23% im Vorjahr.

Der positiven Entwicklung bei den Umsätzen stand eine Stagnation bei den Aufwendungen für die Betriebsleistung gegenüber. Einerseits nahm der Personalaufwand um -1,1% ab, da sich die Zahl der Mitarbeitenden zum Bilanzstichtag geringfügig verringert hat. Der Rückgang beim Personalaufwand wurde verursacht durch den starken Rückgang bei den Rückstellungen aufgrund der Pensionierungswelle im Geschäftsjahr 2024.

Die Inflation wirkte sich im Geschäftsjahr 2024 bei weitem nicht mehr so stark auf der Aufwandsseite aus wie im Vorjahr, als es beim Materialaufwand und den Aufwendungen für bezogene Leistungen noch einen Zuwachs von +30,3% zu verzeichnen gab. Im Jahr 2024 lag der Zuwachs bei +3,1% auf rund EUR 8,3 Mio., wobei sich insbesondere der Einsatz von Sicherheitskontrollpersonal von anderen Flughäfen zur Bewältigung der Verkehrsspitzen in der Wintersaison negativ auswirkte. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gab es nur einen geringfügigen Anstieg um 0,7% auf rund EUR 7,3 Mio. nach Zuwächsen im Vorjahr von rund +23,0%. Hier waren vor allem die positiven Auswirkungen der Einsparungen beim Energieverbrauch sowie die gesunkenen Einkaufskosten bei Strom und Gas bemerkbar. Außerdem wurden im Rahmen des Einsparungsprogramms massiv nicht dringend erforderliche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten verschoben.

Im Ergebnis der guten Geschäftsentwicklung einerseits und der Stagnation beim Betriebsaufwand andererseits konnte ein deutlich positives Betriebsergebnis in Höhe von EUR 5,6 Mio. erzielt werden. Der Zinsanstieg konnte erneut für die Veranlagung von nicht dringend notwendiger Liquidität im konzerneigenen Cash Pool sowie bei externen Finanzdienstleistern genutzt werden. Dadurch konnte ein positives Finanzergebnis von EUR 0,621 Mio. erzielt werden, wodurch sich ein Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 2024 von rund EUR 6,245 Mio. ergibt.

Während der Corona-Pandemie hatte die TFG als Unternehmen, welches mittelbar zu 100% im Eigentum der öffentlichen Hand steht, keinen Anspruch auf den im Rahmen der Covid-Pandemie als Unterstützung für betroffene Unternehmen seitens der Republik Österreich vorgesehenen Fixkostenzuschuss und Verlustersatz. Neben der TFG betraf dies in Österreich die Flughäfen Salzburg und Linz, teilweise auch Graz. Der größte Flughafen Wien und der kleinste Flughafen Klagenfurt hatten aufgrund ihrer zum Teil privaten Eigentümer dagegen vollen Anspruch auf alle staatlichen Hilfen. In enger Zusammenarbeit mit dem Flughafen Salzburg hatte die TFG deswegen rechtlich prüfen lassen, ob es Möglichkeiten gab, diese Ungleichbehandlung zu bekämpfen. Gemeinsam hatten beide Flughäfen im Jahr 2021 die Salzburger Kanzlei NHP beauftragt, unsere Interessen zu vertreten. Für die Einreichung der Klage wurde Anfang November 2021 eine einstimmige Zustimmung der Gesellschaftsvertreter der TFG per Umlaufbeschluss eingeholt. Mit Anfang Mai 2022 wurde dann die Klage der 3 Flughäfen Salzburg, Linz und Innsbruck gemeinsam eingebracht. Die Klagsumme der TFG allein belief sich insgesamt auf EUR 8.536.672,61 und betraf den Fixkostenzuschuss sowie die COVID-Verlustersatz.

Mit Schreiben vom 20.11.2023 hatte die Kanzlei NHP mitgeteilt, dass der VfGH zwischenzeitig seine Erkenntnis zum COFAG-Themenkomplex veröffentlicht hat (VfGH 5.10.2023, G 265/2022; V 139/2022 u.a.). Gemäß Mitteilung der NHP musste die TFG zur Kenntnis nehmen, dass der VfGH zwar eigentlich in allen Punkten unserer Argumentation gefolgt ist, jedoch abschließend auch festgehalten hat, dass die Ausnahme von Förderleistungen für Flughäfen, die zu 100% im Besitz der öffentlichen Hand sind, rechtmäßig sei. In einer ersten Reaktion hatte die Kanzlei NHP noch empfohlen, die anhängige Berufung zurückzuziehen, um weitere Prozesskosten zu vermeiden. In einer neuerlichen Stellungnahme vom 28.03.2024 wurde dann die Empfehlung der Beibehaltung der Klage bestätigt, um das endgültige Urteil des OLG Wien abzuwarten und somit keine Rechte zu verwirken.

Im Baubereich haben im Jahr 2024 die konkreten Planungen für die Umsetzung des Projekts „Neuerrichtung Sicherheitszentrum Flughafen“ begonnen. Auslöser für dieses Projekt ist die Austrocontrol GmbH [ACG], die die hoheitliche Aufgabe der Luftraumüberwachung in Österreich und im Speziellen auch für den Flughafen Innsbruck durchführt. Die ACG hat sich dafür entschieden, am Flughafen Innsbruck ein Ausbildungszentrum für neue Kontrolltechnologie zu errichten und die bestehende technische Infrastruktur sowie die operationellen Einheiten, die bisher am Tower arbeiten, in dieses Zentrum zu integrieren. Gleichzeitig besteht schon seit einigen Jahren aufgrund der erheblichen Aufstockung des Mitarbeiterstands bei der Polizeiinspektion Flughafen Innsbruck dringender Raumbedarf für die Exekutive. Die TFG möchte die Möglichkeit nutzen, sich als Bauherrin des Projekts mit der Verlegung von operativen Bereichen wie z.B. dem Abfertigungsbereich für die General Aviation, der Betriebs- und Einsatzleitung sowie den Büros für die Handling-Abteilung an diesem Projekt zu beteiligen. Die Kostenschätzung für das Gesamtprojekt liegt derzeit bei der Maximalvariante bei rund EUR 42,8 Mio. (Preisbasis 11/2024), wobei sich die ACG direkt an den Baukosten beteiligen wird. Das neue Sicherheitszentrum ist am Standort des ehemaligen Luftfracht-Gebäudes geplant, welches abgerissen werden muss.

