

# GESCHÄFTSBERICHT 2025



ENTSPANNT ABHEBEN.

# 5-Jahres-Übersicht

## Albrecht Dürer Airport Nürnberg

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Flugzeugbewegungen	30.059	33.094	48.303	50.363	48.628	52.918
Fluggastaufkommen (T)	917	1.063	3.278	3.930	4.028	4.509
Luftfrachtumschlag (t)	6.882	7.935	5.584	4.464	4.720	4.686
Parkplätze	9.000	10.290	10.290	10.290	10.290	10.400
Beschäftigte am Flughafen	*4.300	*4.100	*4.300	*4.300	*4.300	*4.300

\* Schätzung

## Flughafen Nürnberg GmbH – Konzern –

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Flugzeugabfertigungen	5.989	5.778	13.344	15.460	15.297	16.839
Startgewichte (MTOM in 1000t)	465	475	1.028	1.168	1.167	1.270
Umsatz (T€)	39.838	42.606	81.483	100.335	99.512	112.624
davon Aviation	20.086	22.416	45.918	55.943	57.071	65.829
davon Non-Aviation	19.752	20.190	35.565	44.392	42.441	46.795
Betriebsergebnis (T€)	-42.538	-31.231	-11.759	-5.478	-8.356	-1.598
Jahresergebnis (T€)	-41.210	-14.882	-12.643	-2.891	-5.563	-1.128
Investitionen (T€)	31.972	9.076	8.676	9.067	16.067	26.049
Cashflow nach DVFA/SG (T€)	-23.734	-4.991	1.188	10.444	7.665	11.117
Eigenkapital (T€)	70.679	105.796	106.153	117.262	125.699	130.504
Bilanzsumme (T€)	187.112	198.243	202.820	215.651	225.838	225.292
Mitarbeiter*	1.012	902	1.003	1.079	1.084	1.052
Personalaufwand (T€)	35.200	41.752	49.166	54.363	58.072	63.128

\* Ohne Geschäftsführer, inkl. Auszubildende und Aushilfen

# Vorwort der Geschäftsführung

Das Jahr 2025 markiert einen bedeutenden Meilenstein in der Entwicklung des Albrecht Dürer Airport Nürnberg. Mit 4,51 Millionen Passagieren durften wir so viele Reisende wie nie zuvor bei uns begrüßen – ein neues Allzeithoch, das den bisherigen Rekord aus dem Jahr 2018 übertrifft. Das Wachstum um 11,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr zeigt eindrucksvoll, wie attraktiv unser Streckennetz für Geschäfts-, Städte- und Urlaubsreisen ist und welchen Stellenwert der Flughafen als Mobilitätsdrehscheibe für die Metropolregion Nürnberg besitzt. Ebenso erfreulich ist die weiterhin hohe Auslastung der Flugzeuge von durchschnittliche 83 Prozent, was die stabile Nachfrage und die zunehmende Optimierung des Flugangebots unterstreicht.

Dynamisch entwickelte sich erneut der Linien- und Low-Cost-Verkehr mit insgesamt 2,81 Millionen Passagieren (+10,8 Prozent). Der touristische Verkehr wuchs sogar noch etwas stärker und erreichte 1,63 Millionen Fluggäste (+13,2 Prozent). Auch die Zahl der Starts und Landungen erhöhte sich deutlich auf 52.918 Bewegungen (+8,8 Prozent).

Zu den beliebtesten Reisezielen zählten wie bereits in den Vorjahren Antalya und Istanbul, Mallorca, die iberische Halbinsel und Griechenland. Dass mittlerweile rund 30 Prozent aller Flugbewegungen von modernen, leiseren und effizienteren Flugzeugen durchgeführt werden, zeigt zudem, dass die Airlines ihren Beitrag zu einem nachhaltigeren Flugbetrieb leisten.

Trotz dieser sehr positiven Verkehrsentwicklung schließen wir das Geschäftsjahr 2025 mit einem Verlust in Höhe von -1,13 Millionen Euro ab. Gleichwohl bedeutet dies eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr um 4,44 Millionen Euro. Wesentlich hierfür waren die spürbaren Umsatzsteigerungen aus dem Passagierwachstum, die sich auch bei Einzelhandel, Gastronomie und Parken positiv auswirkten. Unser operatives Ergebnis (EBITDA) stieg auf 11,81 Millionen Euro, ein Plus von 4,27 Millionen Euro gegenüber 2024.

Die Investitionen in unsere Infrastruktur stiegen gegenüber den Vorjahren deutlich an: 26,049 Millionen Euro flossen in die Substanzerhaltung und den Ausbau unserer Anlagen und Gebäude, um den Standort nachhaltig und zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Ein Investitionsschwerpunkt bildete die Freiland-PV-Anlage mit über 13 MWp, die im Juli in Betrieb genommen wurde.

Diese Entwicklungen bestätigen uns darin, dass wir auf dem richtigen Weg sind: Der Airport Nürnberg wächst, modernisiert sich und macht sein Angebot vielfältiger, effizienter und attraktiver – und das in einem weiterhin sehr herausfordernden Marktumfeld. Mein ausdrücklicher Dank gilt daher allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, unseren Airline-Kunden, den Servicepartnern am Standort sowie unseren Gesellschaftern für ihre vertrauensvolle Unterstützung.

Gemeinsam wollen wir auch in den kommenden Jahren an einem leistungsfähigen, nachhaltigen und wirtschaftlich erfolgreichen Flughafen arbeiten: für die Menschen und Unternehmen der gesamten Metropolregion.

Dr. Michael Hupe  
Geschäftsführer Airport Nürnberg

# Organe der Gesellschaft

## Aufsichtsrat

### Vorsitzender



Herr Staatsminister Albert Füracker  
Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat

### Stellvertretende Vorsitzende

Herr Oberbürgermeister Marcus König  
Stadt Nürnberg

Frau Antonia Kraus  
Arbeitnehmervertreterin

### Mitglieder

Herr Ministerialdirektor Dr. Markus Wittmann  
Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

Herr Ministerialdirektor Dr. Thomas Gruber  
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Frau Jasmin Bieswanger  
Stadträtin, Stadt Nürnberg

Herr Marc Schüller  
Stadtrat, Stadt Nürnberg

Frau Sandy Grade  
Arbeitnehmervertreterin

Herr Alexander Rittner  
Arbeitnehmervertreter

# Organe der Gesellschaft

## Geschäftsführung

### Geschäftsführer



Herr Dr. Michael Hupe  
Geschäftsführer  
Gesellschaftervertreter für die  
Flughafen Nürnberg Service GmbH,  
AirPart GmbH, Flughafen Nürnberg Energie GmbH

### Prokuristen



Herr Klaus Dotzauer  
Prokurist  
Leiter Business Unit Finanzen & Controlling  
Geschäftsführer der  
Flughafen Nürnberg Service GmbH  
Geschäftsführer der  
Flughafen Nürnberg Energie GmbH



Herr Jan C. Bruns  
Prokurist  
Leiter Business Unit Aviation  
Geschäftsführer der AirPart GmbH

# Inhalt

Konzernabschluss

Lagebericht

Bestätigungsvermerk

Flughafen Nürnberg GmbH, Nürnberg

Konzernabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025

Konzernbilanz

Aktiva	31.12.2025		31.12.2024	Passiva	31.12.2025		31.12.2024
	EUR	EUR	EUR		EUR	EUR	EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>				<b>A. Eigenkapital</b>			
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>		43.124.000,00	43.124.000,00
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werte	460.256,00		697.512,00	<b>II. Kapitalrücklage</b>		201.191.240,94	195.191.240,94
2. Geleistete Anzahlungen	216.748,35		51.949,95	<b>III. Bilanzverlust</b>		-113.743.447,53	-112.615.567,75
		677.004,35	749.461,95			130.571.793,41	125.699.673,19
<b>II. Sachanlagen</b>				<b>B. Rückstellungen</b>			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	119.014.724,00		121.105.850,00	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		2.151.764,00	2.255.200,00
2. Technische Anlagen und Maschinen	38.529.811,00		26.967.204,00	2. Sonstige Rückstellungen		27.552.401,37	25.687.303,56
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	8.037.534,00		7.115.824,00			29.704.165,37	27.942.503,56
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	11.514.261,36		8.953.451,59	<b>C. Verbindlichkeiten</b>			
		177.096.330,36	164.142.329,59	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	32.760.000,00		42.759.999,98
<b>III. Finanzanlagen</b>				2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.796.714,50		6.190.735,46
1. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.112.826,92		972.871,82	3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	23.100.000,00		20.000.000,00
2. Sonstige Beteiligungen	15.300,00		15.300,00	4. Sonstige Verbindlichkeiten	1.690.795,33		2.420.670,41
				- davon aus Steuern: EUR 542.659,71 (Vj.: EUR 471.256,80)			
<b>B. Umlaufvermögen</b>				<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		63.347.509,83	71.371.405,85
<b>I. Vorräte</b>						1.668.050,58	824.877,75
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.656.981,91		1.024.781,10				
2. Waren	238.794,23		320.449,05				
		1.895.776,14	1.345.230,15				
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>							
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.432.908,44		7.070.442,29				
2. Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	106.235,77		190.109,48				
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	300.006,72		37.179,48				
4. Sonstige Vermögensgegenstände	2.296.206,61		2.392.572,33				
		10.135.357,54	9.690.303,58				
<b>III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks</b>							
		33.641.839,89	47.927.413,39				
		45.672.973,57	58.962.947,12				
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>							
		717.083,99	995.549,87				
		225.291.519,19	225.838.460,35			225.291.519,19	225.838.460,35

**Flughafen Nürnberg GmbH, Nürnberg**  
**Konzernabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025**  
**Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

	2025		2024
	EUR	EUR	EUR
Umsatzerlöse inkl. Stromsteuer	112.906.772,41		99.799.633,56
Stromsteuer	-283.109,55		-287.202,60
1. Umsatzerlöse		112.623.662,86	99.512.430,96
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.017.724,12		732.352,45
3. Sonstige betriebliche Erträge	1.537.259,81		3.700.080,19
4. Materialaufwand		115.178.646,79	103.944.863,60
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	3.390.496,62		3.308.522,76
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	12.896.885,84		12.189.867,42
		16.287.382,46	15.498.390,18
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	50.574.393,56		47.010.027,45
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung - davon für Altersversorgung: EUR 2.708.368,00 (Vj.: EUR 2.514.905,03)	12.553.561,34		11.552.406,78
		63.127.954,90	58.562.434,23
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		12.706.681,00	13.347.127,29
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		23.256.101,26	22.005.188,40
8. Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen		143.267,60	189.094,88
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge - davon aus der Abzinsung von Rückstellungen: EUR 10.211,77 (Vj.: EUR 198.171,02)		847.081,21	1.332.114,69
10. Abschreibung auf Finanzanlagen		0,00	43.700,00
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen - davon an Gesellschafter: EUR 338.000,00 (Vj.: EUR 338.000,00) - davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen: EUR 85.181,28 (Vj.: EUR 53.979)		1.075.939,62	1.043.174,32
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-285.063,64	-5.033.941,25
13. Ergebnis nach Steuern		-285.063,64	-5.033.941,25
14. Sonstige Steuern		842.816,14	528.562,84
15. Konzernjahresfehlbetrag		-1.127.879,78	-5.562.504,09
16. Verlustvortrag aus dem Vorjahr		112.615.567,75	107.053.063,66
17. Konzernbilanzverlust		-113.743.447,53	-112.615.567,75

# Flughafen Nürnberg

## Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg

### Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2025

#### **A. Allgemeine Angaben**

Das Mutterunternehmen Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung (FNG) hat ihren Sitz in Nürnberg und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Nürnberg unter HRB 818 eingetragen. Die AirPart Gesellschaft mit beschränkter Haftung (APG) hat ihren Sitz in Nürnberg und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Nürnberg unter HRB 16970 eingetragen. Die Flughafen Nürnberg Energie GmbH (FNEG) hat ihren Sitz in Nürnberg und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Nürnberg unter HRB 25806 eingetragen. Die Flughafen Nürnberg Service Gesellschaft mit beschränkter Haftung (FNSG) hat ihren Sitz in Nürnberg und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Nürnberg unter HRB 4393 eingetragen.

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 und der zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025 werden nach den Vorschriften der §§ 290 ff. HGB erstellt. Die ergänzenden Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung finden ebenfalls Anwendung.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren dargestellt.

#### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss sind neben der Muttergesellschaft FNG die verbundenen Unternehmen FNSG, APG, und FNEG im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogen, da die Muttergesellschaft zu jeweils 100% unmittelbar beteiligt ist.

Die Joint Venture Unternehmen Smartseller Flughafen Nürnberg GmbH & Co. KG (SMS) und NUE Cargo Services GmbH & Co. KG (NCS) werden nach der At-Equity-Methode bewertet und unter der Position „Anteile an assoziierten Unternehmen“ ausgewiesen.

Für die beiden nach At-Equity angesetzten Unternehmen wurde eine Erstbewertung zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen. Spätere Eigenkapitalveränderungen sowie die Fortschreibung des Unterschiedsbetrages aus der Erstbewertung verändern den At-Equity-Ansatz.

Aufgrund der At-Equity-Bewertung ergibt sich für den Konzern ein um 74 TEUR besseres Ergebnis, was sich wie folgt aufteilt:

NCS GmbH & Co. KG: -8 TEUR

SMS GmbH & Co.KG: 82 TEUR

### **Konsolidierungs- bzw. Einbeziehungsmethoden**

Die FNG stellt den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen auf.

Der Konzernabschluss wurde aus geprüften und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehenen Abschlüssen des Mutterunternehmens und der Tochterunternehmen aufgestellt.

Als Konsolidierungsstichtag wurde der 31. Dezember 2025 gewählt. Der Stichtag der Jahresabschlüsse der einbezogenen Unternehmen ist ebenfalls der 31. Dezember 2025.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgte bei der FNSG und bei der APG nach der Buchwertmethode auf den Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung der Tochtergesellschaften in den Konzernabschluss. Der Erstkonsolidierung der FNEG zum 1. August 2009 lag die Neubewertungsmethode zugrunde. Zeitpunkt der Erstkonsolidierung war der Gründungszeitpunkt.

Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge zwischen den Unternehmen sind eliminiert. Zwischenergebnisse waren im Berichtsjahr nicht zu eliminieren. Allerdings ergaben sich aus in Vorjahren im Anlagevermögen eliminierten Zwischengewinnen im Geschäftsjahr Folgewirkungen bei den Abschreibungen.

Die FNSG ist zu gleichen Teilen mit der smartseller GmbH & Co. KG, Hamburg an der Smartseller Flughafen Nürnberg GmbH & Co. KG beteiligt. In diese Gesellschaft wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2024 das Duty Free / Travel Value Geschäft der FNSG übertragen.

An der NUE Cargo Services GmbH & Co. KG sind die APG und damit mittelbar auch die FNG sowie die CHI NUE Cargo Handling GmbH, Nürnberg jeweils zu 50% beteiligt. Da die Geschäfts- und Finanzpolitik durch die Joint Venture Partner gemeinschaftlich bestimmt wird, handelt es sich, analog zur Smartseller Flughafen Nürnberg GmbH & Co. KG, um Gemeinschaftsunternehmen.

In Ausübung des Wahlrechts hat sich der Konzern dazu entschlossen, die Gemeinschaftsunternehmen gemäß § 312 HGB in Form der At-Equity-Methode in den Konzernabschluss einzubeziehen.

## **B. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

**Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen** wurden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, vermindert um planmäßige Abschreibungen angesetzt. Die Anschaffungskosten beinhalten die Anschaffungspreise, Frachtkosten und andere Anschaffungsnebenkosten abzüglich etwaiger Preisminderungen. Die Herstellungskosten werden zu Vollkosten gemäß § 255 Abs. 2 HGB ermittelt. Die Herstellungskosten umfassen dabei auch die angemessenen Teile der allgemeinen Verwaltungskosten. Erhaltene Investitionszuschüsse der öffentlichen Hand wurden aktivisch gekürzt und sind dem Anlagenspiegel zu entnehmen.

Die ausschließlich linear vorgenommenen Abschreibungen des Sachanlagevermögens orientieren sich, mit Ausnahme der Gebäude, an den von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) herausgegebenen Abschreibungssätze für abnutzbare Wirtschaftsgüter der Flughafenunternehmen.

Anlagegegenstände mit einem Wert ab 250 EUR bis 800 EUR werden als Geringwertige Wirtschaftsgüter im Jahr der Anschaffung sofort abgeschrieben.

