

Vorlage

der Oberösterreichischen Landesregierung betreffend die Genehmigung einer Mehrjahresverpflichtung des Landes Oberösterreich zum Kaufpreis aus dem Erwerb des 50% Anteils der Stadt Linz sowie notwendige Investitionen 2027 für den Flughafen Linz

[Wi-2025-170756/8]

Unter Bedachtnahme auf die Mehrjährigkeit der vom Land Oberösterreich einzugehenden Verpflichtung bedarf es gemäß Art. 55 Oö. Landes-Verfassungsgesetz iVm § 21 Abs. 4 der Haushaltsordnung des Landes Oberösterreich der Genehmigung durch den Oö. Landtag.

I. Ausgangssituation

Das Land Oberösterreich ist indirekt über die OÖ Landesholding GmbH bzw. über die OÖ Verkehrsholding GmbH mit 50% an der Flughafen Linz GmbH (kurz: FLG) beteiligt. Die weiteren 50% werden von der Stadt Linz indirekt über die Unternehmensgruppe der Stadt Linz Holding GmbH (kurz: UGLH) gehalten.

Die UGLH beabsichtigt den von ihr gehaltenen 50%-Anteil an der FLG an die OÖ Verkehrsholding GmbH und damit indirekt an das Land Oberösterreich zu veräußern.

Seitens des Landes OÖ besteht eine Kaufabsicht im Wege der OÖ Verkehrsholding GmbH. Durch den Erwerb des 50 %-Anteils der UGLH soll das Land OÖ indirekt zum Alleineigentümer des Flughafens werden, um die Eigentümerstruktur zu vereinfachen, die Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit zu bündeln und eine rasche, einheitliche strategische Neuausrichtung des Unternehmens – insbesondere im Hinblick auf eine nachhaltige wirtschaftliche Konsolidierung und die Weiterentwicklung des Standorts – zu ermöglichen.

Zugleich ist beabsichtigt, in weiterer Folge einen offenen, transparenten und nicht diskriminierenden Prozess zur Suche strategischer Privatinvestoren zu starten, mit dem Ziel, einen Anteil von bis zu 49% zu veräußern, um insbesondere dadurch auch zusätzliches unternehmerisches Know-how und Managementkompetenz für die künftige Entwicklung des Flughafens zu gewinnen und dessen wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit nachhaltig abzusichern, während gleichzeitig – durch das Halten einer indirekten Mehrheitsbeteiligung von zumindest 51% – der indirekte strategische Einfluss des Landes OÖ auf diese für Oberösterreich bedeutsame Infrastruktur dauerhaft gesichert bleibt.

II. Kauf der Anteile der UGLH

Zur Kaufpreisfindung hat die UGLH die KPMG Advisory GmbH, Linz (kurz: KPMG), beauftragt einen objektivierten Unternehmenswert nach dem Fachgutachten zur Unternehmensbewertung (KFS/BW 1 in der Fassung vom 26. März 2014) zur Unterstützung bei der Werteinschätzung zu erstellen. Die KPMG hält in ihrem

Unternehmensbewertungsgutachten vom 13.07.2026 zum Stichtag 31.12.2025 fest, dass sich auf Basis der vom Management erstellten Planung mittels DCF-Verfahren ein negativer Fortführungswert von -17,3 Mio. Euro ergibt.

Gemäß KFS/BW 1 stellt jedoch der Liquidationswert die Wertuntergrenze dar. Der vorläufige Liquidations- bzw. Unternehmenswert der FLG liegt in einer Bandbreite von 1,9 Mio. Euro bis 3,4 Mio. Euro für 100% der Anteile. Der Mittelwert beträgt 1.325.000 Euro für 50% der Anteile. Die seitens der OÖ Landesholding GmbH bzw. der OÖ Verkehrsholding GmbH beauftragte Fairness Opinion der Ernst & Young Corporate Finance GmbH bestätigte diese vorläufige Bandbreite.