Neben den Planungen für das neue Gebäude wurde auch weiterhin in die Nachhaltigkeit der Energieversorgung investiert. Um zukünftig einen höheren Anteil des Strombedarfs des Flughafens selbst erzeugen zu können, ist es vorgesehen, in den kommenden Jahren vermehrt Photovoltaikanlagen auf Flächen des Flughafens Innsbruck zu installieren. Bereits vor rund 8 Jahren wurde am Dach des Check-In Gebäudes eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 60 kWp installiert, welche pro Jahr ca. 70.000 kWh umweltfreundlichen Strom produziert. Im Geschäftsjahr 2024 wurde nun die Installation einer weiteren PV-Anlage auf dem Dach der Multifunktionshalle 2 mit einer Leistung von 176 kWp umgesetzt und am 03.10.2024 fertiggemeldet und an das Netz angeschlossen.

In der Wintersaison 2023/24 wurde erstmals ein „Peak-Pricing“ am Flughafen Innsbruck eingeführt. Zur Abdeckung der hohen Vorhaltekosten bei Infrastruktur, Personal und Gerätschaften wurde ein gestaffelter Aufschlag auf das Ramp Handling-Entgelt in Höhe von 15% pro Verkehrstag für den Fall eingeführt, dass eine Airline an den Samstagen/Sonntagen in der jeweiligen Winterflugplanperiode nicht mindestens 15 Frequenzen auf einer bestimmten Strecke effektiv fliegt. Dieses zusätzliche Entgelt kann allerdings nur auf „nicht-behördlich“ zu genehmigende Entgelte aufgeschlagen werden.

Im Nachgang wurde diese Regelung für den Winter 2024/25 leicht adaptiert (Aufschlag 20% statt 15%, Wegfall der Deckelung bei 100% Zuschlag) und im Nutzerausschuss am 06.08.2024 den Airline-Nutzern und der Aufsichtsbehörde vorgestellt.

Am 05.11.2024 hat die TFG in weiterer Folge eine Unterlassungserklärung der Wiener Rechtsanwaltskanzlei Eversheds Sutherland Rechtsanwälte GmbH erhalten. Diese Erklärung wurde laut Anschreiben im Auftrag der IATA, der Internationalen Vereinigung der Fluggesellschaften, übermittelt. Die IATA vertritt weltweit die ehemaligen „Staatsairlines“ wie Lufthansa, British Airways, Air France, Austrian und ähnliche, aber z.B. nicht LowCost-Airlines wie Transavia, easyJet, Jet2 usw.. Unser Fachanwalt hat mit uns ein Ablehnungsschreiben gegen diese Unterlassungserklärung verfasst. Eine Reaktion der Gegenseite auf dieses Schreiben ist bisher nicht erfolgt.

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.

Ertragslage	2024	2023
	TEUR	TEUR
Betriebsleistung	42.370	38.750
EBITDA	11.241	7.768
EBIT	6.342	2.723
Rentabilität	2024	2023
	%	%
EBITDA-Margin	26,8	20,2
EBIT-Margin	15,1	7,1
Return on Equity – ROE	9,1	4,1
Return on Sales – ROS	15,1	7,1
Return on Investment – ROI	6,5	3,0

Finanzkennzahlen	2024	2023
Nettoverschuldung (Net debt) in TEUR	-1.254	5.811
Anlagendeckungsgrad 2 in %	136,0	120,2
Eigenkapitalquote (Equity Ratio) in %	71,9	69,3
Nettoverschuldungsgrad (Gearing) in %	-1,8	8,9
Cash-Flow Kennzahlen	2024 TEUR	2023 TEUR
<u>Flüssige Mittel 1.1.</u>		
Bankkonten	13.851	3.494
zuzüglich Cash Pool	14.000	18.000
Netto Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-2.368	14.247
Netto Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	-1.119	-2.124
Netto Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-1.765	-5.766
<u>Flüssige Mittel 31.12.</u>	8.599	13.851
zuzüglich Cash Pool	14.000	14.000
Cash-Flow aus dem Ergebnis	-5.252	-6.357

In den Bankkonten zum 1.1.2024 sind EUR 10 Mio. aus der Veranlagung enthalten. Im Berichtsjahr 2024 erfolgte eine Umbuchung aufgrund der Fristigkeit der Veranlagung von EUR 10 Mio. in die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände.

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

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Der Start in die Wintersaison 2024/2025 war bereits im Dezember sehr erfolgreich. Mit den drei neuen Destinationen Madrid, Warschau und Riga sowie etlichen zusätzlichen Flügen auf bestehenden Verbindungen konnte die Reduktion auf der Frankfurt-Strecke (10 statt 21 wöchentliche Flüge) kompensiert werden.

Zu der positiven Entwicklung beigetragen hat neben der starken Nachfrage auch die relativ gute Wettersituation in Innsbruck. Zum Jahreswechsel und -anfang gab es zwar einige starke Nebeltage, letztendlich konnten aber die meisten Flüge nach der im Tagesverlauf einsetzenden Wetterverbesserung Innsbruck anfliegen. Im Gegenzug kam es in der ersten Januar-Hälfte zu unerwarteten Nebelproblemen an den Herkunftsflughäfen im Großraum London und in den Niederlanden, wodurch es tagelang zu erheblichen Verspätungen auf den Flügen von und zu diesen für uns sehr wichtigen Regionen kam. Seit Mitte Januar hat sich die Situation deutlich gebessert, kleinere Schwierigkeiten gab es lediglich aufgrund einiger starker Föhnwindereignisse im Großraum Innsbruck, wodurch die Flugzeuge zum Durchstarten gezwungen waren und teilweise mehrere Anflüge versuchen mussten.