Die unter den **Finanzanlagen** ausgewiesenen Beteiligungen, werden zu Anschaffungskosten bzw. At-Equity bewertet. Im Geschäftsjahr waren keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf den beizulegenden Wert erforderlich.

Bei der Bewertung der Beteiligung an der Smartseller Flughafen Nürnberg GmbH & Co. KG wurde im Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung der At-Equity-Methode ein passiver Unterschiedsbetrag in Höhe von 317 TEUR ermittelt. Für die Ermittlung des jährlichen Auflösungsbetrags in Höhe von 21 TEUR wurde die durchschnittliche Restnutzungsdauer der erworbenen, abnutzbaren Vermögensgegenstände von 15 Jahren herangezogen.

Bei der Bewertung der Beteiligung an der NUE Cargo Services GmbH & Co. KG wurde im Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung der At-Equity-Methode ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 163 TEUR ermittelt. Für die Ermittlung der linearen Abschreibung wurde eine voraussichtliche Nutzungsdauer von 15 Jahren angesetzt. Die jährliche Abschreibung beträgt demnach 11 TEUR.

Bei den **Vorräten** erfolgt die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zu gewogenen Durchschnittspreisen. Eine Abwertung aufgrund von zum Stichtag niedrigeren beizulegenden Werten war nicht notwendig. Die Bewertung der Waren erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Dem Risiko einer geringen Umschlagshäufigkeit wird durch Reichweitenabschläge Rechnung getragen.

Der Ansatz der **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** erfolgt zu Nominalwerten. Forderungen mit niedrigeren beizulegenden Werten wird im Rahmen von Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Zudem wurden Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 1% der nicht einzelwertberichtigten Nettoforderungen gegen Dritte gebildet.

**Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks** sind mit Nominalwerten bewertet.

In den **Rechnungsabgrenzungsposten** werden Ausgaben/Einnahmen vor dem Abschlussstichtag berücksichtigt, soweit sie Aufwendungen/Erträge nach diesem Tag darstellen.

Das **Eigenkapital** ist zum Nennwert bewertet.

Der **Rückstellung für Pensionsverpflichtungen** liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten zugrunde. Die Bewertung erfolgt nach der „projected unit credit method“ unter der Annahme folgender Parameter:

- Rechnungszinssatz ist der nach Maßgabe der Rückstellungsabzinsungsverordnung ermittelte und von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte durchschnittliche Marktzinssatz, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren und einem Durchschnittszeitraum von zehn Jahren (Vorjahr: zehn Jahre) zum jeweiligen Stichtag ergibt. Im Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens wurde ein Zinssatz zum 31. Dezember 2025 in Höhe von 1,9% p. a. (Vorjahr: 1,9% p. a.) geschätzt.
- Rentenanpassungstrend während der Rentenlaufzeit sowie ein Anwartschaftstrend über je 2,0% (Vorjahr: 2,0%) pro Jahr.
- Pensionierungsalter ist das vollendete 63. Lebensjahr.
- Sterbetafeln gemäß „Richttafeln 2018 G“ von Klaus Heubeck.

**Sonstige Rückstellungen** werden unter Berücksichtigung künftiger Preis- und Kostensteigerungen in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Betrags bewertet. Unter Berücksichtigung des Einzelbewertungsgrundsatzes erfolgt die Bewertung der langfristigen sonstigen Rückstellungen unter Verwendung eines individuellen laufzeitadäqua-

ten Zinssatzes. Abweichend hiervon wird die Abzinsung der Rückstellung für Jubiläumsverpflichtungen mit einer durchschnittlichen Restlaufzeit von 15 Jahren und einem Durchschnittszeitraum von 7 Jahren ermittelt. Die versicherungsmathematischen Gutachten basieren auf den Heubeck-Richttafeln 2018 G von Klaus Heubeck. Es wurde eine jährliche Fluktuation von 1,0% bis zum 65. Lebensjahr zugrunde gelegt. Berechnungsgrundlage der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen sind die in IDW RS HFA 3 "Handelsrechtliche Bilanzierung von Verpflichtungen aus Altersteilzeitregelungen" enthaltenen Erläuterungen sowie die Richttafeln 2018 G von Klaus Heubeck unter Ansatz einer monatlich vorschüssigen Zahlungsweise mit einem Zinsfuß von 1,51% p. a..

**Verbindlichkeiten** sind zu Erfüllungsbeträgen bewertet.

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit dem Geld- oder Briefkurs am Transaktionstag eingebucht. Zum Bilanzstichtag gab es keine Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten. Daher ist keine **Fremdwährungsumrechnung** im Sinne einer Folgebewertung nach § 256a HGB erforderlich.

## **C. Erläuterungen zur Bilanz**

### **Anlagevermögen**

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens sowie die Abschreibungen des Geschäftsjahres ergeben sich aus dem Anlagespiegel (Anlage zum Anhang).

## Angaben zum Anteilsbesitz

Name der Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital TEUR	Jahresergebnis TEUR
<b>Verbundene Unternehmen mit Vollkonsolidierung</b>			
Flughafen Nürnberg Service Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,0	26	0 <sup>1)</sup>
AirPart Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg	100,0	1.150	0 <sup>1)</sup>
Flughafen Nürnberg Energie GmbH, Nürnberg	100,0	1.449	0 <sup>1)</sup>
<b>Gemeinschaftsunternehmen mit At-Equity Ansatz</b>			
NUE Cargo Service GmbH & Co.KG, Nürnberg	50,0	353 <sup>3)</sup>	45 <sup>3)</sup>
NUE Cargo Services Verwaltungs GmbH, Nürnberg	50,0	25 <sup>3)</sup>	1 <sup>3)</sup>
Smartseller Flughafen Nürnberg GmbH & Co. KG, Nürnberg	50,0	1.870 <sup>4)</sup>	72 <sup>4)</sup>
Smartseller Flughafen Nürnberg Verwaltungs GmbH, Nürnberg	50,0	17 <sup>4)</sup>	-5 <sup>4)</sup>
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert</b>			
Bayern Tourismus Marketinggesellschaft mit beschränkter Haftung, München	1,8	324 <sup>2)</sup>	17 <sup>2)</sup>

1) Ergebnis nach Anwendung eines Ergebnisabführungsvertrages.

2) Bayern Tourismus Stand 31.12.2024.

3) Finale geprüfte Zahlen zum 31.12.2024

4) Vorläufige, noch nicht final geprüfte Zahlen zum 31.12.2025.

## Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Zum Bilanzstichtag sind unter den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen lediglich die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 106 TEUR (i. Vj. 37 TEUR) als langfristig einzustufen.

## Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

Die flüssigen Mittel betreffen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten. Diese setzen sich aus den Salden der laufenden Konten zusammen und beinhalten ein jederzeit verfügbares Guthaben in Höhe von 33.642 TEUR.

## Steuern

Der Berechnung der Steuern liegt der individuelle Steuersatz des Organkreises der FNG mit 32,5% zugrunde.

Passive latente Steuern resultieren aus den steuerrechtlich differierenden Abschreibungsbeiträgen auf Gebäude. Aktive latente Steuern sind auf die unterschiedlichen Bewertungsansätze

langfristiger Rückstellungen sowie dem nur handelsrechtlich zulässigen Ansatz einer Drohverlustrückstellung eines Tochterunternehmens zurückzuführen. Dabei werden bei der FNG nicht nur Unterschiede aus den eigenen Bilanzpositionen einbezogen, sondern auch solche, die bei Organtöchtern bestehen. Nach Verrechnung der aktiven und passiven latenten Steuern ergibt sich im Rahmen einer Gesamtdifferenzenbetrachtung ein Überhang aktiver latenter Steuern in Höhe von 438 TEUR, welcher in Ausübung des Wahlrechts nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB nicht aktiviert wird.

Des Weiteren waren latente Steuern aus Konsolidierungsmaßnahmen nicht anzusetzen. Aus der in Vorjahren erfolgten Zwischengewinneliminierung im Anlagevermögen ergäben sich grundsätzlich aktive latente Steuern. Diese, sowie aktive latente Steuern auf Verlustvorträge sind aufgrund der Ergebnissituation und der Ergebnisplanung bis zum voraussichtlichen Abbau der Differenz nicht anzusetzen, da nicht mit einer Steuerentlastung zu rechnen ist.

### **Eigenkapital**

Das gezeichnete Kapital von 43.124 TEUR ist voll eingezahlt. Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals ist im Konzerneigenkapitalspiegel dargestellt.

Ein Gesellschafter führte bei der FNG im Januar 2025 eine Kapitalerhöhung in Höhe von 6.000 TEUR durch. Die Kapitalrücklage beträgt nun insgesamt 201.191 TEUR.

Der **Konzernbilanzverlust** in Höhe von 113.743 TEUR setzt sich aus dem Verlustvortrag in Höhe von 112.615 TEUR und dem Konzernjahresfehlbetrag in Höhe von 1.128 TEUR zusammen.

## **Pensionsrückstellungen**

Die für frühere Geschäftsführer und deren Hinterbliebene gebildeten Pensionsrückstellungen betragen zum 31. Dezember 2025 711 TEUR (i. Vj. 754 TEUR).

Pensionsrückstellungen über insgesamt 2.152 TEUR (i. Vj. 2.255 TEUR) wurden mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren (1,90% p. a.) abgezinst. Bei einer abweichenden Bewertung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren (2,21% p. a.) hätte sich für alle Anspruchsberechtigten ein um 22 TEUR (i. Vj. 12 TEUR) geringerer Rückstellungsbetrag von 2.129 TEUR (i. Vj. 2.245 TEUR) ergeben. Insofern besteht zum Bilanzstichtag keine Ausschüttungssperre gemäß § 253 Abs. 6 HGB. Im Vorjahr betrug der ausschüttungsgesperrte Betrag noch 10 TEUR.

## **Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Entsorgung PFC (4.020 TEUR i. Vj. 4.264 TEUR), Rückstellung für Abriss- und Entsorgungskosten Parkhaus 1 (4.923 TEUR, i. Vj. 4.897 TEUR), Rückstellungen für Lärmschutzmaßnahmen (2.409 TEUR, i. Vj. 2.447 TEUR), Rückstellungen für Verkehrsförderung (7.756 TEUR, i. Vj. 5.406 TEUR), Rückstellung für ausstehende Rechnungen (1.374 TEUR, i. Vj. 1.599 TEUR), Rückstellung für Rechtsstreitigkeiten (835 TEUR, i. Vj. 835 TEUR) sowie Sanierungs- und Instandhaltungsverpflichtungen (567 TEUR, i. Vj. 482 TEUR). Aufgrund personeller Verpflichtungen wurden Rückstellungen in Höhe von 4.861 TEUR (i. Vj. 4.791 TEUR) gebildet. Einem Erfüllungsbetrag von 526 TEUR (i. Vj. 566 TEUR) aus Altersteilzeitverpflichtungen steht zum 31. Dezember 2025 ein zu verrechnendes Vermögen mit einem beizulegenden Zeitwert von 176 TEUR (i. Vj. 277 TEUR) gegenüber. Es besteht aus Guthaben bei Kreditinstituten, ist dem Zugriff aller anderen Gläubiger entzogen, und wird mit der zugrundeliegenden Verpflichtung verrechnet. Der sich ergebende Verpflichtungsüberhang wird unter den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen erfasst.

## Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten ergeben sich aus dem nachfolgenden Verbindlichkeitspiegel (Vorjahreszahlen sind in Klammern vermerkt).

	Gesamtbetrag 31.12.2025 TEUR	davon mit einer Restlaufzeit		
		bis zu einem Jahr TEUR	von einem bis zu fünf Jahren TEUR	über fünf Jahre TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	32.760	260	32.500	0
	(42.760)	(10.260)	(32.500)	(0)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.797	5.797	0	0
	(6.191)	(6.191)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	23.100	23.100	0	0
	(20.000)	(0)	(20.000)	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	1.691	1.691	0	0
	(2.421)	(2.421)	(0)	(0)
	<b>63.348</b>	<b>30.848</b>	<b>32.500</b>	<b>0</b>
	<b>(71.372)</b>	<b>(18.872)</b>	<b>(52.500)</b>	<b>(0)</b>

## Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Bei den passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um die Vorauszahlung der Airlines und der Mietkunden, die linear über den die Vorauszahlung betreffenden Zeitraum aufgelöst wird.

## D. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### Umsatzerlöse

	2025	2024
	TEUR	TEUR
<b>a) Flughafenleistungen</b>		
<b>Entgelte</b>		
Startentgelte	26.868	24.881
Passagierentgelte	5.910	5.613
Abstellentgelte	1.014	939
Abfertigungsentgelte	24.065	18.927
Sonderleistungen (Vorfeldsonderdienste)	7.972	6.711
	65.829	57.071
<b>b) Miet- und Pachteinnahmen</b>	13.105	13.170
<b>c) Nebeneinnahmen aus Mietverträgen</b>	1.691	1.828
<b>d) Konzessions- und Umsatzabgaben</b>	2.349	2.314
<b>e) Erlöse aus Hilfsbetrieben und Diensten</b>	5.284	3.249
<b>f) Umsatzerlöse aus</b>		
Nürnberg Store	1.407	1.350
Airportshop und Automaten	1.205	1.173
Mietwagenservice	0	1.171
Parkplatzanlagen	20.309	16.835
<b>g) Umsatzerlöse aus Stromlieferungen</b>	1.128	1.053
<b>h) Netzentgelte</b>	187	186
<b>i) Ladesäulenbetrieb</b>	130	112
	46.795	42.441
	<b>112.624</b>	<b>99.512</b>

## Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 953 TEUR (i. Vj. 2.113 TEUR), Erträge aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens in Höhe von 103 TEUR (i. Vj. 323 TEUR) sowie weitere periodenfremde Erträge in Höhe von 223 TEUR (i. Vj. 297 TEUR).

## Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 125 TEUR (i. Vj. 64 TEUR).

## E. Sonstige Angaben

### Haftungsverhältnisse

Zum Bilanzstichtag 31.12.2025 lagen keine Haftungsverhältnisse vor.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen folgende finanzielle Verpflichtungen:

	davon mit einer Restlaufzeit			Gesamtbetrag 31.12.2025 TEUR
	bis zu einem Jahr	von einem bis zu fünf Jahren	über fünf Jahre	
	TEUR	TEUR	TEUR	
Strombeschaffung	1.011	0	0	1.011
Bestellobligo PV-Freiflächenanlage	0	0	0	0
Bestellobligo aus laufenden				
Bauvorhaben	1.684	10.948	0	12.632
Leasingverpflichtungen	137	24	0	161
Erbbaurechte	45	180	2.707	2.932
Pacht	53	0	0	53
	<b>2.930</b>	<b>11.152</b>	<b>2.707</b>	<b>16.789</b>

Die finanziellen Verpflichtungen aus der Strombeschaffung, den Pachtverhältnissen und Leasingverhältnissen wurden entsprechend ihrer jeweiligen unkündbaren Vertragslaufzeit berücksichtigt.

### Durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer im Konzernkreis während des Geschäftsjahres 2025

Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 1.064 Mitarbeiter im Konzern beschäftigt. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

	FNG	FNSG	APG	FNEG	Gesamt
Stammpersonal	441	28	407	3	879
Altersteilzeitmitarbeiter (Ruhephase)/ Versorgungsempfänger	10	0	0	0	10
Geringfügig Beschäftigte	1	32	130	0	163
	<b>452</b>	<b>60</b>	<b>537</b>	<b>3</b>	<b>1.052</b>

## **Organmitglieder**

### **Geschäftsführung**

Geschäftsführer der Muttergesellschaft ist bzw. war im Berichtsjahr

Herr Dr. Michael HUPE, Dipl.-Wirtsch.-Ing. (TU), Nürnberg

### **Aufsichtsrat**

Mitglieder des Aufsichtsrats sind bzw. waren im Berichtsjahr

Vorsitzender

Herr Staatsminister Albert FÜRACKER,  
Bayer. Staatsministerium der Finanzen und für Heimat;

Stellvertretende Vorsitzende

Herr Oberbürgermeister Marcus KÖNIG, Stadt Nürnberg;

Frau Antonia KRAUS, Arbeitnehmervertreterin ;

Mitglieder

Herr Ministerialdirektor Dr. Thomas GRUBER,  
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr;

Herr Ministerialdirektor Dr. Markus WITTMANN,  
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und  
Energie;

Frau Jasmin BIESWANGER,  
Stadträtin, Stadt Nürnberg;

Herr Marc SCHÜLLER,  
Stadtrat, Stadt Nürnberg;

Frau Sandy GRADE,  
Arbeitnehmervertreterin;

Herr Alexander RITTNER,  
Arbeitnehmervertreter.