Somit ergibt sich grundsätzlich ein vorläufiger Kaufpreis iHv 1.325.000 Euro für 50% der Anteile, welcher sich aufgrund der folgenden vertraglichen Bestimmungen bis zum Stichtag 31.12.2031 verändern kann:

1. Kaufpreisanpassung dahingehend, dass bei ansonsten unveränderter Methodik des KPMG-Gutachtens die Liquidationswerte als Wertuntergrenze gemäß KFS/BW 1 neuerlich anhand der Ist-Zahlen aus dem testierten Jahresabschluss der FLG zum Stichtag 31.12.2027 ermittelt werden. Ist der Jahresabschluss mit einem eingeschränkten Testat versehen und ist diese Einschränkung für die Anpassung des Kaufpreises relevant, hat KPMG als Schiedsmann die für die Kaufpreisanpassung relevanten Zahlen selbst entsprechend den anwendbaren Bilanzierungsvorgaben anzusetzen. Die PLAN-Zahlen im KPMG-Gutachten für das Geschäftsjahr 2026, das Geschäftsjahr 2028 und das Geschäftsjahr 2029 bleiben bei dieser Ermittlung der Liquidationswerte hingegen unverändert. Unberücksichtigt bleiben auch allfällige
 - i. Kapitalerhöhungen einschließlich Agio;
 - ii. direkt oder indirekt seitens des Landes Oberösterreich an die FLG geleisteten Gesellschafterzuschüsse, nachrangige direkte oder indirekte Gesellschafterdarlehen oder Förderungen
 - iii. ergebniswirksame Geschäfte bzw. Transaktionen in Zusammenhang mit dem Anlagevermögen der FLG
 - iv. Kosten PFAS und Förderungen PFAS, die bei der Kaufpreisanpassung bereits berücksichtigt wurden oder werden (siehe Punkt 3).

Die Anpassung des Kaufpreises erfolgt sodann aufgrund jener von KPMG ermittelten Liquidationswerte. Ist das arithmetische Mittel jener anhand der Ist-Zahlen des Geschäftsjahrs 2027 angepassten Liquidationswerte um 8% höher als der vorläufige Kaufpreis, kommt es zu einer anteiligen Kaufpreiserhöhung. Ist das arithmetische Mittel jener anhand der Ist-Zahlen des Geschäftsjahrs 2027 angepassten Liquidationswerte um 8% niedriger, kommt es zu einer anteiligen Kaufpreisminderung. Eine Kaufpreisanpassung erfolgt jedoch nur in jenem Ausmaß, um das die 8%-Grenze überschritten wird, sodass die 8%-Grenze nach unten oder oben einen Freibetrag darstellt, der zu keiner Anpassung des Kaufpreises führt. Lediglich der die 8%-Grenze übersteigende Prozentsatz ist für die Kaufpreisanpassung heranzuziehen. Der Kaufpreis kann sich erhöhen oder bis zu

1,00 Euro vermindern.

2. Anteilige Kaufpreiserhöhung um 50% der Differenz zum jetzigen zu Grunde gelegten Equity Value im Fall eines Weiterverkaufs an Investoren bzw. einer Kapitalerhöhung durch Investoren bis 31.12.2031 - abzüglich eines ab dem Kalenderjahr 2028 anzusetzenden Abschlags von jeweils jährlich 20% (Earn out).
3. Anteilige Kaufpreisanpassung bis 31.12.2031 in Bezug auf Sanierungsmaßnahmen PFAS. Der Kaufpreis kann sich bis zu 1,00 Euro vermindern, wenn die PFAS-Kosten (abzüglich Förderungen) höher sind als die derzeit zu Grunde gelegten PFAS-Rückstellungen.

Der so ermittelte endgültige Kaufpreis ist erst nach Vorliegen der endgültigen PFAS-Kosten zur Zahlung fällig und unterliegt bis dahin einer jährlichen Verzinsung von 2,7%. Die mit der Vertragserrichtung und grundbücherlichen Durchführung verbundenen Nebenkosten wie Steuern, Gebühren und Abgaben hat die OÖ Verkehrsholding GmbH zu tragen. Die obenstehende Kaufpreisermittlung mittels unabhängigem Wertgutachten ist ein geeignetes Mittel zum Nachweis der Marktkonformität des Kaufpreises, somit wird davon ausgegangen, dass der Anteilsverkauf keine Beihilfe im Sinne der Art 107 ff AEUV verwirklicht. Der Prozess entspricht auch der der mit der Europäischen Kommission im Vorfeld erfolgten unpräjudiziellen Vorabklärung.

III. Mittelfristige Eigentümer - Strategie FLG

Die FLG hat in Abstimmung mit ihren (indirekten) Gesellschaftern und dem Aufsichtsrat einen Strategieprozess beauftragt, der seitens der Geschäftsführung erarbeitet und nunmehr finalisiert wurde.