Auch im Februar ist die Auslastung auf den Flügen zum Großteil sehr gut und die Passagierzahlen dürften deutlich über dem Vorjahresniveau liegen. Auch der Ausblick auf den März lässt deutliche Zuwächse erwarten. Neu ist jedoch die Situation, dass bereits Ende März viele Winterketten früher als üblich eingestellt werden. Noch drastischer wird die Situation im April: wurde vor 10 Jahren noch ein Großteil der Flüge bis Mitte April fortgeführt, enden dieses Jahr fast alle Charterflüge bereits Ende März und auch im Linienverkehr wird das Programm bereits vor Ostern stark ausgedünnt. Hauptursache dafür sind die leider sich immer früher verschlechternden Pistenverhältnisse in vielen Skigebieten, die schon im Vorjahr zu einem Einbruch der Nachfrage im April geführt haben.

Derzeit gehen wir davon aus, dass im 1. Quartal ein Passagieraufkommen von rund 550.000 Passagieren verzeichnet werden kann. Damit wäre der Grundstein für eine erfolgreiches Jahr gelegt.

Auch im laufenden Jahr zeichnet sich eine schwierige Situation bezüglich der beiden Hub-Anbindungen nach Frankfurt und Wien mit Ende der Wintersaison ab. Air Dolomiti und Lufthansa hatten bereits im Herbst 2024 im Zuge der Ankündigung der Wiederaufnahme der Frankfurt-Flüge durch Air Dolomiti im Winterflugplan 24/25 mitgeteilt, dass diese Flüge definitiv zum Sommerflugplan 2025 wieder eingestellt werden, nachdem die Flugzeuge der Air Dolomiti dringend im Konzern auf anderen Strecken benötigt werden. Somit werden die beiden letzten Frankfurt-Flüge am Samstag, den 29. März, stattfinden. Ob und wann es zu einer Kooperation von Lufthansa mit der Südtiroler Fluglinie Sky Alps kommt, die dann in Kooperation mit Lufthansa die Frankfurt-Zubringerflüge durchführen sollte, ist derzeit noch offen.

Auf der Wien-Strecke wird es im Sommerflugplan erneut zu Streichungen und einer spürbaren Reduktion der Flüge seitens Austrian kommen. Das Flugprogramm wird im Sommerhalbjahr zwischen 1-3 täglichen Flügen schwanken.

Zusätzlich zu den Fluganbindungen wird es weiterhin die 4-mal tägliche Anbindung mit dem Lufthansa-Bus nach München geben. Diese Anbindung stellt zwar einerseits eine Konkurrenz zum Flugangebot via Frankfurt (sofern überhaupt geflogen) und Wien dar, andererseits hat sich seit der Einführung gezeigt, dass viele Passagiere zumindest einen Teil ihrer Reise dann doch mit dem Flugzeug von/nach Innsbruck buchen.

Die Outgoing-Flüge im Sommercharter beginnen auch in diesem Jahr Mitte Mai. Hauptanbieter sind wie in den Vorjahren die TUI Austria und Idealtours. Besonders erfreulich ist, dass die TUI nach 10 Jahren erstmals wieder die Türkei mit einem wöchentlichen Flug nach Antalya ab dem 23. Mai in ihr Programm ab Innsbruck aufnehmen wird. Nach Aussage der TUI sind die Vorausbuchungen für Antalya schon sehr gut und über Plan.

Idealtours wird ungefähr das gleiche Programm wie im Vorjahr anbieten. Auch die von beiden Veranstaltern eingesetzten Flugzeuge von Eurowings bei der TUI (mit Ausnahme Antalya) und der Dash 8-400 der Sky Alps bei Idealtours werden wieder analog zum Vorjahr zum Einsatz kommen. Darüber hinaus will Christophorus einen wöchentlichen Flug mit Sky Alps nach Cagliari und Rhomberg Reisen mit Avanti Air nach Korsika anbieten. Im Sommerscharter dürfte im Outgoing daher insgesamt mit einem leichten Passagierzuwachs zu rechnen sein.

Im Incoming wird ein ähnliches Programm wie im Vorjahr aufgelegt. An den Samstagen wird es Incoming-Flüge aus Birmingham, Edinburgh, Manchester und London geben. Darüber hinaus wird bis zu 4x wöchentlich London als Linienflug von easyJet angeboten, 2x wöchentlich wird Transavia nach Amsterdam fliegen.

In Summe dieser derzeit bekannten Effekte und angesichts der Bedeutung des voraussichtlichen Wachstums im 1.Quartal für die Entwicklung im Gesamtjahr kann von einem mehr oder weniger deutlichen Zuwachs der Passagierzahlen im Jahr 2025 ausgegangen werden.

Bezüglich der im Prozess gegen die COFAG formal noch anhängigen Berufungen der Flughafenbetreibergesellschaften Linz, Salzburg und Innsbruck hat inzwischen das OLG Wien entschieden. Die Berufungen wurden jeweils abgewiesen. Im bisherigen Verlauf der Klage war eine Pauschalgebühr der Gesamtklage von insgesamt EUR 336.122,60 fällig. Durch den negativen Entscheid der Berufung wird die Kostenersatzpflicht gegenüber der Republik Österreich (als Rechtsnachfolgerin der COFAG) für dieses Verfahren schlagend und sind somit EUR 18.861,59 an zusätzlichen Prozesskosten von der TFG zu tragen.