## Gesamtbezüge der aktiven und früheren Organmitglieder

Die Vergütung der Geschäftsführung enthält neben einem Festgehalt eine variable erfolgsabhängige Komponente (Tantieme).

Vergütung Geschäftsführer Dr. Michael HUPE:

	<b>Festgehalt</b>	<b>Tantieme</b>	<b>Summe</b>
	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>
Geschäftsjahr 2025	<b>235</b>	<b>66</b>	<b>301</b>
Geschäftsjahr 2024	<b>235</b>	<b>70</b>	<b>305</b>

Zusätzlich zu den Bezügen erhielt der Geschäftsführer im Jahr 2025 Sachbezüge von insgesamt 5 TEUR (i. Vj. 5 TEUR) und sonstige vertragliche Nebenleistungen in Höhe von 25 TEUR (i. Vj. 25 TEUR).

Frühere Geschäftsführer oder deren Hinterbliebene erhielten Pensionsleistungen im Jahr 2025 in Höhe von 68 TEUR (i. Vj. 63 TEUR).

Die Vergütung (Sitzungsgelder) im Geschäftsjahr 2025 für den Aufsichtsrat betrug 9 TEUR (i. Vj. 9 TEUR).

## Erleichterungen für Konzern-Tochterunternehmen

Die Tochtergesellschaften Flughafen Nürnberg Service Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Flughafen Nürnberg Energie Gesellschaft mit beschränkter Haftung und AirPart Gesellschaft mit beschränkter Haftung werden die Voraussetzungen des § 264 Abs. 3 HGB erfüllen und verzichten daher unter teilweiser Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB auf die Offenlegung ihrer Jahresabschlussunterlagen.

## **Angaben gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB**

Das Konzernabschlussprüferhonorar setzt sich im laufenden Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

Abschlussprüfungsleistungen	72 TEUR
Andere Bestätigungsleistungen	5 TEUR
Sonstige Leistungen	0 TEUR

## **Ergänzende Angaben zu Konzern-Kapitalflussrechnung**

Für die Abgrenzung des Finanzmittelfonds ist der Zahlungsmittelbestand entsprechend DRS 21 des DRSC berücksichtigt. Er enthält den Bilanzposten „Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks“. Zur Deckung des Liquiditätsbedarfs notwendige kurzfristige Kontokorrentverbindlichkeiten bestehen zum Abschlussstichtag nicht.

## **Ergebnisverwendung**

Der Jahresabschluss der Muttergesellschaft Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung zum 31.12.2025 weist einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.202 TEUR aus. Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresfehlbetrag 2025 der Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung auf neue Rechnung vorzutragen.

## **F. Vorgänge nach dem Schluss des Geschäftsjahres**

Am 28. Februar 2026 brach ein bewaffneter Konflikt zwischen den USA, Israel und dem Iran aus. Der Konzern prüft derzeit die möglichen Auswirkungen auf Energiepreise sowie bestehende Geschäftsbeziehungen mit Partnern in der betroffenen Region. Zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses lassen sich die finanziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns noch nicht verlässlich quantifizieren.

### **Unterzeichnung des Konzernabschlusses gemäß § 245 i. V. m. § 298 Abs. 1 HGB**

Nürnberg, den 31. März 2026

Flughafen Nürnberg  
Gesellschaft mit beschränkter Haftung

.....  
Dr. Michael HUPE  
Geschäftsführer

**Flughafen Nürnberg GmbH, Nürnberg**  
**Konzernabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025**  
**Entwicklung des Anlagevermögens**

	Historische Anschaffungskosten						Entwicklung der Abschreibungen					Buchwerte	
	Stand 1.1.2025 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	At-Equity Bewertung EUR	verrechnete Zuschüsse	Stand 31.12.2025 EUR	Stand 1.1.2025 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Stand 31.12.2025 EUR	Stand 31.12.2025 EUR	Stand 31.12.2024 EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>													
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	9.596.628,01	269.862,62	27.375,00	0,00	0,00	0,00	9.839.115,63	8.899.116,01	485.068,62	5.325,00	9.378.859,63	460.256,00	697.512,00
2. Geleistete Anzahlungen	51.949,95	164.798,40	0,00	0,00	0,00	0,00	216.748,35	0,00	0,00	0,00	216.748,35	51.949,95	
	9.648.577,96	434.661,02	27.375,00	0,00	0,00	0,00	10.055.863,98	8.899.116,01	485.068,62	5.325,00	9.378.859,63	677.004,35	749.461,95
<b>II. Sachanlagen</b>													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	336.513.076,63	2.424.392,31	120.526,01	986.035,90	0,00	0,00	339.802.978,83	215.407.226,63	5.445.153,99	64.125,79	220.788.254,83	119.014.724,00	121.105.850,00
2. Technische Anlagen und Maschinen	184.866.603,10	11.889.912,27	1.975.101,25	4.459.596,58	0,00	0,00	199.241.010,70	157.899.399,10	4.738.650,09	1.926.849,49	160.711.199,70	38.529.811,00	26.967.204,00
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	33.752.621,55	2.889.447,60	994.233,13	192.589,00	0,00	66.604,30	35.773.820,72	26.636.797,55	2.037.808,30	938.319,13	27.736.286,72	8.037.534,00	7.115.824,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.953.451,59	8.552.070,24	278.097,70	-5.638.221,48	0,00	74.941,29	11.514.261,36	0,00	0,00	0,00	11.514.261,36	8.953.451,59	
	564.085.752,87	25.755.822,42	3.367.958,09	0,00	0,00	141.545,59	586.332.071,61	399.943.423,28	12.221.612,38	2.929.294,41	409.235.741,25	177.096.330,36	164.142.329,59
<b>III. Finanzanlagen</b>													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	972.871,82	0,00	0,00	0,00	139.955,10	0,00	1.112.826,92	0,00	0,00	0,00	0,00	1.112.826,92	972.871,82
3. Sonstige Beteiligungen	59.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59.000,00	43.700,00	0,00	0,00	43.700,00	15.300,00	15.300,00
	1.031.871,82	0,00	0,00	0,00	139.955,10	0,00	1.171.826,92	43.700,00	0,00	0,00	43.700,00	1.128.126,92	988.171,82
	574.766.202,65	26.190.483,44	3.395.333,09	0,00	139.955,10	141.545,59	597.559.762,51	408.886.239,29	12.706.681,00	2.934.619,41	418.658.300,88	178.901.461,63	165.879.963,36

Flughafen Nürnberg GmbH, Nürnberg

Konzernabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025

Konzerneigenkapitalspiegel

	Eigenkapital des Mutterunternehmens			Konzerneigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Konzernbilanzverlust	Summe
	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>43.124.000,00</b>	<b>181.191.240,94</b>	<b>-107.053.063,66</b>	<b>117.262.177,28</b>
Einzahlung in die Kapitalrücklage	0,00	14.000.000,00	0,00	14.000.000,00
Konzernjahresfehlbetrag = Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-5.562.504,09	-5.562.504,09
<b>Stand am 31.12.2024</b>	<b>43.124.000,00</b>	<b>195.191.240,94</b>	<b>-112.615.567,75</b>	<b>125.699.673,19</b>
Einzahlung in die Kapitalrücklage	0,00	6.000.000,00	0,00	6.000.000,00
Konzernjahresfehlbetrag = Konzerngesamtergebnis	0,00	0,00	-1.127.879,78	-1.127.879,78
<b>Stand am 31.12.2025</b>	<b>43.124.000,00</b>	<b>201.191.240,94</b>	<b>-113.743.447,53</b>	<b>130.571.793,41</b>

Flughafen Nürnberg GmbH, Nürnberg

Konzernabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025

Konzern-Kapitalflussrechnung

	2025 TEUR	Vorjahr TEUR
Periodenergebnis (Konzernjahresüberschuss / -fehlbetrag)	-1.128	-5.563
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	12.707	13.347
+/- Abschreibungen / Zuschreibungen auf Finanzanlagen	66	44
+/- Zunahme / Abnahme der langfristigen Rückstellungen	-528	-163
= <b>Cashflow nach DVFA/SG</b>	<b>11.117</b>	<b>7.665</b>
+/- Zunahme / Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	2.195	683
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva		
-/+ (soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit)	-795	935
Zunahme / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit)		
+/- Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-281	-157
-/+ Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-759	-188
+/- Zinsaufwendungen / Zinserträge	1.086	-286
- Sonstige Beteiligungserträge (At-Equity-Bewertung)	-140	-9
= <b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>12.423</b>	<b>8.643</b>
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens	22	16
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	-435	-478
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens	1.198	393
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-25.614	-15.216
+ Einzahlungen aus empfangenen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand	0	1.083
+ Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	0	0
- Auszahlung für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	0	-500
+ Erhaltene Zinsen	0	1.131
= <b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-24.829</b>	<b>-13.571</b>
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von Gesellschaftern des Mutterunternehmens	6.000	14.000
+ Einzahlungen Finanzierungstätigkeit	3.100	0
- Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten	-10.000	0
- Auszahlungen für Zinsen	-979	-914
= <b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-1.879</b>	<b>13.086</b>
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-14.285	8.158
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	47.927	39.769
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode</b>	<b>33.642</b>	<b>47.927</b>

# Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg

## Zusammengefasster Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

### 1. Grundlagen des Konzerns

Der Konzern Flughafen Nürnberg besteht aus dem Unternehmen Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung (FNG) als Mutterunternehmen und den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen AirPart Gesellschaft mit beschränkter Haftung (APG), Flughafen Nürnberg Service Gesellschaft mit beschränkter Haftung (FNSG) und Flughafen Nürnberg Energie GmbH (FNEG).

Die Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist zu 100% Eigentümerin der Gesellschaftsanteile aller drei Tochterunternehmen. Zwischen dem Mutterunternehmen und den Tochterunternehmen existieren Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge. Das Mutterunternehmen erbringt technische und kaufmännische sowie sonstige zentrale Dienstleistungen für die Tochterunternehmen. Darüber hinaus bezieht die FNG auch Leistungen der Tochterunternehmen. Über die konzerninternen Leistungsbeziehungen sind Geschäftsbesorgungsverträge geschlossen.

Die FNG betreibt als Kerngeschäft die Geschäftsfelder Aviation (i. W. Betrieb von Start- und Landeanlagen sowie Terminals), Zentrale Infrastruktur (i. W. Betrieb von zentral vorzuhaltenden Einrichtungen für die Bodenabfertigungsdienste) und Nebenbetriebe (i. W. Vermarktung von Immobilien und Werbeträgern).

Die FNSG bewirtschaftet die Parkflächen des Flughafens und betreibt Einzelhandelsgeschäfte. Die FNSG ist zu gleichen Teilen mit der smartseller GmbH & Co. KG, Hamburg an der Smartseller Flughafen Nürnberg GmbH & Co. KG beteiligt. In diese Gesellschaft wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2024 das Duty Free / Travel Value Geschäft der FNSG übertragen.

Die AirPart Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist als Unternehmen der Bodenabfertigungsdienste tätig und bietet ihren Kunden alle Leistungen nach der Bodenabfertigungsdienstverordnung (BADV) an. Im Oktober 2023 wurde das Frachtgeschäft an die Joint Venture Gesellschaft NUE Cargo Services GmbH & Co. KG, Nürnberg ausgelagert. An dieser hält die APG und damit mittelbar die FNG zum Bilanzstichtag 50% der Anteile. Joint Venture Partner ist die CHI NUE Cargo Handling GmbH.

Die Flughafen Nürnberg Energie GmbH versorgt mit ihren Geschäftsfeldern Energiehandel, Netzbetrieb, Messstellenbetrieb und Betrieb der E-Ladeinfrastruktur am Standort tätige Unternehmen und darüber hinaus E-Fahrzeuge Dritter mit elektrischer Energie. Die Gesellschaft betreibt die Tätigkeit der Elektrizitätsverteilung im Sinne des § 6b Abs. 3 Nr. 2 EnWG.

Zur Erhöhung der Identifikation und Wiedererkennung in der Region sowie im internationalen Auftritt wird der Flughafen mit der Marke „Albrecht Dürer Airport Nürnberg“ beworben.

## **2. Leistungsindikatoren des Konzerns**

Im FNG-Konzern werden als zentrale Steuerungsgrößen sowohl drei finanzielle Leistungsindikatoren als auch ein nicht finanzieller Leistungsindikator eingesetzt. Als finanzielle Indikatoren werden insbesondere die Parameter Umsatz, das Jahresergebnis und das EBITDA berücksichtigt. Als nicht finanzieller Leistungsindikator dient die Messgröße Passagierzahl.

Für das Jahr 2025 waren ein Konzernumsatz von 104.362 TEUR, ein daraus resultierender Jahresfehlbetrag von 11.059 TEUR und Passagierzahlen in Höhe von 4,3 Mio. geplant. Das EBITDA wurde mit 4.099 TEUR beziffert. Die tatsächliche Anzahl an Passagieren lag mit 4,5 Mio. über dem Plan. Der Konzernumsatz erreichte 2025 eine Höhe von 112.624 TEUR (+8.262 TEUR ggü. Plan). Der Jahresfehlbetrag verringerte sich um 9.931 TEUR auf -1.128 TEUR im Vergleich zur Planung. Damit betrug das EBITDA im Berichtsjahr 11.808 TEUR (+7.709 TEUR). Der im Vergleich zur Planung gestiegene Umsatz resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Luftverkehrserlösen (+2.105 TEUR) sowie höheren Umsätzen im Non Aviation Bereich (Erlöse aus Parkumsätzen sowie Vermietung +6,3 Mio. EUR). Die Personalkosten weichen positiv um 329 TEUR von der Planung ab. Der Sachaufwand liegt auf Planniveau (-45 TEUR). Letztlich konnte ein wesentlich besseres Jahresergebnis als geplant erzielt werden.

Für das Jahr 2026 ist aufgrund des weiterhin positiven Ausblicks und den bereits buchbaren Flugprogrammen über die verschiedenen Airlines hinweg mit steigenden Passagierzahlen zu rechnen. So werden 4,8 Mio. Passagiere erwartet. Damit wird ein Umsatz von 115.998 TEUR prognostiziert. Durch diese Umsatzerhöhung wird im Vergleich zum Geschäftsjahr 2025 der geplante Jahresfehlbetrag in 2026 um 9.036 TEUR auf 2.023 TEUR zurückgehen. Der EBITDA wird mit 10.212 TEUR geplant. Ausschlaggebend hierfür sind die durch tarifbedingte Erhöhungen gestiegenen Personalkosten inkl. der Leiharbeitskosten und die Zunahme der sonstigen betrieblichen Aufwendungen, die durch den zusätzlichen Umsatz nicht aufgefangen werden können.

Zur kontinuierlichen Steuerung und Abschätzung des Geschäftserfolges werden alle Leistungsindikatoren in monatlichen Controlling-Berichten sowohl für den Konzern als auch einzeln für die Tochtergesellschaften und die Muttergesellschaft FNG erfasst und analysiert. Darüber hinaus werden die Werte der Leistungsindikatoren mit dem Vorjahr und mit den im Wirtschaftsplan geplanten Werten verglichen. Zur Ableitung der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung werden aufbauend auf den erfassten Steuerungsgrößen mehrmals im Jahr Hochrechnungen für das Gesamtgeschäftsjahr ermittelt und die Abweichungen analysiert und an die Geschäftsführung berichtet.

### **3. Wirtschaftsbericht**

#### **3.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in Deutschland**

Im Jahr 2025 wurden an den deutschen Flughäfen 219,8 Mio. Passagiere (Gesamtaufkommen) gezählt. Dies ist eine Verbesserung um +3,6% im Vergleich zum Jahr 2024. Gegenüber 2019 liegt das Passagieraufkommen im Jahr 2025 mit -12,2% noch immer unter dem Niveau vor der Pandemie. Im gesamteuropäischen Vergleich findet sich Deutschland hinsichtlich der Erholung im Flugverkehr gegenüber dem Basisjahr 2019 weiterhin auf den letzten Plätzen. Diese sogenannte „Recovery Rate“ lag europaweit im Jahr 2025 nach Daten der ACI (Airport Council International) bei mittlerweile über 100% gegenüber dem Basisjahr 2019. Negativ unterstützt wird dieser Trend durch die hohen Standortkosten für Fluggesellschaften an deutschen Flughäfen. Hier sind insbesondere die Kosten der Luftverkehrsteuer sowie Luftsicherheitsgebühr und der Flugsicherungsgebühren auf einem hohen internationalen Niveau zu nennen, aber auch die teilweise deutliche Erhöhung der Flughafenentgelte an einzelnen Standorten. Das Ergebnis ist ein unterdurchschnittliches Wachstum des Luftverkehrs in Deutschland. Im preissensitiven Low-Cost-Segment reduzierten verschiedene Airlines ihr Angebot. Die Stagnation der deutschen Volkswirtschaft verschärft diese Entwicklung. Insbesondere im Geschäftsreiseverkehr sind weiterhin keine nennenswerten Impulse der Nachfrage zu erkennen.