1. Umfeldanalyse

Der europäische Luftverkehr hat 2025 mit rund 11,05 Mio. Flügen das Vorkrisenniveau von 2019 wieder erreicht. Eurocontrol prognostiziert für die kommenden Jahre ein durchschnittliches Wachstum von 2,1 bis 2,5 % p. a. bis 2031, wobei sich das Wachstum sehr ungleich verteilt. Am stärksten wachsen Südwest- und Südosteuropa (Tourismus) sowie Zentral- und Osteuropa und die Türkei (LCC-Expansion). Hochkosten-Standorte wie Deutschland und Österreich entwickeln sich dagegen deutlich unterdurchschnittlich, da hohe Standortkosten – Ticketsteuern, Sicherheitsgebühren – Airlines zur Kapazitätsverlagerung veranlassen. Kurzfristig dämpft die Lage im Nahen Osten die Prognose für 2026, mittelfristig bleibt der Trend aber intakt; gleichzeitig verschlechtert sich die Pünktlichkeit als Zeichen wachsender Kapazitätsengpässe. Für Regionalflughäfen ergibt sich für Europa ein zweigeteiltes Bild. Herausforderungen sind die Abhängigkeit von wenigen Airlines mit hoher Verhandlungsmacht, anhaltender Kostendruck durch Steuern und CO₂-Bepreisung, kapitalintensive Infrastrukturerneuerung bei dünner Ertragsbasis sowie Konkurrenz durch nahe Großflughäfen. Demgegenüber stehen Chancen: wachsender Charter-/Ferienverkehr Richtung Südeuropa/Balkan, Luftfracht als zweites Standbein, die LCC-Expansionswelle in Ost-/Zentraleuropa bei wettbewerbsfähiger Kostenstruktur sowie zusätzliche Erlöse aus Nischensegmenten (Business Aviation, Wartung) und Non-

Aviation-Flächen. Von zentraler Bedeutung ist der Aufbau tragfähiger Kooperationsmodelle mit der regionalen Wirtschaft, die eine Absicherung von Infrastrukturinvestitionen unabhängig von einzelnen Airline-Entscheidungen gewährleisten.

2. SWOT-Analyse:



Aufgrund der Analysen soll der Flughafen Linz als starker, integrierter 360°-Regionalflughafen positioniert werden und die zentrale internationale Verkehrs- und Logistikdrehscheibe für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Oberösterreich bilden. Mit einer gezielten Attraktivierung mittels verstärktem Destination-Marketing und regionalen Partnerschaften „Linz als Tor zur Region“ sowie einem ausgewogenen Portfolio aus Linien- und Charterverkehr, Luftfracht, General Aviation, Low Cost Carrier (LCC) verbindet er die Region effizient, verlässlich und ohne Umwege mit den globalen Märkten.

Darüber hinaus sollen wie bereits oben erläutert strategische Partner an Bord geholt werden. Die Strategie soll um den Input und das Know-how eines potenziellen Investors angereichert und gegebenenfalls angepasst und erweitert werden.

IV **Notwendiger Investitionsbedarf 2027**

Aus den aktuellen mittelfristigen Planungsrechnungen der FLG resultiert ein Finanzierungsbedarf in Höhe von max. 5 Mio. Euro für Zuschüsse und Investitionen für den das Jahr 2027. Dieser Finanzierungsbedarf soll entweder durch einen

- indirekten Gesellschafterzuschuss oder
- ein indirektes Gesellschafterdarlehen oder
- eine Kapitalerhöhung im Wege der OÖ Verkehrsholding GmbH bzw. einer Mischung aus den erwähnten Möglichkeiten

iHv max. 5 Mio. Euro durch das Land Oberösterreich erfolgen.

Die Sicherstellung dieses Finanzierungsbedarfs ist Voraussetzung für den unter Punkt V. dargestellten Investorenprozess. Der von KPMG im Bewertungsgutachten zum 31.12.2025 ermittelte negative Fortführungswert (DCF-Verfahren) belegt, dass die FLG ohne Zuführung

dieser Mittel keinem strategischen Investor als wirtschaftlich konsolidiertes Zielunternehmen angeboten werden kann, da private Investoren von Beginn an für die Bereinigung der bestehenden wirtschaftlichen Schieflage aufkommen müssten. Dieser Umstand würde die Zahl an Interessenten drastisch reduzieren und den erzielbaren Wert des zu veräußernden Anteils erheblich mindern.

Die frühzeitige und verbindliche Klärung der Finanzierung schafft die für ein transparentes, offenes und nichtdiskriminierendes Investorenverfahren erforderliche belastbare Ausgangsbasis. Bietern muss im Rahmen der Due Diligence zwingend eine verlässliche, nicht von ungeklärten Sanierungsfragen überschattete Vermögens-, Finanz- und Liquiditätssituation der FLG vorgelegt werden – andernfalls sind vergleichbare und marktkonforme Angebote nicht zu erwarten.