Bei der Begründung der Abweisung verweist das OLG Wien lediglich auf die Ausführungen des VfGH, wonach angeblich keine Gleichheitswidrigkeit vorliegen würde. Die Vorgehensweise in dieser Klage war dennoch unabdingbar, nachdem die Erhebung der Berufung eine prozessual unabdingbare Voraussetzung dafür war, überhaupt mit einem Parteiantrag auf Normenkontrolle zum VfGH zu gelangen und dort die verfassungsrechtlichen Bedenken der betroffenen Flughäfen vorzutragen. Zweitens gab es sehr gute Erfolgsaussichten für die Argumentation, sodass auch – ex ante betrachtet – der finanzielle und zeitliche Aufwand vom damaligen Standpunkt her durchaus gerechtfertigt erschien. Dass die VfGH-Entscheidungen aus Gründen der Staatsräson in dieser Art und Weise ausfallen, war zum Zeitpunkt der Erhebung der Berufungen noch keinesfalls absehbar.

Am Sonntag, den 01. Juni 2025, begeht der Flughafen Innsbruck sein 100-jähriges Jubiläum. Aus diesem Anlass wird am Abend des 1.6. eine größere Feier für geladene Gäste stattfinden. Im weiteren Verlauf des Sommers sind verschiedene Veranstaltungen zum 100-jährigen Jubiläum vorgesehen. Zum Abschluss soll erneut das Flughafenfest am Nationalfeiertag durchgeführt werden.

Zur Abwicklung des nach der Pandemie wieder erstarkten Verkehrsaufkommens ist die Wiederherstellung einer zukunftsorientierten Personalstruktur dringend notwendig. In den Pandemie-Jahren wurden Abgänge fast ausnahmslos nicht nachbesetzt. Zusätzlich ging auch ein großer Teil gerade von jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aufgrund der Kurzarbeit verloren. Parallel dazu läuft am Flughafen derzeit eine größere Pensionierungswelle, nachdem über ein Viertel der Belegschaft sich inzwischen in der Altersgruppe über 55 Jahre befindet. Große Anstrengungen werden deshalb weiterhin bezüglich der Einstellung von neuem Personal und dem Halten der vorhandenen Belegschaft unternommen. Die Streichung der Hub-Flüge nach Frankfurt ab dem Sommerflugplan und die Ausdünnung der Wien-Strecke stellen hier eine große Herausforderung dar. Gerade im operativen Bereich der Abfertigung werden für die Wintersaison alle Stammkräfte sowie über 100 Saisonkräfte dringend benötigt, während ab April an vielen Tagen des Jahres nur noch maximal 2-3 Flüge pro Tag abgefertigt werden müssen. Unabhängig davon muss davon ausgegangen werden, dass zum Start der kommenden Wintersaison wieder die volle Stärke an hochqualifizierten Stamm- und Saisonkräften benötigt wird.

Im Bereich der Infrastruktur müssen wir nach mehrfacher Verschiebung voraussichtlich zum Winter 2025/26 das sogenannte Entry-Exit-Systems einführen. Dabei handelt es sich um eine Initiative der Schengen-Staaten zur Verbesserung 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, so 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. Das Projekt zur pünktlichen Umsetzung dieser Anforderung wird gerade fertiggestellt.

Im Jahr 2023 wurden auch die Planungen bezüglich des Terminalneubaus wieder aufgenommen. Nachdem ein fertiges Projekt in den Jahren 2018/19 derart detailliert vorbereitet worden war, dass Anfang 2020 ein Architekturwettbewerb gestartet wurde, welcher aufgrund von Corona unmittelbar danach widerrufen werden musste, wurden die neuen Erkenntnisse und Entwicklungen am Flughafen dahingehend geprüft, ob sich daraus unter Umständen völlig neue Lösungsvarianten gegenüber der bisherigen Machbarkeitsstudie ergeben. Im Jahr 2025 ist in einem ersten Schritt die Ausschreibung zum Neubau des Sicherheitszentrums und damit der Ausbau der Partnerschaft mit der ACG und Polizeiinspektion geplant.

Wesentliche Risiken & Ungewissheiten

Die Risiken des Unternehmens sind in fünf 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. 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 Sparmaßnahmen sowie die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie zu einer gedämpften Nachfrageentwicklung beitragen. Außerdem haben viele Unternehmen die Möglichkeiten digitaler Meetings zwangsweise kennengelernt und dürften nun dieses Instrument zumindest bei einem Teil der bisher vor Ort durchgeführten Sitzungen und Besprechungen weiterhin einsetzen. Darüber hinaus verstärkt sich auch der Trend, aus Nachhaltigkeitsgründen Flugreisen generell zu reduzieren. Die Erholung in diesem Segment könnte sich demnach noch über einige Jahre hinziehen. Von den Auswirkungen ist der Flughafen Innsbruck aktuell gerade auf der Wien-Strecke betroffen, die von Austrian Airlines aufgrund fehlender Point-to-Point Passagiere im hochpreisigen Businesssegment nur noch im Tagesrand geflogen wird.

Die extremen Schwankungen an den Energiemärkten stellen auch den Flughafen Innsbruck vor große Herausforderungen. Bereits Mitte des Jahres 2022 hatte der Flughafen deshalb eine interne Task Force mit dem Schwerpunkt der Überprüfung von Maßnahmen zur Einsparung von Energie einberufen. Im Ergebnis konnte der Verbrauch von Gas für die Erzeugung von Wärme und Warmwasser sowie der Stromverbrauch um rund 20% gegenüber dem Jahr 2019 gesenkt werden. Beim Einkauf konnte man durch frühzeitigen Gaseinkauf für die Jahre 2023 und 2024 günstige Preise mittelfristig sichern. Die Auswirkungen von den Zukäufen der Restmengen zu höheren Preisen konnten damit abgefedert werden. Der Stromeinkauf für die Folgejahre wurde nach Ausbruch des Ukrainekriegs gestoppt, um die weitere Marktentwicklung abzuwarten. Im Jahr 2023 wurde der Strom zu Spotmarkt-Preisen eingekauft; hier bestand das Risiko nicht vorhersehbarer starker Schwankungen. Im Ergebnis konnte man dadurch allerdings von den zeitweise sehr niedrigen Preisen insbesondere an den Wochenenden im Winter, an denen der Bedarf am höchsten ist, profitieren. Für das Jahr 2025 wurde das aktuell niedrige Strompreisniveau genutzt, um einen Großteil des Bedarfs preisgesichert einzukaufen.