Mit 152,1 Mio. Passagieren stellte der Europaverkehr den größten Anteil am deutschen Luftverkehrsmarkt dar. Dieser wuchs gegenüber dem Vorjahr um 3,9%, zum Niveau des Jahres 2019 fehlten noch 4,9% an Passagieren. Im Vergleich wuchs der Flugverkehr innerhalb der europäischen Union um 3,5%. Innerhalb des Schengen-Raums kam es zu einem Wachstum von 4,0%. Die Ukraine und Russland fallen weiterhin als Zielmärkte für den europäischen Flugverkehr aus. Grund dafür ist der weiter anhaltende russische Angriffskrieg gegen die Ukraine.

Der innerdeutsche Flugverkehr konnte 2025 lediglich 24,0 Mio. Fluggäste verzeichnen. Dies entspricht gerade mal einem Wachstum von 0,2% gegenüber dem Vorjahr. In diesem Segment

fehlen weiterhin 48,4% an Passagieren gegenüber dem Jahr 2019. Hauptgrund für diese Entwicklung ist der massive strukturelle Wandel bei den innerdeutschen Punkt-zu-Punkt Verbindungen ausgehend vom Nachfrageverhalten der Reisenden. In der Folge wurden Frequenzen bestehender Routen ausgedünnt bzw. viele Flugverbindungen ersatzlos gestrichen. Nach aktuellen Berichten des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft beträgt auch im laufenden Jahr 2026 hier die Recovery des innerdeutschen Punkt-zu-Punkt-Verkehrs gerade einmal 18% gegenüber dem Jahr 2019.

Auch die innerdeutschen Lufthansa-Hub-Anbindungen nach Frankfurt und München mussten weiterhin deutliche Reduktionen im Angebot gegenüber 2019 hinnehmen. Hier geht man von einer Recovery von rund 65% im laufenden Jahr aus.

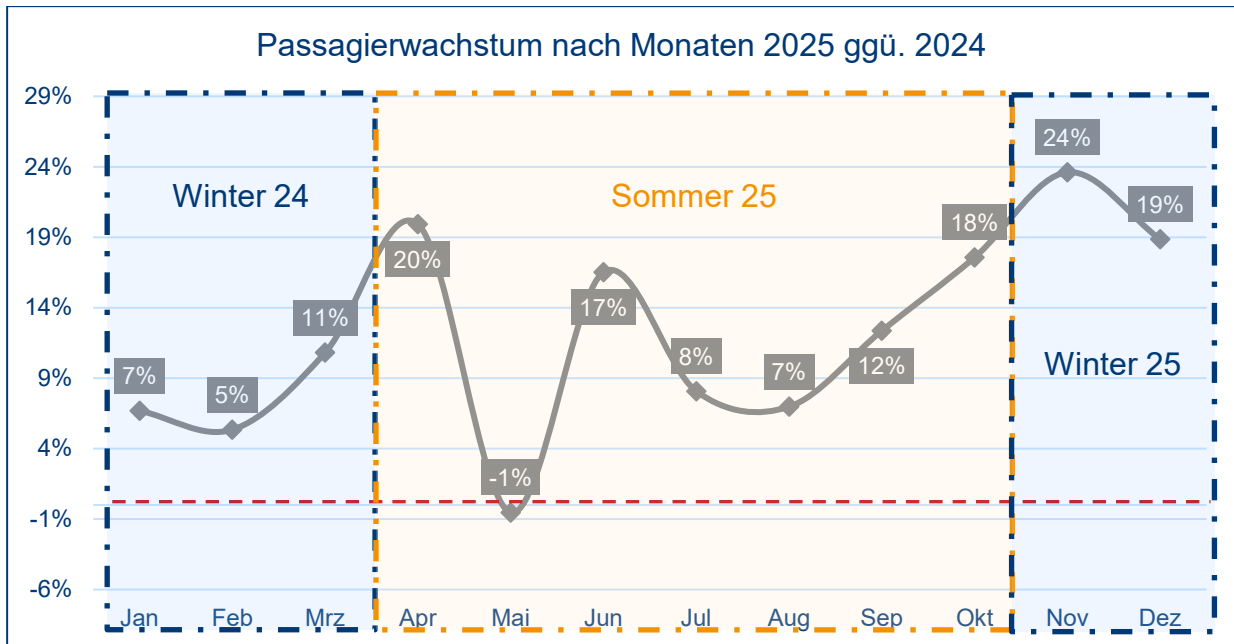
Im Verkehr außerhalb Europas betrug das Wachstum 4,5% gegenüber dem letzten Jahr. Somit konnten insgesamt 43,2 Mio. interkontinentale Passagiere gezählt werden. Im Vergleich zum Basisjahr 2019 beträgt die außereuropäischen Verkehrsmenge im Jahr 2025 -1,2 %.

Der deutsche Luftfrachtmarkt war 2025 im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht positiv mit 1,6% Wachstum bzw. rund 4,86 Millionen Tonnen an geflogener ankommender und abfliegender Luftfracht. Während die Importe mit 2,1% zunahmen, nahmen die Exporte um 1,2% gegenüber 2024 zu.

### **3.2 Verkehrsentwicklung am Albrecht Dürer Airport Nürnberg**

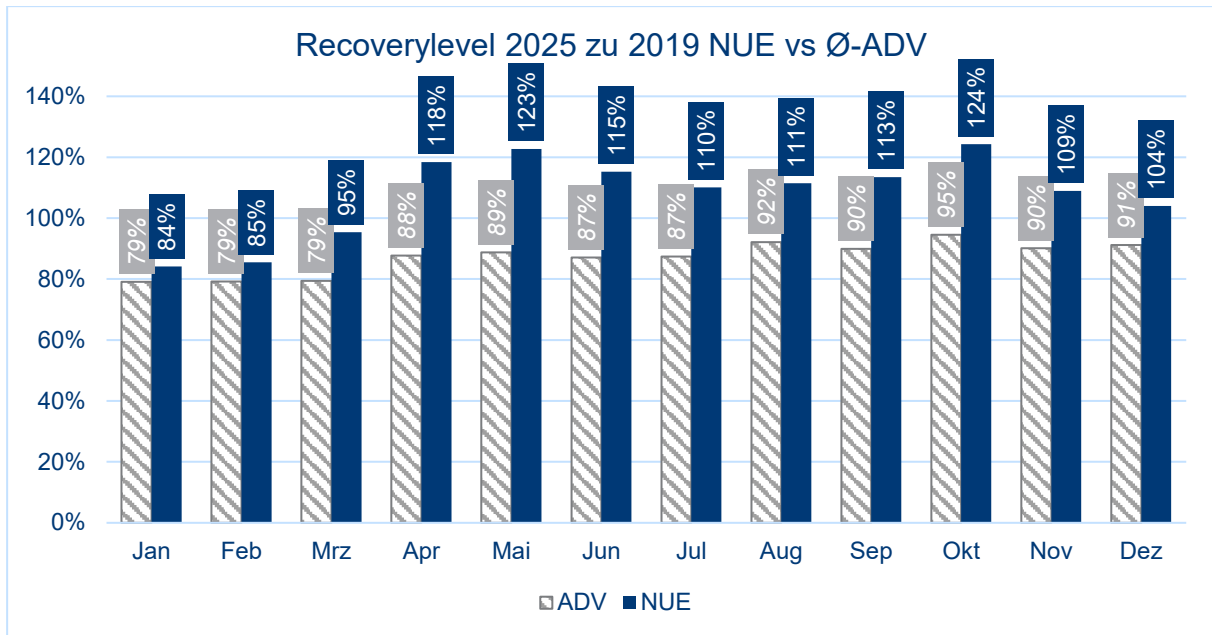
Das Jahr 2025 war mit über 4,5 Millionen Passagieren bezogen auf die Passagierzahl das verkehrstärkste Jahr in der Geschichte des Flughafens. Eine ganzjährige starke Nachfrage nach Flugreisen sorgte für ein überdurchschnittliches Wachstum von rund 12 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die durchschnittliche Auslastung der Flugzeuge, bezogen auf alle planmäßigen Linien- und Touristik-Verbindungen, lag bei 83,2% und damit faktisch auf dem bereits im Jahr 2024 erreichten Spitzenwert.

Betrachtet man die Veränderungsraten der Passagiere nach Quartalen, so fällt auf, dass insbesondere im vierten Quartal ein überdurchschnittliches Passagierwachstum von rund 20% verzeichnet werden konnte. Der negative Effekt im Mai erklärt sich durch die späten Pfingstferien / Ferienverschiebung im Jahr 2025.

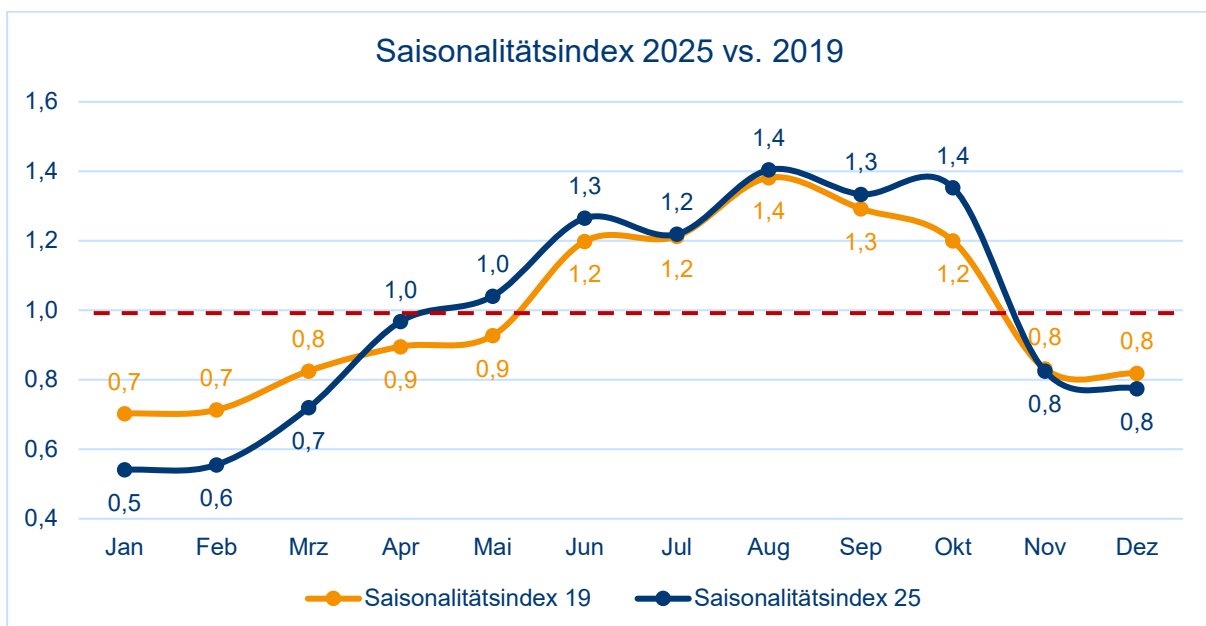


Wie auch die Jahre davor, wurde ab der Sommerflugplanperiode 2025 das Niveau aus dem Jahr 2019 erreicht und in allen Folgemonaten deutlich überschritten. Durch ausreichende Personal-Ressourcen im operativen Betrieb kam es zu keinen nennenswerten Betriebsbeeinträchtigungen. Auch mit Beginn der Winterflugplanperiode 2025/ 2026 (November und Dezember 2025) wurde das Niveau aus dem Jahr 2019 überschritten, was zu einer Dämpfung der Saisonalität beiträgt.

Insgesamt lag die durchschnittliche Recovery 2025 am Standort Nürnberg damit bei 110%, während der bundesweite Durchschnitt noch bei 88% gegenüber 2019 lag. Folgende Grafik zeigt das Niveau der ankommenden und abfliegenden Passagiere von 2025 zu 2019 der ADV-Flughäfen vs. Nürnberg.



Leicht positive Effekte der erwähnten Verbesserungen zu Beginn der Winterflugplanperiode zeigen sich im vierten Quartal auch im Saisonalitätsindex. Gleichwohl zeigt sich gegenüber dem Basisjahr 2019 noch immer eine deutlich höhere Saisonalität, besonders im ersten Quartal. Diese Schwankung der Verkehrsmenge stellt operativ wie wirtschaftlich eine Herausforderung für den Flughafenbetrieb dar. Ein Ziel ist es daher auch, in 2026 zusätzliche Angebote / Strecken zu etablieren, die gesamtjährig eine stabile Nachfrage aufweisen können. Hier zeigen sich bereits im Winter 2025/26 deutliche Fortschritte. Dies ist unter anderem auf dem vor zwei Jahren in die Entgeltordnung eingeführten Winter-Connectivity-Bonus zurückzuführen. Durch diesen werden Airlines reduzierte Startentgelte gewährt, die Strecken im Winter mit einem Mindestbedingungsbild bedienen.



### 3.2.1 Entwicklung des Fluggastaufkommens

Im Jahr 2025 wurden in allen Flugverkehrsarten rund 4,508 Millionen Passagiere am Albrecht Dürer Airport gezählt. Damit wuchs die Passagiermenge im Vergleich zu 2024 um 11,9% und liegt damit erstmals sowohl über dem Wert aus dem Jahr 2019, als auch über dem bisher historischen Spitzenwert aus dem Jahr 2018.

Die Entwicklung kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

#### Entwicklung des Fluggastaufkommens

	2024	2025	Δ 2024 zu 2025
Gesamtzahl der Passagiere	4.028.208	4.508.765	11,9%
Gewerblicher Verkehr	4.018.465	4.499.686	12,0%
davon Linienverkehr	2.537.399	2.812.124	10,8%
Touristikverkehr	1.441.633	1.631.481	13,2%
Nichtgewerblicher Verkehr	9.743	9.079	-6,8%

Im Jahr 2025 entwickelte sich am Flughafen Nürnberg sowohl der Linienverkehr als auch der touristische Charterverkehr positiv.

Das Wachstum der Passagiermenge im Linienverkehr wurde insbesondere durch Low-Cost-Airlines wie Ryanair (+8,5%), Wizz Air (+54,7%) und Pegasus (+38,5%) getrieben. In diesem Segment werden hauptsächlich Punkt zu Punkt Verbindungen mit einem Mix aus europäischen Städteverbindungen, touristischen Zielen im Mittelmeerraum und Flügen im VFR-Segment (Visiting friends and relatives) nach (Süd-)Osteuropa und in die Türkei angeboten. Insgesamt wuchs dieses Segment somit um 13,1% gegenüber dem Vorjahr und verzeichnete rund 1,978 Millionen Passagiere.

Auch das Full-Service-Carrier Segment entwickelte sich im Jahr 2025 mit einem Wachstum von 4,8% positiv. Insgesamt sind die vier internationalen Drehkreuze (Frankfurt mit Lufthansa, Istanbul mit Turkish Airlines, Amsterdam mit KLM und Paris mit Air France) ab Nürnberg ganzjährig angebunden. Insbesondere Lufthansa konnte das Passagiervolumen um 11,5% durch größere Flugzeuge und eine deutlich verbesserte, stabile Bedienung steigern. Die anderen drei Netzwerk-Carrier zeigen ebenfalls positive Wachstumsraten im niedrigen, einstelligen Prozentbereich auf. Mit rund 814.000 Passagieren stellt dieses Segment weiterhin das kleinste Verkehrssegment in Nürnberg dar.

Zu Beginn des Jahres 2025 wurde bis einschließlich Anfang Juni Hamburg als einziges innerdeutsches Ziel von der Airlines Eurowings im Liniendienst bedient. Die Wiederaufnahme der Verbindung erfolgte erst im November 2024. Bereits im Juni 2025 erfolgte nach nur sieben Monaten bereits die Einstellung der Verbindung seitens Eurowings. Grund waren unzufriedenstellende Ergebnisse, geprägt durch eine dauerhaft sehr schwache Nachfrage. So wurden auf der einzigen, dezentralen innerdeutschen Verbindung im Jahr 2025 nur rund 11.600 Passagiere befördert.