In diesem Betrag nicht berücksichtigt sind die noch nicht abschätzbaren Kosten für die Pistensanierung 2030 sowie mögliche Kosten für Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit PFAS.

Aufgrund der Änderungen der Beihilfenregelungen in der AGVO, wonach ab 1.1.2027 Beihilfen an Flughäfen mit weniger als 500.000 jährlichen Passagieren im Wesentlichen freigestellt werden sollen, sind diese Zuwendungen ab 2027 beihilfenrechtlich zulässig, sofern sie nicht ohnehin als PRIT (privat reasonable investor test) tauglich qualifiziert werden können.

V. Interessentensuche zum Verkauf eines max. 49% - Anteils der FLG

Ziel ist wie bereits obenstehend ausgeführt, für die FLG strategische private Partner zu gewinnen und damit insbesondere zusätzliches Know-how, Marktzugang und gegebenenfalls Kapital für die langfristige Weiterentwicklung des Flughafens zu erschließen.

Dafür muss ein transparentes, offenes, nichtdiskriminierendes Investorenverfahren durchgeführt werden, um den Markt bestmöglich auszuloten und eine nachvollziehbare, marktkonforme Entscheidung sicherzustellen.

Vorgesehen ist dazu ein strukturierter Prozess wie folgt:

1. Marktsondierung und Einladung potenzieller nationaler und internationaler Investoren, ihr Interesse an einer Beteiligung zu bekunden und unverbindliche Angebote samt Strategiekonzepte (insbesondere strategische Perspektive, Geschäftsmodell, Investitionen und Beitrag zur langfristigen Absicherung und Weiterentwicklung des Standortes) zu übermitteln.
2. Präqualifikation und Erstellung Longlist
3. Due Diligence und Vertiefung der indikativen Angebote
4. Erstellung Shortlist und Verhandlungsphase, Verbindliche Angebote
5. Auswahl und Endverhandlungen
6. Einholung Genehmigungen, Signing und dann Closing.

Damit soll der für den Flughafen und den Standort langfristig beste Investor und Partner gefunden werden. Die wirtschaftliche und beihilfenrechtliche Absicherung des Verfahrens ist damit sichergestellt.

Die für einen Verkauf erforderlichen Beschlüsse der Oö. Landesregierung und allenfalls des Oö. Landtags (vergleiche derzeit Artikel III Ziffer 3a des Vorberichts zum Voranschlag) werden gesondert eingeholt.

VI. Landtagsbeschluss

Gemäß Art. 55 Oö. Landesverfassungsgesetz sowie § 21 Abs. 4 der Haushaltsordnung des Landes Oberösterreich ist hinsichtlich der Mehrjahresverpflichtungen ein dementsprechender zur Sicherstellung der Finanzierungserfordernisse für den Kauf der Anteile der der UGLH an der FLG durch die OÖ Verkehrsholding GmbH (siehe Punkt II.) einerseits und zur Durchführung notwendiger Investitionen durch die FLG in den Jahren 2027 (siehe Punkt IV.) andererseits ein Beschluss des Oö. Landtags herbeizuführen.

VII. Dringlichkeit

Es ist essenziell sowohl den Kauf- und Abtretungsvertrag als auch die notwendigen Investitionen im Jahr 2027 so rasch wie möglich abzusichern, um mit dieser Rechtssicherheit in das Weiterverkaufsverfahren einsteigen zu können.

Aus diesem Grund wird dem Oö. Landtag vorgeschlagen, gemäß § 25 Abs. 5 Oö. Landtagsgeschäftsordnung 2009 davon abzusehen, diese Regierungsvorlage einem Ausschuss zuzuweisen.

Die Oö. Landesregierung beantragt, der Oö. Landtag möge

- 1. diese Regierungsvorlage gemäß § 25 Abs. 5 der Oö. Landtagsgeschäftsordnung 2009 keinem Ausschuss zur Vorberatung zuweisen sowie**
- 2. die zur Sicherstellung der Finanzierungserfordernisse für den Kauf der Anteile der Unternehmensgruppe der Stadt Linz Holding GmbH an der Flughafen Linz GmbH durch die OÖ Verkehrsholding GmbH einerseits und zur Durchführung notwendiger Investitionen durch die Flughafen Linz GmbH im Jahr 2027 andererseits sich ergebenden finanziellen Verpflichtungen im Ausmaß der diesem Antrag vorangestellten Begründung genehmigen.**

Linz, am 28. September 2026
Für die Oö. Landesregierung:
KommR Markus Achleitner
Landesrat