Die in den letzten Jahren als äußerst kritisch angesehene Entwicklung infolge des BREXITs in unserem wichtigsten Herkunftsmarkt UK kann jederzeit negative Auswirkungen auf das Incoming-Geschäft haben. Das Risiko, dass es durch die jetzt zunehmend spürbaren Folgen des BREXITs in Kombination mit höheren Inflationsraten und einem sich möglicherweise verschlechternden Verhältnisses zum Handelspartner USA zu massiven Auswirkungen auf die britische Realwirtschaft kommt, nimmt zu. Grundsätzlich könnte es aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen jederzeit zu einem Rückgang der Reisetätigkeit britischer Bürgerinnen und Bürger kommen. Dafür spricht, dass es sich vor allem bei den Winterurlauben überwiegend um Zweit- oder Dritt-Urlaube handeln dürfte, bei denen zuerst gespart würde. Dagegen spricht, dass die Bevölkerungsschicht, die sich Mehrfach-Urlaube und gerade auch die eher teuren Winterurlaube leisten kann, wahrscheinlich gar nicht oder erst zuletzt von den wirtschaftlichen Krisen betroffen sein dürfte. Sollte es zu Flugstreichungen kommen, könnten insbesondere an den Winterwochenenden die freiwerdenden Slots rasch an Airlines aus anderen Märkten vergeben werden. Schwieriger wäre der Ersatz von Flügen an den Werktagen Montag bis Freitag sowie von Incoming-Flügen im Sommer. Die Situation wird von uns permanent beobachtet, um frühzeitig reagieren zu können.

Etwas gesunken ist die Wahrscheinlichkeit, dass es in den kommenden Monaten zu weiteren Ausfällen und Insolvenzen im europäischen Airlinemarkt kommt. Fast alle westeuropäischen Airlines haben im Geschäftsjahr 2023 und 2024 über Rekordergebnisse berichtet. Übernahmebestrebungen der großen drei europäischen Airline-Bündnisse werden konkret und stehen kurz vor der Genehmigung durch die EU-Kommission. So hat Lufthansa die Übernahme der italienischen ITA Airways als Nachfolgerin der Alitalia abgeschlossen, die IAG als Konzernmutter unter anderem von British Airways und Iberia zeigt ebenso wie die Lufthansa großes Interesse an einer Übernahme der spanischen Air Europe. Dagegen hat sich die skandinavische SAS aus dem Star Allianz Bündnis rund um Lufthansa verabschiedet und ist Teil der Air France & KLM Gruppe. Weiter offen ist die Zukunft der portugiesischen TAP, an der alle drei Luftfahrtbündnisse Interesse haben. Im Segment der Low Cost Airlines, von denen insbesondere Transavia und easyJet den Flughafen Innsbruck anfliegen, hat es auch eine wirtschaftliche Erholung gegeben. Dem allgemeinen Ausfallrisiko wird mit kurzen Zahlungszielen, einer genauen Überwachung unserer Kundinnen und Kunden sowie Vorauszahlungen und einem aktiven Mahnwesen entgegengewirkt. Trotz des Wegfalls der Air Dolomiti auf der Frankfurt-Strecke können wir derzeit davon ausgehen, dass unsere Top 5 Airlinekunden, mit denen wir über 80% des Jahresumsatzes abwickeln, wirtschaftlich sehr gut aufgestellt sind. Dennoch sind wir permanent auf der Suche nach neuen Partnern, um neue Märkte zu erschließen, aber auch um bestehende Märkte möglichst rasch absichern zu können, falls es mit einem der bestehenden Partner Schwierigkeiten gibt. Änderungen in Businessmodellen von Kundinnen und 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. Anstehende Engpässe auf diversen Transitrouten durch den Alpenraum wie z.B. massive Bauarbeiten in Deutschland auf der A8 München-Salzburg sowie zwischen Kufstein und Rosenheim, die geplante Einführung einer Maut für den Fernpass sowie die Engpässe an der Luegbrücke auf der Brennerautobahn erschweren zusätzlich in den kommenden Jahren Transfers und Abwanderungen zu benachbarten Flughäfen.

Ein Risiko, welches sich bereits während der Pandemie abgezeichnet hat, trifft weiterhin auch die Luftfahrtbranche in allen Zweigen. Der Fachkräftemangel und die Arbeitsmarktsituation generell führen dazu, dass für freiwerdende Stellen nur sehr schwer Ersatz gefunden werden kann. In den letzten Monaten hat sich zwar in einigen Bereichen die Situation etwas entspannt, hochqualifizierte Fachkräfte sind jedoch weiterhin extrem rar. Noch schwieriger als bei der TFG ist die Situation bei den Sicherheitsdienstleistern an den österreichischen Flughäfen. Aufgrund der schlechteren Kollektivvertragsbedingungen finden diese für den Bereich der Sicherheitskontrollen von Passagieren und Gepäck derzeit kaum noch geeignetes Personal, welches den hohen Anforderungen für eine Tätigkeit in diesem Einsatzgebiet entspricht. In der Praxis fehlen in der laufenden Wintersaison am Standort Innsbruck rund 30% Personal zur Bewältigung der von der TFG angeforderten und beauftragten Einsatzstunden. Dies musste in dieser Saison analog zum Vorjahr bereits mit hohem Kostenaufwand durch eigenes Personal, Personal eines weiteren Sicherheitsdienstleisters sowie hoch qualifiziertem Personal der Sicherheitstochter des Flughafens Wien ausgeglichen werden. Diese Situation wird sich trotz laufender Rekrutierungen auch in den kommenden Monaten nicht wesentlich verbessern. Mittelfristig werden dadurch in jedem Fall erhebliche Mehrkosten für die Bewältigung insbesondere der saisonalen Spitzen benötigt. Andernfalls könnten Personalengpässe zunehmend auch dazu führen, dass es Einschränkungen bei den Abfertigungskapazitäten mit negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf der Erlösseite gibt.