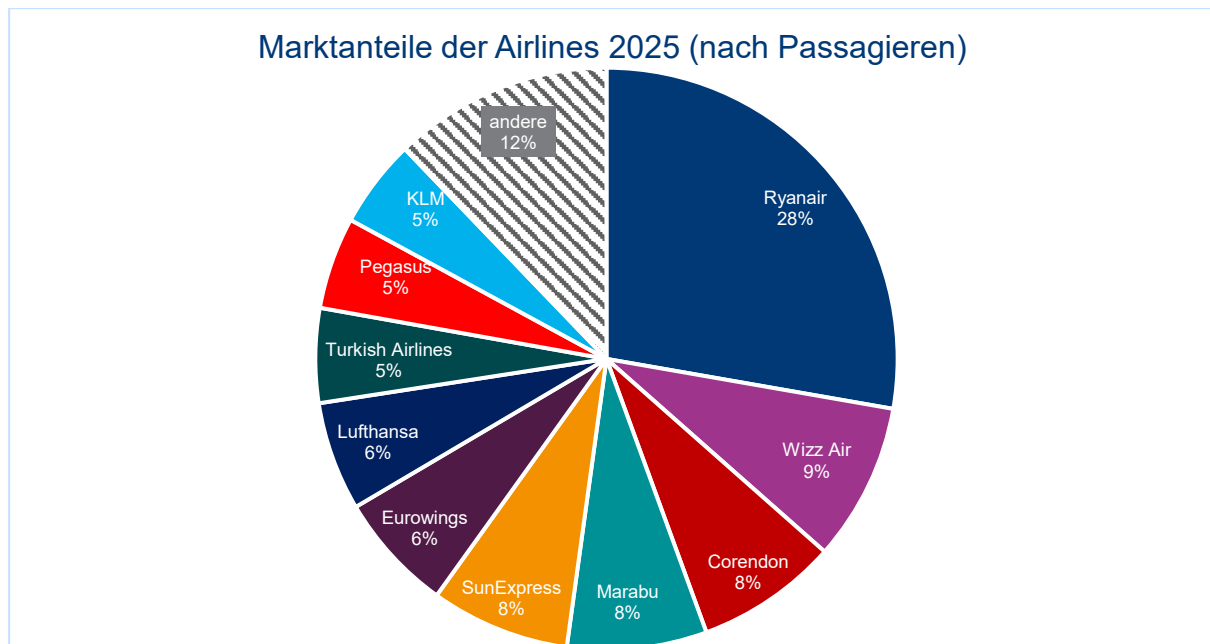
Franconia Air Service bot im Jahr 2025 Linienflüge nach Hamburg, Bremen, Sylt, Wien und Zürich mit Kleinflugzeugen (Kapazität bis maximal sechs Passagiere) an. Da es sich dabei um hochpreisige Verbindungen für Geschäftsreisende handelt, ist dieses Produkt für den Massenmarkt nicht relevant.

Verglichen mit den Jahren 2018 und 2019 zeigt sich im Jahr 2025 der epochale, strukturelle Wandel. So wurden 2018 und 2019 noch Hamburg und Düsseldorf mehrmals täglich im Liniendienst bedient, 2018 zudem ganzjährig noch die Strecke nach Berlin Tegel. Die folgende Tabelle zeigt die Fluggäste, Startmassen und Entwicklung der Flugbewegungen im dezentralen, innerdeutschen Verkehr auf:

	2018	2019	2025	Δ 18 zu 25	Δ 19 zu 25
Pax	415.355	322.600	11.520	-97,2%	-96,4%
MTOM	291.171	253.153	15.885	-94,5%	-93,7%
Mvts	5.937	4.452	228	-96,2%	-94,9%

Die touristisch motivierten Fluggäste stellten auch 2025 über ein Drittel der Passagiermenge am Flughafen Nürnberg. Hier zeigte sich ein Wachstum von 13,2% gegenüber dem Vorjahr 2024. Das Wachstum wurde insbesondere durch die Airline Marabu (+83,4%) getragen. Durch die Stationierung eines zweiten Flugzeuges ab Sommerflugplan 2025 in Nürnberg konnte ein bedeutendes Wachstum erreicht werden. Damit wurden unterschiedliche touristische Destinationen im Mittelmeerraum, Ägypten und auf den Kanaren bedient. Weitere touristische Fluggesellschaften wie Air Cairo (+18,2%), Corendon Airlines (+16,4%) und Eurowings (+14,6%) trugen ebenfalls zu diesem positiven Gesamtbild bei. Die erwähnten Airlines flogen dabei ähnliche Ziele in den klassischen Urlaubsregionen an. Verschiedene andere touristische Airlines erweiterten das Angebot ab Sommer 2025 insbesondere in die Zielländer Türkei und Ägypten. Mit rund 1,631 Millionen Passagieren stellt der Touristikverkehr das zweitwichtigste Verkehrsegment in Nürnberg dar.

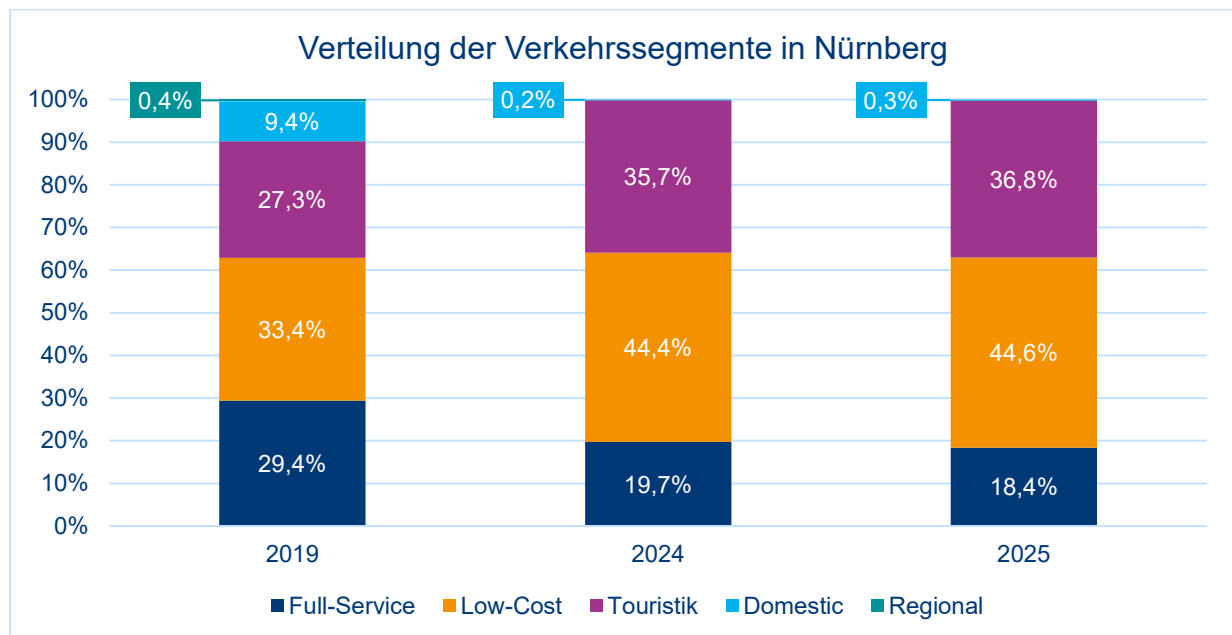
Betrachtet man alle Fluggesellschaften, die regelmäßig im Linienverkehr und touristischen Charterverkehr nach Nürnberg fliegen, ergeben sich für das Jahr 2025 folgende, gut diversifizierte Marktanteile nach Passagieren. Einzig Ryanair kann mit 28% einen zweistelligen Marktanteil aufweisen. Wizz Air ist nach Passagieren erstmals die zweitgrößte Airline in Nürnberg. Dies ist auch daher eindrucksvoll, da die Airline keine Basis am Albrecht Dürer Airport betreibt.



Antalya (AYT) bleibt wie in den Vorjahren das nachfragestärkste Ziel. Mit deutlich über 600.000 Passagieren wurde im Jahr 2025 ein Rekordergebnis erzielt. Bis zu sieben unterschiedliche Airlines bedienen die Destination gleichzeitig. SunExpress, Corendon und Pegasus fliegen Antalya auch ganzjährig an. Dabei ist SunExpress klar Marktführer mit einem Marktanteil von rund 47% im Jahr 2025. Neben Antalya sind weitere wichtige Destinationen (absteigend nach der Passagiermenge) Palma de Mallorca (PMI), Frankfurt (FRA), Hurghada (HRG), Istanbul (IST), Amsterdam (AMS), London-Stansted (STN) und Istanbul Sabiha Gökçen (SAW). Diese acht Ziele vereinen über 50% der Nachfrage (rund 2,3 Millionen Passagiere) am Flughafen Nürnberg.

Die Post-COVID-Zeit ist strukturell durch eine deutlich geänderte Zusammensetzung der Verkehrssegmente charakterisiert. Der Anteil der Passagiere im Touristik- sowie im Low-Cost-Segment ist deutlich gestiegen, während das Segment der „Full-Service Carrier“ in der Entwicklung zurückbleibt. Das Domestic-Segment (innerdeutscher Punkt-zu-Punkt-Verkehr) spielt, wie oben dargelegt, hingegen keine Rolle mehr.

Folgende Grafik zeigt die Verteilung der einzelnen Segmente in den Jahren 2019, 2024 sowie 2025:



### 3.2.2 Entwicklung des Flugbewegungen

Im Jahr 2025 starteten und landeten am Albrecht Dürer Airport 52.918 Flugzeuge. Dies waren 8,8% oder 4.286 mehr als im Vorjahr 2024. Gegenüber dem Jahr 2019 wurde trotz mehr Passagieren weniger Flugbewegungen erfasst. Der Trend, der bereits in den Vorjahren erkennbar war, setzt sich somit fort. Die Gründe hierfür liegen insbesondere in der veränderten Angebotsstruktur durch fehlende, hochfrequente innerdeutsche Verbindungen mit kleineren Fluggerät. Hingegen gibt es deutlich größere und besser ausgelastete Flugzeuge auf Low-Cost- und Touristik-Routen.

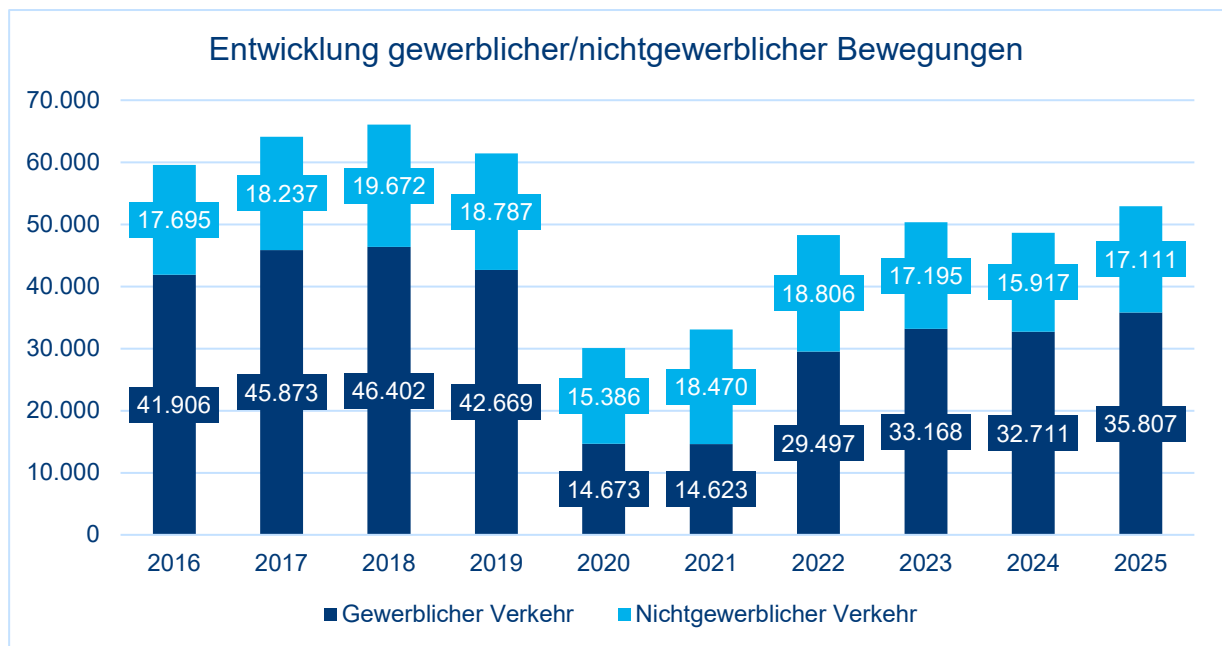
Im gewerblichen Verkehr wuchs das Aufkommen um 9,5%. Der darin enthaltene Linienverkehr wuchs um 8,0%, was hauptsächlich der Zunahme der Low-Cost Verbindungen zuzuschreiben ist. Der touristische Verkehr wuchs sogar um beachtliche 15,3% gegenüber 2024.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick zur Entwicklung der Flugbewegungen.

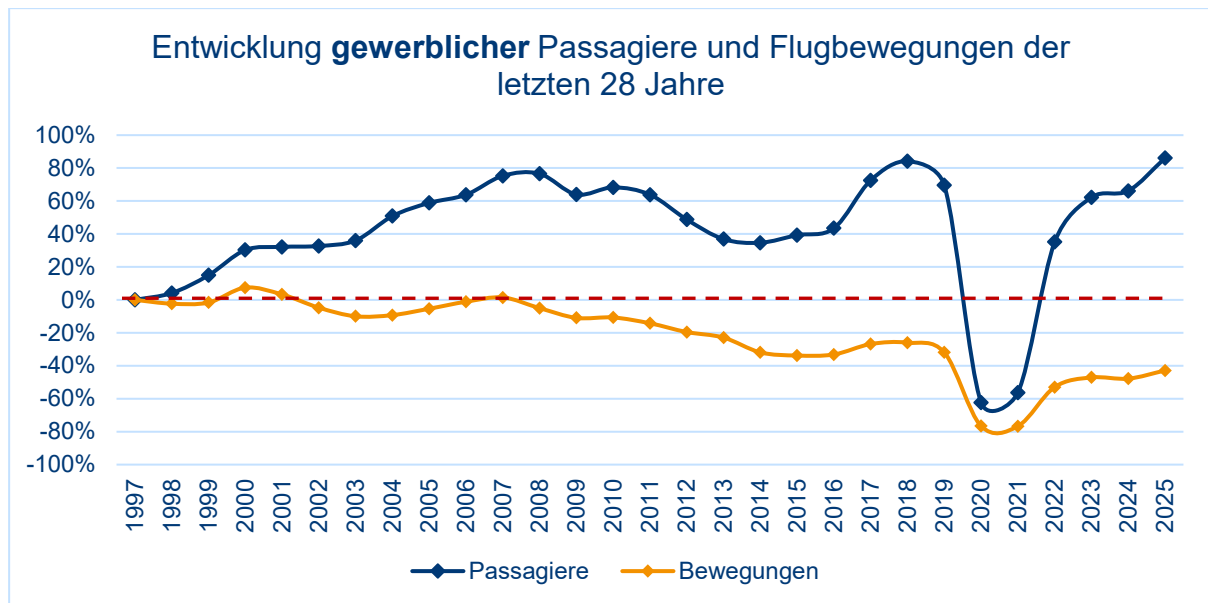
### Entwicklung der Flugbewegungen

	2024	2025	Δ 2024 zu 2025
Flugzeugbewegungen	48.628	52.918	8,8%
Gewerblicher Verkehr	32.711	35.807	9,5%
davon Linienverkehr	19.765	21.353	8,0%
Touristikverkehr	8.836	10.192	15,3%
Frachtverkehr	997	1.054	5,7%
Nichtgewerblicher Verkehr	15.917	17.111	7,5%

Auch der Nichtgewerbliche Verkehr verzeichnete positive Wachstumsraten von 7,5%. Hier gab es vor allem eine Zunahme von Überland- und nicht gewerblichen Schulungsflügen.