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 Politikerinnen und Politikern als auch den Vertreterinnen und Vertretern der EU-Kommission Auswirkungen der Gesetzgebung noch im Entstehungsprozess nahebringen können und somit die gesunde Entwicklung der Branche ermöglichen. Der Flughafen Innsbruck ist mit seinem Management aktiv in diversen Fachgruppen der Branchenverbände in Österreich, im deutschsprachigen Raum sowie auf europäischer Ebene vertreten.

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. Die Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden ist hervorragend.

Betriebsvorschriften und arbeitsrechtliche Vorschriften werden durch entsprechend ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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] eingestellt. Für die Bereiche Arbeitnehmerschutz sowie Ausbildung & Schulung wurde mit April 2023 eine neue Stabsstelle geschaffen, um diese für das Unternehmen wichtigen Prozesse zentral steuern und überwachen zu können.

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 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 wurde im Jahr 2022 erfolgreich durchgeführt.

Zusammen mit unserer Muttergesellschaft, den Innsbrucker Kommunalbetrieben, arbeiten wir an europäischen Nachhaltigkeitsvorschriften wie CSRD, ESRS und EU-Taxonomie. Im Jahr 2024 haben wir mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben und der IKB AG eine Wesentlichkeitsanalyse erstellt, die Chancen und Risiken sowie entsprechende Maßnahmen identifiziert. Im Frühjahr 2025 wird ein Testlauf des Berichtswesens im Konzern durchgeführt.

Die Anforderungen an den Flughafen Innsbruck werden im Umweltbereich auch weiterhin zunehmen. Mit 1.1.2023 wurde in Innsbruck erstmals an einem österreichischen Flughafen ein emissionsabhängiges Gebührenmodell eingeführt, welches Airlines, die emissionsstärkere Flugzeuge benutzen, bestrafen soll. Das bereits seit 2004 bestehende lärmabhängige Gebührenmodell wird gemäß den gesetzlichen Vorgaben regelmäßig überprüft. 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 und diese Mitte 2024 auch auf die Nachbargemeinde Völs ausgeweitet

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 und Mitarbeiter gelegt.

Für nicht abwendbare Elementarereignisse bestehen Notfallszenarien und nach Möglichkeit ist ein wirtschaftlich vertretbarer Versicherungsschutz vorgesehen.

Am 12.10.2024 wurde turnusgemäß wieder eine große Notfallübung am Flughafen Innsbruck durchgeführt. Eine solche Großübung ist alle 2 Jahre vorgeschrieben. Dieses Mal lag der Fokus ganz auf dem Einsatzgeschehen im Terminal unmittelbar nach einem angenommenen Flugnotfall. Es wurde das Hochfahren der Einsatzleitung genauso geübt wie die Erstversorgung von Angehörigen und Überlebenden inklusive der dafür erforderlichen schnellen Festlegung der entsprechenden Räumlichkeiten.

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

Zur Risikovorsorge der TFG zählt auch der Versicherungsschutz. Derzeit hat die TFG folgende Versicherungen abgeschlossen bzw. ist über den Konzern gegen folgende Risiken mitversichert:

- Betriebshaftpflicht im Pool mit allen österreichischen Flughäfen
- AllRisk mit Betriebsunterbrechung
- Terrorversicherung mit Salzburg und Graz
- D&O Versicherung bei der IKB AG
- CyberCrime bei der IKB AG
- KFZ-Versicherungen

Alle Versicherungen werden von der GrECo International AG betreut, die Betriebshaftpflicht von der Hauptstelle in Wien.

Die Betriebshaftpflicht wurde gemeinsam mit den anderen Pool-Mitgliedern bereits im Jahr 2023 für das Jahr 2024 neu ausgeschrieben und bewertet. Für die Betriebshaftpflicht für das Geschäftsjahr 2025 hat die TFG nun eine Verlängerungsoption am 26.09.24 erhalten und angenommen. Damit ist der Versicherungsschutz gedeckt und der Betrieb des Flughafens gesichert. Die Basis für das Angebot waren die erhaltenen Risikoinformationen sowie Schadensdaten. Es wurde vom Versicherer ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Verlängerungsangebot nur für die gesamte Gruppe im Pool gemeinsam besteht. Positiv hervorzuheben ist, dass es bei gleichem Deckungsumfang und gleicher Prämie für den Flughafen Innsbruck angeboten wurde. Die Versicherer der Betriebshaftpflicht sind zu 80% die Vienna Insurance Group und zu 20% die Uniqa.

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.

Die Risiken aus dem Themenbereich Cyber Security werden durch dafür ausgebildete Mitarbeiter der IT-Abteilung überwacht und minimiert. Zusätzlich werden regelmäßig Schulungen und Hinweise für die Belegschaft angeboten, welche stark nachgefragt werden. Nachdem die TFG aufgrund der EU-Gesetzgebung zur Einführung eines Information Security Management Systems ISMS verpflichtet ist, wurde ein Mitarbeiter zum ISMS-Beauftragten ernannt.

Im März 2024 wurde eine externe Beraterfirma mit der begleitenden Beratung bei der Erstellung eines Informationssicherheitsmanagementsystems [ISMS] in der TFG beauftragt. Dieses muss sowohl die NIS2 Vorgaben als auch die Vorgaben der EU DVO 1645/2022 erfüllen. Anfang April 2024 wurde mit der praktischen Umsetzung begonnen.

Im Rahmen der Implementierung wurden bisher folgende Richtlinien (RL) und Dokumente final ausgearbeitet:

- Dokumentenvorlage (inkl. Vorlagen für Aufsichtsrat und Ausschüsse)
- RL – Informationssicherheitspolitik
- RL – Informationsklassifizierung
- RL – Lebenszyklus von ISMS-Dokumenten
- RL – Risikomanagement
- RL – Rollen, Verantwortlichkeiten und Gremien
- RL – Endbenutzerrichtlinie
- RL – Asset Management
- RL – Zugangskontrolle
- HB – Mobile Endgeräte

In Ausarbeitung befinden sich derzeit noch folgende Richtlinien und Dokumente:

- Vorlage Managementbewertung
- RL – Administratoren
- RL – Incident Management
- RL – Kryptographie
- Vorlage Rechtsregister

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ist auch ein adäquater Meldeprozess vorgeschrieben. Dafür wurde der Meldeweg und der Meldeprozess von Informationssicherheitsvorfällen in das bereits bestehende Safety Management System (IQSMS) integriert. Diese Integration wurde bereits erfolgreich abgeschlossen.

Im Oktober 2024 wurde im Konzern gemeinsam ein Incident Response Dienstleister beauftragt, welcher im Falle von großumfänglichen Informationssicherheitsangriffen die Firmen bei der Behebung der Probleme unterstützt. In einem firmenübergreifenden Workshop wurde der Anbieter am 30.10.2024 vorgestellt, und der Prozess der Aktivierung des Dienstleisters wurde ausgearbeitet. Bei diesem Termin war auch das Tiroler Cyberpolizeiteam vertreten.

Zur Überprüfung von externen Lieferanten wurde das Tool CyberRisk-Rating vom KSV1870 angeschafft, welches sukzessive mit den Lieferanten befüllt wird.

Das gesamte ISMS wurde in das TFG-Intranet (SharePoint) integriert. Das Risikomanagement als essenzieller Teil eines ISMS gliedert sich in drei miteinander verknüpfte SharePoint Listen:

- TFG – Systeme
- TFG – Maßnahmen
- TFG – Risiken

Zur Schulung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird unser internes LMS (Learning Management System) „Innsbruck Airport Academy“ verwendet. Bei Schulungen gilt das „Need to Know“-Prinzip (= jede Mitarbeiterin / jeder Mitarbeiter erhält nur Zugriff auf die Dokumente, welche auch nachweislich benötigt werden).

Am 19.09.2024 meldet der Flughafen Salzburg gegen 11:00 Uhr DDoS-Attacken auf deren Homepage. Gegen 12:20 Uhr war auch der Flughafen Innsbruck durch DDoS Attacken betroffen, welche ein Erreichen der Webseite verhinderten. Bei einem DDoS-Angriff („Distributed Denial of Service“) überfordert ein Angreifer eine Website, einen Server oder eine Netzwerkressource mit schädlichem Traffic. Infolgedessen stürzt das Ziel ab oder kann nicht mehr betrieben werden, wodurch legitime Nutzer keinen Zugriff auf den Service haben und legitimer Traffic nicht an sein Ziel gelangt.

Ein DDoS-Angriff auf die Website, Webanwendung, APIs, Netzwerke oder Rechenzentrumsinfrastruktur eines Unternehmens kann zu Ausfallzeiten führen und legitime Nutzer daran hindern, Produkte zu kaufen, Services zu nutzen, Informationen zu erhalten oder auf andere Ressourcen zuzugreifen. Bis auf das 'nicht erreichen' der Unternehmenswebseite konnten keine negativen Auswirkungen auf das Unternehmen festgestellt werden, da die Homepage des Flughafens über einen externen Dienstleister betreut wird. Der externe Dienstleister „kämpfte“ in der Spitze mit ca. 22.000 verschiedenen Anfragen von IPs aus Frankreich, Spanien und der Türkei.

Kurzfristige Ländersperren (Website beschränkt auf DE/AT/CH) konnten das Problem kurz vermindern. Besonders hilfreich war die Umstellung auf den Cloud Flare DNS/Proxy Dienst, um die DDoS Attacke in den Griff zu bekommen. Nach ca. drei Stunden war die Homepage wieder gut erreichbar. Nach dem 19.09.2024 wurde die Situation regelmäßig gemonitort und es konnten keine Ausfälle der Homepage mehr beobachtet werden.

Der Vorfall wurde ad hoc über MS Teams abgewickelt, um alle Mitarbeitenden auf schnellem Wege über die Probleme und die Entwicklungen zu unterrichten. Im Rahmen des allgemeinen Meldewesens und des - in Implementierung befindlichen - ISMS wurde der Report in das IQSMS übernommen.

Gesellschaftliche Risiken

Im Zuge der öffentlichen Diskussion über den Klimawandel und der damit einhergehenden Maßnahmen, um diesen bestmöglich zu bekämpfen, ist der Flugverkehr generell in den Fokus gerückt. So wurden in den letzten Monaten regelmäßig Kurzstreckenflüge, Inlandsflüge aber auch Flüge von Privatjets in der öffentlichen Diskussion kritisch hinterfragt. Im Zuge dessen kam es auch immer wieder zu Aktionen von militanten Gruppen, die Zufahrtsstraßen zu Flughäfen blockiert haben, aber auch in die Sicherheitsbereiche von Flughäfen eingedrungen sind und damit zum Teil den Flugbetrieb stundenlang zum Erliegen gebracht haben. Auch am Flughafen Innsbruck kam es z.B. während der Flughafenfests am Nationalfeiertag 2023 zu einer kurzfristigen Störaktion auf der Zufahrtsstraße. Wenige Tage später drangen Personen am westlichen Ende des Flughafengeländes in der Nacht in den Sicherheitsbereich mit dem Ziel ein, einen großen Schriftzug am Pistenende aufzubringen, mit dem ein Verbot für Privatjets gefordert wurde. Anfang März 2025 ist es am Flughafen zu einem Vorfall aufgrund des unbefugten Eindringens einer Person in den Sicherheitsbereich gekommen, der einen hohen medialen Niederschlag gefunden hat. Die Person wurde unmittelbar nach dem Übersteigen des Zauns entdeckt und die Alarmkette für solche Fälle ausgelöst. Aufgrund der Anwesenheit der unbefugten Person musste ein zum Start rollendes Flugzeug wieder zum Vorfeld zurückgeschickt werden. Die Person wurde nach wenigen Minuten von den Exekutivkräften in Gewahrsam genommen. Die TFG plant bereits aufgrund des Vorfalls mit sogenannten Klimaaktivisten im Vorjahr die Ausschreibung einer 24/7-Videoüberwachung mit automatisierter Alarmierung im laufenden Jahr. Außerdem soll in Kürze durch den Abschluss einer entsprechenden Betriebsvereinbarung die Videoaufzeichnung des bestehenden Kamerasystems aktiviert werden, um im Falle eines Eindringens den Weg der Person nachvollziehen und damit etwaige Betriebssperren aufgrund großflächiger Geländedurchsuchungen minimieren zu können. Außerdem sollen kritische Zaunbereiche durch zusätzliche Zäune und Sperren verstärkt werden.