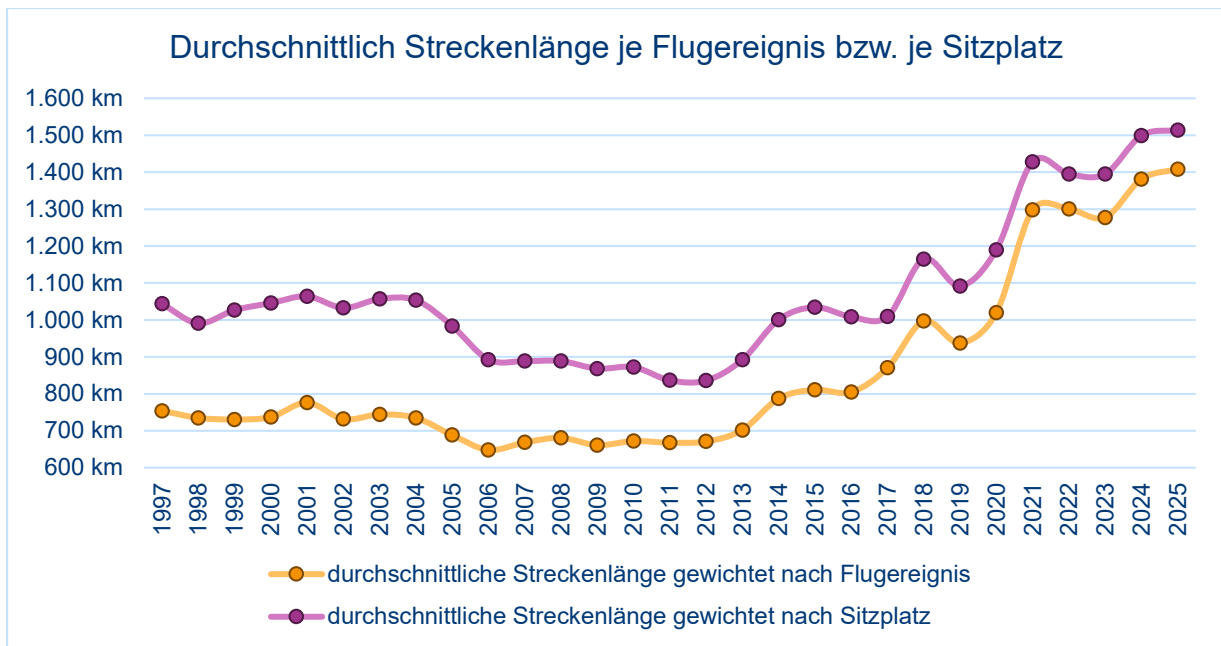
Die generelle Entwicklung der gewerblichen Passagiere und gewerblichen Flugbewegungen der letzten 28 Jahre kann folgendem Diagramm entnommen werden. 1997 (inkl. Air-Berlin-Drehkreuz) wird dabei als Basisjahr verwendet.



Wie deutlich zu erkennen ist, haben sich in Folge der Pandemie die Fluggastzahlen von der Anzahl der gewerblichen Flugbewegungen signifikant entkoppelt. Diese Entwicklung wird vom Einsatz größerer Flugzeugtypen bei einer gleichzeitig höheren Auslastung der Flüge und dem Wegfall bisher hochfrequenter Strecken (vgl. innerdeutscher Verkehr) getrieben. Lag beispielsweise die durchschnittliche Auslastung einer Flugbewegung im Linien- und touristischen Charterverkehr 1997 noch bei 60,4%, so verbesserte sich diese 2025 auf 83,2% (d.h. ein Plus von 22,8 Prozentpunkten). Auch die durchschnittlich angebotene Sitzplatzanzahl pro Flug erhöhte sich von 91 Plätzen im Jahr 1997 auf 170 Plätze im Jahr 2025 – ebenfalls ein Plus von 87%.

Neben dieser Entwicklung fällt auf, dass die durchschnittlich geflogene Streckenlänge, gewichtet nach Flugbewegungen, seit 2018 ebenfalls deutlich zugenommen hat. Lag diese in den 2000er Jahren noch bei durchschnittlich 650 Kilometer, so verdoppelte sie sich bis 2025 auf rund 1.400 Kilometer. Das folgende Diagramm gibt einen Überblick über die Entwicklung der durchschnittlichen Streckenlänge aller planmäßigen Linien- sowie touristischen Flüge, gewichtet nach Flugbewegungen sowie nach Sitzplätzen. Man erkennt, dass weitere Strecken mit größeren Flugzeugen geflogen werden, während besonders der Regionalverkehr auf Flugzeuge mit einer geringeren Sitzplatzanzahl setzt.

Diese Fakten sind vor allem im Rahmen der zeitweisen geführten, gesellschaftspolitischen Diskussion um die „Nachhaltigkeit“ und Bedeutung des Luftverkehrs relevant und zeigen die deutlich gestiegene Effizienz in den vergangenen Jahren – insbesondere in der Post Covid Zeit mit einer veränderten Verkehrsstruktur am Flughafen Nürnberg.



### 3.2.3 Entwicklung Startmassen

Die für die Luftverkehrserlöse relevanten Startmassen (MTOM) betragen 2025 1.280.798 Tonnen – eine Steigerung um 9,8% gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleichsjahr 2019 betrug dieser Wert noch 1.318.530 Tonnen und lag damit ganze 3% höher als im Jahr 2025. Die Hintergründe der Entwicklung liegen in der Veränderung der Verkehrsstruktur und wurden bereits ausführlich dargelegt.

Die Startmassen im gewerblichen Verkehr betragen 2025 1.188.426 Tonnen und lagen 10,3% über den Wert des Vorjahres. Dabei wuchs der touristische Verkehr hinsichtlich der Startmassen minimal stärker als der Linienverkehr gegenüber 2024.

Beim nichtgewerblichen Verkehr kam es zu einer leichten Zunahme im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr. Hier lagen die MTOM bei 92.372 Tonnen (+3,3% ggü. 2024).

### 3.2.4 Entwicklung des Frachtaufkommens

Bei der Luftfracht gab es einen leicht negativen Trend. Hier sank das Frachtaufkommen um -2,4% auf 4.686 Tonnen geflogene Luftfracht. Dabei waren 1.158 Tonnen im Import, 2.342 Tonnen im Export und 1.184 Tonnen im Transit. Während die Beifracht („Belly Cargo“) auf Linienflügen (insbesondere Turkish Airlines und Pegasus) ein Wachstum von 10,5% auf 929 Tonnen verzeichnete, kam es bei den Expressdiensten zu einem Rückgang von -3,9% auf 3.584 Tonnen. Insbesondere die Frachtcharter vermeldeten einen Rückgang um -35,9% auf 139 Tonnen geflogene Luftfracht. Frachtcharter stellen ein sehr volatiles Geschäft dar. Diese werden nur aufgrund direkter, zeitkritischer Nachfrage eines Spediteurs oder Unternehmens eingesetzt.

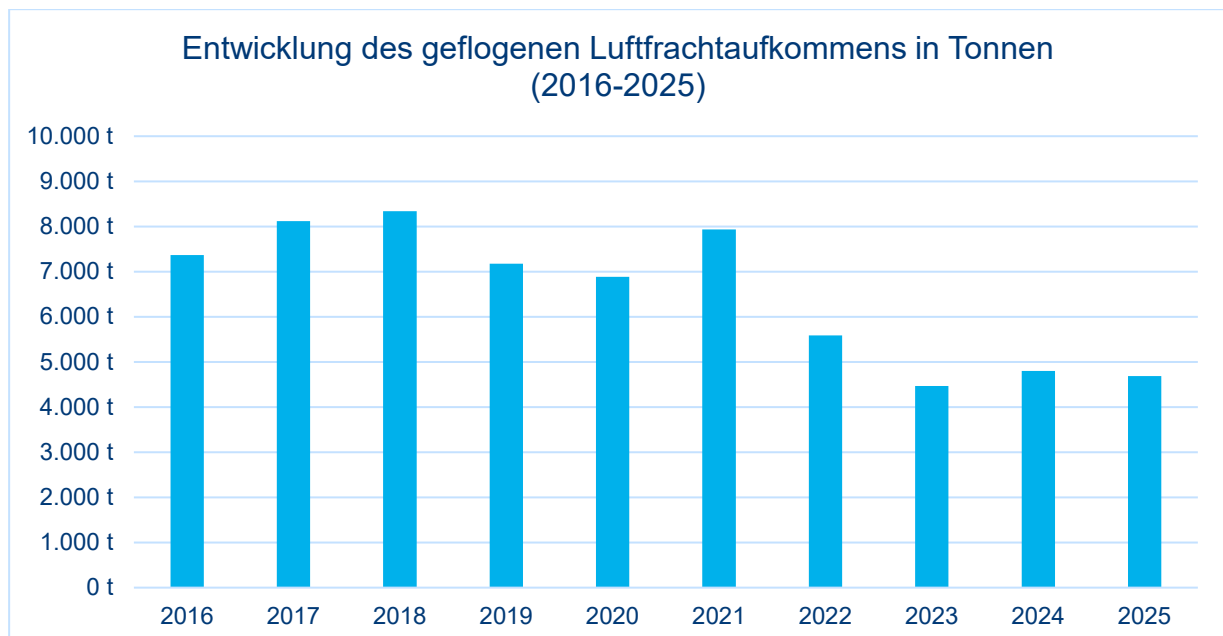
Die in Nürnberg abgefertigte, jedoch nicht geflogene Luftfracht (=Trucking) stieg um 8,5% auf 86.359 Tonnen.

Eine Übersicht zur Entwicklung des Luftfrachtaufkommens ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

### Entwicklung des Luftfrachtaufkommens (t)

Luftfracht in Tonnen			
Jahre	2024	2025	Δ 2024 zu 2025
<b>geflogene Fracht inkl. Transit</b>	<b>4.800</b>	<b>4.686</b>	<b>-2,4 %</b>
davon Expressdienste inkl. Transit	3.730	3.584	-3,9 %
Transit	1.267	1.184	-6,6 %
<b>getruckte Luftfracht</b>	<b>79.578</b>	<b>86.359</b>	<b>8,5 %</b>

Ein leichtes Wachstum von 1,6% an ankommender und abfliegender Luftfracht ist an den anderen ADV Standorten zu verzeichnen. Strategisches Ziel des Flughafens Nürnberg bleibt weiterhin die Schaffung von direkten Luftfrachtverbindungen, sobald sich im Markt Opportunitäten ergeben.



### **3.2.5 Vertriebsstrategie und vertriebliche Aktivitäten (B2B / Airlines)**

Der strategische Fokus lag im Jahr 2025 vor allem darauf, relevante Fluggesellschaften auf die existierenden Marktopportunitäten hinzuweisen. Die Grundlage stellt dabei stets eine fundierte und stetig weiterentwickelte Potenzialanalyse auf Streckenbasis dar. In diesem Zusammenhang wurden u.a. neue Tools und Techniken eingesetzt und die Argumentation gegenüber den Airline-Kunden weiterentwickelt, um das Angebot bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Neben einem regelmäßigen Austausch in Form von Online-Terminen mit relevanten Airline-Kunden waren Geschäftsführung und Vertrieb bei insgesamt drei relevanten internationalen Streckenentwicklungskonferenzen vertreten. Neben der Teilnahme an diesen Konferenzen wurden in Regelmäßigkeit auch individuelle Kundenbesuche durchgeführt.

Die vor allem nach der Pandemie entwickelten, eigenen Event-Formate um den Austausch mit Airline- bzw. Branchenvertretern, Share- und lokalen Stakeholdern zu fördern wurden 2025 fortgeführt.

Neben dem zweimal pro Jahr stattfindenden „Cargo Networking“ für Spediteure und Cargo Handler und dem „Touristik Networking“ mit Reiseveranstaltern und touristischen Airlines, ist hier vor allem das zwischenzeitlich fest etablierte „Christmas Rendezvous“ zu nennen.

Bei der im Dezember zum vierten Mal durchgeführten Veranstaltung konnten wieder über 50 Teilnehmer von relevanten Airlines und europäischen Airports begrüßt werden. Neben Insights zur Destination Nürnberg stand 2025 eine Panel- und Gruppen-Diskussionen zur Entwicklung von relevanten Entgeltstrategien auf der Agenda. Bei einem Besuch des Siemens Campus in Erlangen konnten sich die Teilnehmer Eindrücke von Innovations- und Produktdynamik bzw. Bedeutung von Siemens für die Region überzeugen.

Die vertriebliche Zielsetzung für 2026/2027 sieht vor, die positive Dynamik im Low-Cost-Segment fortzusetzen und ein möglichst breites Angebot (sowohl nach Anbietern als auch nach relevanten Zielen) weiterzuentwickeln. Wie die erfolgreiche Weiterentwicklung der Angebote von Pegasus Airlines und Wizz Air im Jahr 2025 zeigen, kann durch ganzjährig bediente Strecken die Saisonalität weiter reduziert werden.

Ein Fokus liegt in der Konkretisierung der Möglichkeiten zur Re-Aktivierung und/oder dem Ersatz für weggefallene Hub-Anbindungen. Hierzu sind konkrete Airlines und Opportunitäten identifiziert worden. Aufgrund aktuell fehlender Kapazitäten bei diesen sogenannten Netzwerkfluggesellschaften wird mit einer Erweiterung des Streckennetzes an Hubs nicht vor Mitte 2027 gerechnet.

Im touristischen Segment gilt es, die vorhandenen Angebote nach zwei Jahren mit hoher Wachstumsdynamik zu stabilisieren.

### 3.3 Ertragslage des Konzerns

Im Berichtsjahr konnten auf Konzernebene Umsatzerlöse in Höhe von 112.624 TEUR (i. Vj. 99.512 TEUR) erzielt werden. Dies entspricht einem Anstieg von 13,2%. Die Luftverkehrsentgelte entwickelten sich aufgrund der gestiegenen Verkehrszahlen und der Anpassung der Entgelte positiv (+8.758 TEUR). Die Startentgelte erhöhten sich um rund 1.987 TEUR. Durch die höhere Zahl an Flugzeugabfertigungen stiegen die Abfertigungsentgelte um 5.138 TEUR im Vergleich zum Vorjahr. Verkehrsbedingt konnte der Umsatz für Sonderleistungen auf dem Vorfeld gesteigert werden (+1.261 TEUR).

Weiter wurde das Geschäft des Mietwagenservices an einen externen Betreiber ausgelagert (-1.171 TEUR). Dieser Umsatzanteil fehlt im Vergleich zum Vorjahr. Die Rückgänge wurden vom Parkgeschäft kompensiert. Hier konnten durch die hohe Nachfrage nach Parkplätzen sowie die Einführung einer neuen Parkraumüberwachung insgesamt ein Mehrumsatz von 3.474 TEUR verzeichnet werden. Durch die Ausgliederung des Duty-Free Shops in das Gemeinschaftsunternehmen Smartseller Flughafen Nürnberg GmbH & Co. KG liegen die verbleibenden Läden auf Vorjahresniveau (+89 TEUR). Weiter stiegen die Umsätze der FNEG um 94 TEUR durch Stromlieferungen sowie den Ladesäulenbetrieb.

#### 3.3.1 Erlöse aus Start- und Landeanlagen sowie Fluggasteinrichtungen (Aviation)

Die durch die FNG erwirtschafteten Umsätze aus Start-, Passagier- und Abstellentgelten entwickelten sich wie folgt:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ%
Startentgelte	24.881	26.868	+7,9
Passagierentgelte	5.613	5.910	+ 5,3
Abstellentgelte	939	1.014	+ 8,0
<b>Summe Erlöse</b>	<b>31.433</b>	<b>33.792</b>	<b>+ 8,0</b>

Entsprechend des mit den Airlines geschlossenen Entgeltentwicklungsvertrags wurden die Start-, Lärm-, Passagier- und Abstellentgelte mit Wirkung zum 30. März 2025 um durchschnittlich 2,4% angehoben.

### 3.3.2 Erlöse aus PRM-Dienstleistungen und Bodenabfertigungsdiensten

Die Erlöse aus vom Flughafen erbrachten Dienstleistungen für Menschen mit reduzierter Mobilität (PRM) entwickelten sich wie folgt:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ %
PRM-Entgelte (FNG)	1.906	2.141	+ 12,3

Das PRM-Entgelt wird passagierbezogen erhoben. Durch die überproportionale Zunahme der angeforderten Hilfeleistungen stiegen die Kosten des PRM-Dienstes, sodass das Entgelt bereits zum 26. März 2023 erhöht wurde und nun pro Passagier 0,95 EUR beträgt.

Die Erlöse aus Bodenabfertigungsdiensten und Sonderleistungen entwickelten sich wie folgt:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ %
Flugzeugabfertigung (APG)	17.291	21.930	+ 26,8
Nebenerlöse der Abfertigung (APG)	679	730	+ 7,5
General Aviation Terminal (APG)	957	1.090	+ 13,9
Sonderleistungen (APG)	4.157	5.124	+ 23,3
Sonderleistungen (FNG)	648	1.021	- 61,4
Summe Erlöse	23.732	29.124	+ 22,7

Die Bodenabfertigungsdienste werden am Flughafen Nürnberg vollständig von der APG erbracht.