Die Zunahme an Vorfällen zeigt, dass es durchaus auch zu massiven Eingriffen in den Flughafenbetrieb kommen könnte, einhergehend auch mit Beschädigungen der Infrastruktur. Die TFG hat daraufhin in Absprache mit den Sicherheitsbehörden Maßnahmen ergriffen, um solche Eingriffe möglichst frühzeitig zu entdecken und abwehren zu können. Weitere Investitionen in zusätzliche Sicherheitstechnik sind in den kommenden Monaten geplant.

Als präventive Maßnahme wird bei jeder Gelegenheit versucht, Fakten zur Umweltbelastung durch den Flugverkehr und den Flughafenbetrieb transparent und offen zu kommunizieren. Generell werden Beschwerden, die uns per Mail erreichen, umgehend von der Geschäftsleitung beantwortet. Dies gilt insbesondere für umweltrelevante Beschwerdethemen wie z.B. Fluglärm, Emissionen oder Betriebszeiten. In den meisten Fällen konnte dadurch bisher eine Eskalation von Diskussionen vermieden 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. Dieser wird in quartalsweisen Raten rückbezahlt.

Ein bestehendes internes Kontrollsystem unterscheidet zwischen Kernprozessen und Nebenprozessen, wobei insbesondere erstere einer kontinuierlichen Prüfung unterzogen werden. Das derzeit in mehreren Unternehmensbereichen angesiedelte Risikomanagement wird zu einem unternehmensweiten Risikomanagementsystem weiterentwickelt. Im Berichtsjahr wurde hierfür ein Risikomanagement-Handbuch erstellt, das die 32 Schlüsselrisiken der TFG darlegt und analysiert bzw. bewertet.

Im Rahmen ihrer Sorgfaltspflicht sind die Verantwortungsträger der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. verpflichtet, für ein angemessenes Risikomanagement zu sorgen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um gefährdende Entwicklungen frühzeitig zu erkennen. Somit ist aus betriebswirtschaftlicher und haftungsrechtlicher Sicht ein dauerhaft implementiertes, präventives Risikomanagement eine Grundvoraussetzung sorgfältiger und ordnungsgemäßer Unternehmensführung. Eine wesentliche Aufgabe des Risikomanagements in Unternehmen ist die Diversifizierung sowie die Reduzierung der Schwankungsbreite von Gewinn und Cashflow.

Grundsätzlich werden dazu Risikokategorien unterschieden:

- Strategische Risiken
- Operative Risiken
- Finanzielle Risiken
- Regulatorische/ Politische Risiken
- Personalrisiken
- Informationssicherheit

Dies führt zu folgenden Vorteilen:

- Die Verringerung der Schwankungen erhöht die Planbarkeit und Steuerbarkeit eines Unternehmens, was einen positiven Einfluss auf das erwartete Ertragsniveau hat.
- Ein vorhersehbarer Verlauf der Zahlungsströme reduziert die Wahrscheinlichkeit, unerwartet auf kostspielige externe Finanzierungsquellen zurückgreifen zu müssen.
- Eine Senkung der risikobedingten Schwankungsbreite zukünftiger Zahlungsströme senkt die Kapitalkosten und wirkt sich positiv auf den Unternehmenswert aus.
- Eine stabile Gewinnentwicklung mit hoher Wahrscheinlichkeit für eine positive Kapitalentwicklung ist im Interesse der Kapitalmärkte und führt zu einem guten Rating des Unternehmens, was sich in einem hohen Finanzierungsrahmen und günstigen Konditionen niederschlägt.

- Eine stabile Gewinnentwicklung sowie eine hohe Risikotragfähigkeit (d.h. Eigenmittelausstattung) verringern die Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz und sind daher im Interesse von Eigentümern, Arbeitnehmern, Kunden und Lieferanten. Dies erleichtert die Gewinnung qualifizierten Personals und den Aufbau langfristiger Beziehungen zu Kunden und Lieferanten.
- Die Verhinderung wirtschaftskrimineller Handlungen vermindert finanzielle Schäden.
- Ein präventives Risiko- und Compliance-Management reduziert das Risiko von Reputationsschäden und schützt die Marke sowie den Unternehmenswert.

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

Seit 2019 veröffentlicht die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H. einen Corporate Governance Bericht, der Unternehmensführung und Compliance objektiv bewertet. Ziel ist eine nachhaltige, langfristige Wertschöpfung in der Unternehmensleitung.

Die Grundlagen der Corporate Governance basieren auf österreichischem Recht, insbesondere dem GmbH-Gesetz, sowie den Leitlinien für Beteiligungsunternehmen der Landeshauptstadt Innsbruck und des Landes Tirol.

Der Aufsichtsrat erstattet der Generalversammlung jährlich einen Bericht im Sinne des § 30k GmbHG über seine Tätigkeit. Schon in der Vergangenheit wurden Informationen zu den Organen der Gesellschaft und den dort tätigen Personen im Geschäftsbericht veröffentlicht.

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

Innsbruck, am 01.04.2025

Der Geschäftsführer



Dipl.-Ing. Marco Pernetta