Da die externen Erlöse bei der APG nahezu ausschließlich vom Flugverkehr abhängen, sind diese 2025 aufgrund des gestiegenen Flugverkehrs gewachsen. Des Weiteren konnten durch entsprechende Klauseln in den Handlingsverträgen ein Großteil der durch den Branchentarif-

vertrag bedingten Personalkostenerhöhungen in Form höherer Preise an die Airlines weitergegeben werden. Die Nebenerlöse aus der Abfertigung, welche u. a. das Ticketing und Lost & Found umfassen, sind zurückgegangen.

Die Sonderleistungen der APG übertreffen den Vorjahreswert mit 23,3%. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Flugzeugenteisung sowie Sonderdienste auf dem Vorfeld.

Die Sonderleistungen der FNG umfassen u. a. die Entsorgung von Abwasser und Bereitstellung von Frischwasser für die Flugzeuge und sind im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

### 3.3.3 Erlöse aus Nebenbetrieben (Non Aviation)

Die Erlöse aus den Nebenbetrieben bestehen aus Miet- und Pachteinnahmen einschließlich der Mietnebenkosten sowie Konzessions- und Umsatzabgaben aufgrund gewerblicher Betätigung Dritter am Standort.

Die Erlöse haben sich wie folgt entwickelt:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ %
Miet- und Pachteinnahmen	14.998	14.796	- 1,3
Konzessions- und Umsatzabgaben	2.314	2.349	+ 1,5
Sonstige Erlöse	3.249	5.284	+ 62,6
<b>Summe Erlöse</b>	<b>20.561</b>	<b>22.429</b>	<b>+ 9,1</b>

Die Abweichung aus den Miet- und Pachteinnahmen beruht darauf, dass im ersten Halbjahr 2024 noch Mietvorauszahlungen vom DFS-Tower i. H. v. 330 TEUR enthalten waren.

Die Konzessions- und Umsatzabgaben steigen um 1,5% und befinden sich damit leicht über dem Vorjahreswert.

Die sonstigen Erlöse bewegen sich mit 5.284 TEUR deutlich über dem Vorjahresniveau von 3.249 TEUR. Im Jahr 2025 wurde die Parkraumüberwachung mit einem externen Parkdienstleister digitalisiert. Hierdurch ergeben sich Erlöse, die über den Erwartungen liegen.

Die sonstigen Erlöse beinhalten darüber hinaus Weiterverrechnungen für erbrachte Serviceleistungen an Airlines. Im Wesentlichen sind das die Erlöse aus Lost & Found (Weiterverrechnung von Gepäcknachsendungen), Erlöse aus Vermittlung von Dienstleistungen (Weiterbe-

rechnung von Hotelkosten und Vouchern) sowie Erlöse aus Services für Passagiere (Transferservice für die Passagiere, Catering etc.) im General Aviation Terminal. Insgesamt ergibt sich hieraus im Jahr 2025 eine Steigerung um 2.035 TEUR gegenüber dem Vorjahr.

### 3.3.4 Erlöse aus Parken und Einzelhandel (FNSG)

Die Fluggastparkplätze, mehrere Ladengeschäfte und das Automatengeschäft wurden im Jahr 2025 von der Tochtergesellschaft Flughafen Nürnberg Service GmbH bewirtschaftet. 2024 wurde auch das Mietwagenservicecenter betrieben, inzwischen aber wieder fremdvergeben.

Die Erlöse der FNSG haben sich wie folgt entwickelt:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ %
Parken	16.835	20.309	+ 20,6
Mietwagenservicecenter	1.171	0	- 100,0
Ladengeschäfte	1.721	1.821	+ 5,8
Automatenbewirtschaftung	802	791	- 1,4
<b>Summe Erlöse</b>	<b>20.529</b>	<b>22.921</b>	<b>+ 11,7</b>

Die Parkumsätze belaufen sich auf 20.309 TEUR (i. Vj. 16.835 TEUR). Damit konnte im Bereich Parken der Anstieg der Passagierzahlen zu einer überproportionalen Steigerung der Parkumsätze genutzt werden. Der Anteil der Onlinebuchungen steigt weiter an, bei dem sich dynamisch, auslastungsorientierte Preise positiv auf den Umsatz auswirken. Der Bereich Parken konnte in 2025 damit ein Umsatzplus von 3.474 TEUR im Vergleich zum Vorjahr erwirtschaften.

Die Umsätze der Shops in Höhe von 1.821 TEUR sind im Vergleich zum Vorjahr um 100 TEUR gestiegen. Entsprechend des Passagierzuwachses konnte auch hier in Summe eine Umsatzsteigerung erwirtschaftet werden. Sowohl der Nürnberg Store als auch der Airport-Shop konnten ihren Umsatz im Vergleich zum Vorjahr steigern. Gegenläufig weist der in der Summe des Airport-Shops einbezogene Online Shop einen Rückgang der Umsatzerlöse aus. Bei den Automaten konnte das Vorjahresergebnis gehalten werden. Hier konnten die Automaten unterjährig aufgrund von Personalmangel nicht immer regelmäßig nachgefüllt werden, allerdings wurde zum Ende des Jahres das Personal erweitert, um hier wieder eine hundertprozentige Befüllung garantieren zu können.

### 3.3.5 Erlöse aus Energieversorgung (FNEG)

Die Erlöse aus der Energieversorgung Dritter haben sich wie folgt entwickelt:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	$\Delta$ %
Stromlieferungen	1.053	1.128	+ 7,1
Ladesäulenbetrieb	112	130	+ 16,1
Netzentgelte	186	187	+ 0,5
Summe	1.351	1.445	+ 6,9

Die Geschäftsfelder des Tochterunternehmens sind der Energiehandel, der Netz-, Messstellen- und Ladesäulenbetrieb. Die Position Stromlieferungen betrifft die Lieferung von Strom an die am Standort Flughafen ansässigen konzernfremden Letztverbraucher (Mieter). Die erhöhten Erlöse ergeben sich aus einem höheren Verbrauch von ca. 300 MWh. Gegenläufig sind die Energiepreise an den Beschaffungsmärkten im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunken, sodass auch der Strompreis für die Kunden reduziert werden konnte. Das Geschäftsfeld Energiehandel umfasst neben der Strombeschaffung und dem Vertrieb an ansässige Mieter auch die PV-Eigenproduktion in Höhe von 5.090 MWh (i. Vj. 949 MWh) und die Direktvermarktung des überschüssigen Stroms aus dem PV-Ertrag in Höhe von 107 TEUR (i. Vj. 0 TEUR), der nicht zeitgleich am Flughafengelände verbraucht werden konnte in Höhe von 2.058 MWh (i. Vj. 0 MWh).

Netzentgelte werden an die an Mieter durchleitenden Stromlieferanten berechnet. Hier ergaben sich keine Veränderungen.

### 3.3.6 Sonstige betriebliche Erträge und aktivierte Eigenleistungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen mit 1.537 TEUR um 2.163 TEUR unter dem Vorjahresniveau. Grund für diese Entwicklung sind u.a. geringere Erträge aus der Auflösung sonstiger Rückstellung sowie den wegfallenden Erträgen aus dem Mietwagenservicecenter.

Die aktivierten Eigenleistungen haben sich um 39,1% auf 1.018 TEUR erhöht.

### 3.3.7 Ergebnis aus Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Zinserträge

Im Geschäftsjahr 2025 konnte ein Ergebnis aus der At-Equity-Bilanzierung in Höhe von 143 TEUR (i. Vj. 189 TEUR) erzielt werden, welches insbesondere die Anteile des Flughafen Konzerns an den Jahresergebnissen 2025 der beiden Joint Venture Gesellschaften umfasst.

Aufgrund des gesunkenen Zinsniveaus konnten lediglich Zinserträge in Höhe von 847 TEUR (i.Vj. 1.332 TEUR) erzielt werden. Die Zinserträge setzen sich in einer Höhe von 823 TEUR aus Festgeldanlagen und in Höhe von 10 TEUR aus der Änderung in der Diskontierung von Rückstellungen zusammen.

### 3.3.8 Aufwendungen

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ %
Materialaufwand	15.498	16.287	+ 5,1
Personalaufwand	58.562	63.128	+ 7,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	13.347	12.707	- 4,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	22.005	23.256	+ 5,7
Abschreibungen auf Finanzanlagen	44	0	- 100,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.043	1.076	+ 3,2
Sonstige Steuern	529	843	+ 59,4
<b>Summe</b>	<b>111.028</b>	<b>117.297</b>	<b>+ 5,6</b>

Der Materialaufwand liegt um 5,1% über dem Vorjahreswert. Größter Aufwandsposten ist der Anlagenunterhalt mit 8.487 TEUR. Dieser weicht mit +1.756 TEUR vom Vorjahr ab. Diese Abweichung wird durch die anteiligen Kosten i. H. v. von 1,1 Mio. EUR durch die Errichtung einer Deponie zur Ablagerung von verschmutztem Erdaushub sowie für gestiegene Ausgaben im IT-Bereich (+0,3 Mio. EUR) verursacht. Gleichzeitig verringern sich die Materialaufwendungen in den Positionen Versorgungsleitung um 626 TEUR und Fremdleistungen an Dritte um 328 TEUR im Vergleich zum Vorjahr.

Durch die Inbetriebnahme der flughafeneigenen PV-Anlage im Juli 2025 konnten die Stromkosten in 2025 um 0,7 Mio. EUR zum Vorjahr reduziert werden.

Der Personalaufwand stieg um 7,8% (4.566 TEUR) im Vergleich zum Vorjahr. Grund hierfür ist im Wesentlichen die im Jahr 2025 erfolgte Entgelterhöhung gem. TVÖD, sowie die Entgelterhöhungen im Branchentarifvertrag zum 01.04.2025 bei der APG.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sanken im Berichtsjahr erneut leicht um 640 TEUR auf 12.707 TEUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen im Vergleichszeitraum um 5,7%. Wesentlicher Kostenanstieg entstand durch die benötigten Leiharbeiter / Werkverträge vor allem in den Sommermonaten in Höhe von 1.740 TEUR. Hinzu kamen Kostensteigerungen bei den Reinigungsarbeiten durch Fremdfirmen 175 TEUR, Entsorgungsleistungen 48 TEUR und der Betriebsicherheit 182 TEUR. Dem gegenüber stehen Einsparungen bei Schulungen und der Zuführung von Rückstellungen.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen betragen 1.076 TEUR (i. Vj. 1.043 TEUR). Der Betrag der sonstigen Steuern liegt bei 843 TEUR und damit 314 TEUR über Vorjahr. Dies wurde durch die Neuberechnung der Grundsteuer verursacht (+264 TEUR).

### **3.3.9 Konzernergebnis**

Der Konzern schloss das Jahr 2025 mit einem negativen Ergebnis nach Steuern in Höhe von -1.128 TEUR ab. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Ergebnisverbesserung um 4.435 TEUR.

Das Operative Ergebnis verbessert sich aufgrund der beschriebenen Umsatzsteigerungen infolge der Passagierentwicklung 2025. Das EBITDA betrug im Jahr 2025 11.808 TEUR und liegt damit 4.268 TEUR über dem Vorjahresniveau.

Das geplante Jahresergebnis 2025 konnte von -11.059 TEUR um 9.931 TEUR auf -1.128 TEUR übertroffen werden. Diese positive Entwicklung erklärt sich aus einer Kombination von vielen operativen Ergebnisverbesserungen sowie den in 3.3.6 beschriebenen Einmalwirkungen.

Das Konzernergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ (TEUR)
Operatives Ergebnis	-8.356	-1.598	+ 6.758
Finanzergebnis	434	-86	- 520
Neutrales Ergebnis	2.359	556	- 1.803
Jahresergebnis vor Ertragsteuern	-5.563	-1.128	+ 4.435
Ertragsteuern	0	0	0,0
Jahresergebnis nach Steuern	-5.563	-1.128	+ 4.435

### 3.4 Finanzlage des Konzerns

#### 3.4.1 Kapitalstruktur

Zum Ende des Geschäftsjahres hatte der Konzern folgende Kapitalstruktur:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ (TEUR)
Eigenkapital	125.699	130.572	+ 4,9
Fremdkapital	100.139	94.720	- 5,4
Gesamtkapital	225.838	225.292	- 0,5

Im Geschäftsjahr 2025 stieg das Eigenkapital um 4.873 TEUR. Diese Erhöhung resultiert aus der im Jahr 2025 vorgenommenen Kapitalerhöhung in Höhe von 6.000 TEUR abzüglich dem ausgewiesenen Konzernjahresfehlbetrag des Jahres 2025 in Höhe von 1.128 TEUR. Über die Langfristfinanzierung hinaus wurde kein Fremdkapital zur Abdeckung des Liquiditätsbedarfs in Anspruch genommen. Insgesamt erhöhte sich die Eigenkapitalquote von 55,7% im Vorjahr auf 58%.

Die Langfristfinanzierung stellt sich wie folgt dar: Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten handelt es sich um ein Schuldscheindarlehen mit Restlaufzeiten von 2,5 Jahren (Nominalwert 32.500 TEUR). Daneben besteht ein Darlehen eines Gesellschafters mit einem Nominalwert in Höhe von 20.000 TEUR.

Außerdem wurde die Kontokorrentlinie mit 3.100 TEUR belastet.

In der Position Fremdkapital sind zudem Pensionsrückstellungen in Höhe von 2.152 TEUR (i. Vj. 2.255 TEUR), eine Rückstellung über 4.020 TEUR (i. Vj. 4.264 TEUR) für die Sanierungslast aus mit per- und polyfluorierten Chemikalien (PFC) belasteten Grundstücken und eine Rückstellung für Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 2.409 TEUR (i. Vj. 2.447 TEUR) enthalten. Darüber hinaus besteht eine Rückstellung für die Entsorgung der im Parkhaus 1 gefundenen Schadstoffbelastung sowie der Abrisskosten dieses Parkhauses in Höhe von insgesamt 4.923 TEUR (i. Vj. 4.897 TEUR). Zusätzlich enthalten ist eine Rückstellung für Verkehrsförderung in Höhe von 7.7.06 TEUR (i. VJ 5.406 TEUR). Die Veränderung der sonstigen Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr basiert im Wesentlichen auf dem Rückgang der Rückstellung für ausstehenden Lieferantenrechnungen in Höhe von 1.374 TEUR (i. Vj. 1.599 TEUR) und für ausstehenden Urlaub i. H. v. 1.372 TEUR (i. Vj. 1.531 TEUR).

### 3.4.2 Investitionstätigkeit

Im Berichtsjahr 2025 wurden nach Abzug von Zuschüssen der öffentlichen Hand in Höhe von 141 TEUR insgesamt 26.049 TEUR in die Substanzverbesserung und den Ausbau der betrieblichen Anlagen/Gebäude investiert.

#### Davon entfielen auf:

Grundstücke	0 TEUR
Bauten	2.424 TEUR
Technische Anlagen	11.890 TEUR
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.823 TEUR
Software	435 TEUR
Anzahlungen/Anlagen im Bau - Sachanlagevermögen	8.477 TEUR
<hr/> Summe	<hr/> 26.049 TEUR

Der Zugang bei den technischen Anlagen betrifft insbesondere Maßnahmen Photovoltaikanlage, Erneuerung der Vorfeldposition, Erschließung der Freiflächen PV-Anlage und Erschließung Stromversorgung. Die Neu- und Ersatzinvestitionen bei den anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung betreffen insbesondere EDV-Hardware.

In den Anzahlungen/Anlagen im Bau in Höhe von 8.477 TEUR sind folgende sich im Bau befindliche Investitionen enthalten: Batteriespeicher, Fluggastbrücken, CCN 3, PFC-Sanierung und EDV.

### 3.4.3 Liquidität und Cash-Flow

Konzernkapitalflussrechnung (Kurzfas- sung)	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ (TEUR)
Finanzmittelfonds zum 01.01.	39.769	47.927	8.158
Zufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	8.643	12.423	3.780
Abfluss aus der Investitionstätigkeit	-13.571	- 24.829	-11.258
Zufluss aus der Finanzierungstätigkeit	13.086	- 1.879	-14.965
Finanzmittelfonds zum 31.12.	47.927	33.642	-14.285

Der Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit erhöhte sich um 3.780 TEUR auf 12.423 TEUR. Der Mittelbedarf für Investitionen erhöhte sich um 11.258 TEUR. Die Investitionen konnten somit aus dem Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nicht gedeckt werden. Im Jahr 2025 stand aufgrund der erfolgten Rückzahlung eines Darlehens ein negativer Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 1.879 TEUR (i. Vj. +13.086 TEUR) zur Verfügung, sodass insgesamt ein negativer Cash-Flow in Höhe von 14.285 TEUR (i. Vj. +8.158 TEUR) resultierte.

Der Finanzmittelfonds zum 31.12.2025 betrug 33.642 TEUR (i. Vj. 47.927 TEUR). Darüber hinaus bestehen im Jahr 2025 noch offene Kreditlinie in Höhe von 46.900 TEUR bei einem Gesellschafter und in Höhe von 205 TEUR bei einem Kreditinstitut in Form von Kreditkartenlimits.

Der Konzern war während des Geschäftsjahres jederzeit in der Lage, seine Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen.

### 3.5 Vermögenslage des Konzerns

Die Vermögensstruktur im Konzern hat sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

	2024 (TEUR)	2025 (TEUR)	Δ (TEUR)
Anlagevermögen	165.880	178.901	+ 13.021
Umlaufvermögen zzgl. ARAP	59.958	46.391	- 13.567
Gesamtvermögen	225.838	225.292	- 546

Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen von 73,5% auf 79,4%. Den Investitionen in das Anlagevermögen (unter Abzug der erhaltenen Zuschüsse der öffentlichen Hand) in Höhe von 26.049 TEUR (i. Vj. 16.567 TEUR) stehen Abschreibungen in Höhe von 12.707 TEUR (i. Vj. 13.347 TEUR) gegenüber. Zuschüsse hat der Konzern u. a. von Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen für mobile und stationäre Groundpower Units und von der Bundesnetzagentur für EEG-Förderung für Freiflächen-PV-Anlage erhalten.

Gleichzeitig sank der Anteil des Umlaufvermögens zzgl. ARAP am Gesamtvermögen von 26,5% auf 20,6%. Wesentliche Ursache war der Rückgang der flüssigen Mittel um 14.285 TEUR. Auch sind die sonstigen Vermögensegegenstände um 96 TEUR gesunken. Im Gegenzug dazu sind die Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, um 263 TEUR und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 363 TEUR angestiegen.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen gegenüber einer Airline in Höhe von 141 TEUR enthalten, welche über eine Bankgarantie bis zu einem Betrag von maximal 300 TEUR abgesichert ist.

### 3.6 Personal

Zum Stichtag 31. Dezember 2025 wurden im FNG-Konzern insgesamt 1.057 Mitarbeiter (inkl. Praktikanten und Auszubildende, ohne Geschäftsführer, ohne Versorgungsempfänger) beschäftigt. Hiervon entfallen auf die FNG 461 Personen, auf die FNSG 60 Personen, auf die APG 533 Personen und auf die FNEG 3 Personen. Im Jahresdurchschnitt waren im FNG-Konzern 1.059 Mitarbeiter (i. Vj. 1.083 Mitarbeiter) beschäftigt. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der beschäftigten Personen im Jahresdurchschnitt damit um 24 Mitarbeiter gesunken.

- Ausbildung

In der Gesellschaft standen zum 31.12.2025 insgesamt 14 Ausbildungsplätze zur Verfügung, davon sechs für Servicekaufleute im Luftverkehr, vier für Kaufleute Büromanagement, sowie zwei für technische Berufe und zwei Auszubildende Feuerwehrmann.

- Personalentwicklung/Schulung

Für Personalentwicklungsmaßnahmen sowie Fort- und Weiterbildungen wurden von dem Konzern im Berichtsjahr 291 TEUR (i. Vj. 352 TEUR) aufgewendet.

Die Qualifizierungsmaßnahmen konzentrierten sich auf Ausbildungslehrgänge im Bereich der Feuerwehr und Technik (Lizenerhaltung), Trainings in den Servicebereichen, im Bereich IT, der Bodenabfertigung, Betriebsratsschulungen sowie auf Fortbildungen/Weiterbildungen und Seminare für Führungskräfte.

### **Dank an die Mitarbeiter**

Für die im vergangenen Jahr gezeigte Leistungsbereitschaft und das Engagement bedankt sich die Geschäftsleitung bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der vier Konzerngesellschaften nebst den Joint Venture Gesellschaften. Der Flugbetrieb wurde auch in den besonders herausfordernden Sommermonaten wiederum reibungslos bewältigt. Möglichkeiten zur Umsatzsteigerung und Kostenreduzierung wurde an vielen Stellen realisiert. Der Jahresfehlbetrag verringerte sich gegenüber dem Vorjahr dadurch merklich. Gegenüber Plan ergab sich eine signifikante Verbesserung. Daher wurden ein deutlich positiver Cash-Flow und ein ebensolches EBITDA erzielt.

### **3.7 Konsolidierungskreis**

**Der Konsolidierungskreis der Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung besteht aus den folgenden Tochtergesellschaften:**

#### **Flughafen Nürnberg Service Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg (100%)**

Diese bewirtschaftet die Fluggastparkplätze und betreibt Läden im öffentlichen und nicht-öffentlichen Bereich. Mit der Tochtergesellschaft besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

Für das Berichtsjahr war ein positives Jahresergebnis vor Gewinnabführung in Höhe von 12.938 TEUR an die Muttergesellschaft abzuführen. Dieses ist um 4.439 TEUR besser als im Vorjahr.

#### **AirPart Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg (100%)**

Sie betreibt Bodenabfertigungsdienste. Dazu zählt die Flugzeug-, Passagier- und Frachtabfertigung inkl. allgemeiner Luftfahrt. Weiterhin erbringt die Gesellschaft weitere flughafenspezifische Dienstleistungen im Auftrag der Muttergesellschaft, z. B. den Betrieb der Zentralen Infrastruktur. Mit der Tochtergesellschaft besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

Für das Berichtsjahr war ein positives Jahresergebnis vor Gewinnabführung in Höhe von 60 TEUR an die Muttergesellschaft abzuführen. Gegenüber dem Vorjahr war das Ergebnis der APG um 1.460 TEUR besser.

#### **Flughafen Nürnberg Energie GmbH, Nürnberg (100%)**

Sie betreibt das Elektrizitätsnetz, den Messstellen- sowie den Ladesäulenbetrieb am Flughafen Nürnberg und handelt mit Energie. Mit der Tochtergesellschaft besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

Für das Berichtsjahr war ein positives Jahresergebnis vor Gewinnabführung in Höhe von 36 TEUR (-97 TEUR zum Vorjahr) an die Muttergesellschaft abzuführen.

## **3.8 Wirtschaftliche Verhältnisse der FNG (Einzelunternehmen)**

### **3.8.1 Leistungsindikatoren**

Bei der FNG werden ebenso wie im FNG-Konzern als zentrale Steuerungsgrößen sowohl drei finanzielle Leistungsindikatoren als auch ein nicht finanzieller Leistungsindikator eingesetzt. Als finanzielle Indikatoren werden insbesondere die Parameter Umsatz, Jahresergebnis und EBITDA berücksichtigt. Als nicht finanzieller Leistungsindikator dient die Messgröße Passagierzahl.

Für das Jahr 2025 waren ein Umsatz von 71.489 TEUR, ein daraus resultierender Jahresfehlbetrag von 11.059 TEUR und Passagierzahlen in Höhe von 4,3 Mio. geplant. Wie bereits für den Konzern dargestellt, lag die tatsächliche Zahl der Passagiere mit 4,5 Mio. über Plan. Der Umsatz erreichte letztlich 74.359 TEUR und lag damit um 2.870 TEUR über den prognostizierten Umsatzerlösen. Der Jahresfehlbetrag verringerte sich auf -1.202 TEUR (+9.857 TEUR im Vergleich zur Planung). Durch die Zunahme bei den Luftverkehrserlösen, sowie im Non-Aviation Bereich (u. a. Gebäudevermietung, Konzessionsabgaben, Lounge) konnte eine Zunahme der Erlöse erreicht werden. Auf der Kostenseite konnten Einsparungen im Materialaufwand speziell beim Anlagenunterhalt sowie bei den Personalkosten verzeichnet werden. Gegenüber stehen Kostensteigerungen bei Versicherungsprämien, Leiharbeitskosten, Grundsteuer und der Betriebssicherheit.

Für das Jahr 2026 ist aufgrund des weiterhin positiven Ausblicks und den bereits buchbaren Flugprogrammen über die verschiedenen Airlines hinweg mit steigenden Passagierzahlen zu rechnen. So werden 4,8 Mio. Passagiere erwartet. Hieraus wird ein Umsatzwachstum von 2.814 TEUR auf 77.173 TEUR prognostiziert. Trotzdem wird im Vergleich zum Geschäftsjahr 2025 ein geringfügig steigender Jahresfehlbetrag um 821 TEUR auf 2.023 TEUR angenommen. Ausschlaggebend hierfür werden, ebenso wie auf Ebene des FNG-Konzerns, die gestiegenen Personalkosten inkl. der Leiharbeitskosten und die Zunahme der sonstigen betrieblichen Aufwendungen sein, die durch den Umsatzanstieg nicht aufgefangen werden können.

Zur kontinuierlichen Steuerung und Abschätzung des Geschäftserfolges werden alle Leistungsindikatoren in monatlichen Controlling-Berichten sowohl für die FNG als auch einzeln für die Tochtergesellschaften erfasst und analysiert. Darüber hinaus werden die Werte der Leistungsindikatoren vom Vorjahr und zu den im Wirtschaftsplan geplanten Werten verglichen. Zur Ableitung der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung werden aufbauend auf den erfassten Steuerungsgrößen mehrmals im Jahr Hochrechnungswerte für das Gesamtgeschäftsjahr ermittelt und die Abweichungen analysiert und an die Geschäftsführung berichtet.

### 3.8.2 Ertragslage

Im Jahr 2025 wurden 4,5 Mio. Passagiere am Airport Nürnberg gezählt (i.Vj 4,0 Mio.). Die Umsatzerlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 3.465 TEUR auf 74.359 TEUR.

Sowohl die Startentgelte in Höhe von 26.868 TEUR (i. Vj. 24.881 TEUR) als auch die Passagierentgelte in Höhe von 5.910 TEUR (i. Vj. 5.613 TEUR) konnten eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen. Die Abstellentgelte betragen 1.015 TEUR (i. Vj. 939 TEUR) und liegen daher ebenfalls über dem Vorjahr. Entsprechend des mit den Airlines geschlossenen Entgeltentwicklungsvertrags wurden die Start-, Lärm-, Passagier- und Abstellentgelte mit Wirkung zum 31. März 2025 um durchschnittlich 2,4% angehoben. Die Abfertigungsentgelte konnten durch gestiegene Vorfeldsonderdienste um 714 TEUR auf 3.263 TEUR gesteigert werden. Letztlich konnte ein Umsatzwachstum von 3.074 TEUR bei den Flughafenleistungen verzeichnet werden.

Die Miet- und Pachteinnahmen 2025 stiegen um 93 TEUR im Vergleich zum Vorjahr. Mit der Zunahme des Flugverkehrs in 2025 erhöhte sich die Nachfrage nach Kerosin. Die Durchsatzentgelte des Tanklagers bzw. Into-Plane-Entgelte stiegen um 127 TEUR. Weiter konnten durch Vermietung von Werbeflächen 83 TEUR zusätzlich zum Vorjahr erzielt werden. Gegenläufig entwickelten sich die Gebäude- und Flächenmieten aufgrund von Standortverlagerungen von Kunden (-104 TEUR).

Die Konzessions- und Umsatzabgaben erhöhten sich im Vergleichszeitraum um 39 TEUR. Hier ist zum einen die Flugzeugwartung mit einem Anstieg von 45 TEUR zu nennen und zum anderen ein Rückgang bei dem Geschäft der Autovermieter in Höhe von 36 TEUR. Aus den Gastronomiebetrieben konnten 18 TEUR mehr erzielt werden.

Die Erlöse aus Hilfsbetrieben und Diensten beinhalten überwiegend Weiterverrechnungen für erbrachte Dienstleistungen an alle Tochterunternehmen sowie an Dritte. Hieraus ergibt sich im Jahr 2025 eine positive Differenz von 375 TEUR gegenüber dem Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringern sich um 1.323 TEUR auf 1.057 TEUR. Im Jahresabschluss 2025 ergeben sich durch die Auflösungen von Rückstellungen Erträge von 660 TEUR (Vorjahr 1.779 TEUR). Die Erträge aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens reduzierten sich um 223 TEUR.

Der Materialaufwand liegt mit 11.120 TEUR um 1.834 TEUR über dem Vorjahreswert. Größter Bestandteil ist der Anlagenunterhalt mit 8.269 TEUR. Dieser ist mit 1.809 TEUR höher als im Vorjahr und resultiert aus höheren Aufwendungen. Die Erhöhung rührt in erster Linie aus Aufwänden für die Umlagerung von kontaminiertem Erdreich, welche i. H. v. rund 1,1 Mio. EUR nicht aktiviert werden konnten. Aufwendungen, die an Dritte weiterberechnet und ebenfalls dem Materialaufwand zugerechnet werden, belaufen sich auf 1.299 TEUR und sind damit um 119 TEUR im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Der Personalaufwand stieg um 1.159 TEUR im Vergleich zum Vorjahr. Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter/innen in 2025 hat sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert, sodass sich die Erhöhung im Wesentlichen aus dem Tarifabschluss nach TVöD ergibt.

Die Abschreibungen verringerten sich um 810 TEUR. Sie betragen insgesamt 11.517 TEUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 969 TEUR gegenüber dem Vorjahr. Die darin enthaltenen allgemeinen Betriebskosten sind in 2025 um 1.276 TEUR gestiegen. Der Anstieg ist in erster Linie auf die um 929 TEUR gestiegenen Aufwendungen für Unterstützungsleistungen der APG, in denen sich Tarifsteigerungen widerspiegeln, sowie auf den Anstieg der Leiharbeitskosten in Höhe von 601 TEUR zurückzuführen. Hinzu kommt eine Erhöhung bei den Kosten für Reinigung in Höhe von 115 TEUR sowie bei den Entsorgungsleistungen um 48 TEUR und der Betriebssicherheit um 182 TEUR. Die Verwaltungsaufwendungen liegen nur unwesentlich unter dem Vorjahreswert (38 TEUR). Im Vorjahr wurden 240 TEUR zusätzliche Rückstellungen gebildet. Diese Kosten fehlen in 2025.

Das EBITDA 2025 beträgt 10.554 TEUR und liegt somit um 4.088 TEUR über dem EBITDA des Vorjahres in Höhe von 6.466 TEUR. Insgesamt weist der Jahresabschluss der FNG einen Jahresfehlbetrag von -1.203 TEUR aus. Im Vergleich zum Vorjahr ergab sich damit ein um 4.370 TEUR besseres Jahresergebnis.

### **3.8.3 Finanzlage**

Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 3.257 TEUR erzielt. Dieser ist um 2.663 TEUR höher als im Vorjahr. Durch diesen konnten der Cash-Flow aus Investitionstätigkeit in Höhe von 15.470 TEUR (i. Vj. 3.405 TEUR) nur anteilig finanziert werden. Unter Berücksichtigung der Eigenkapitalerhöhung um 6.000 TEUR und der Rückzahlung eines Schuldscheindarlehens i. H. v. 10.000 TEUR wurde ein Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von -1.879 TEUR (i. Vj. 13.086 TEUR) generiert. In Summe ergab sich somit, über das gesamte Jahr betrachtet, eine Liquiditätsunterdeckung in Höhe von -14.092 TEUR (i. Vj. + 10.275 TEUR).

Insgesamt besteht ein Finanzmittelfonds zum 31. Dezember 2025 in Höhe von 31.270 TEUR (i. Vj. 45.362 TEUR). Dieser setzt sich aus dem Bilanzposten „Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks“ zusammen.

Darüber hinaus besteht eine im Jahr 2025 noch offene Kreditlinie von 46.900 TEUR bei einem Gesellschafter.

Das Unternehmen war während des Geschäftsjahres jederzeit in der Lage, seine Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen.

#### **3.8.4 Vermögenslage**

Das Vermögen der FNG zum 31. Dezember 2025 in Höhe von 216.964 TEUR (i. Vj. 217.656 TEUR) ist mit 173.837 TEUR (i. Vj. 160.474 TEUR) im Anlagevermögen gebunden. Daneben sind die liquiden Mittel entsprechend der Ausführungen zur Finanzlage des Unternehmens um 14.092 TEUR gesunken. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen erhöhten sich um 4.023 TEUR. Daneben verzeichneten auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen einen Anstieg von insgesamt 424 TEUR.

Neben dem Eigenkapital in Höhe von 130.504 TEUR (i. Vj. 125.706 TEUR) weist die FNG Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 32.760 TEUR (i. Vj. 42.760 TEUR) sowie gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 20.000 TEUR (i. Vj. 20.000 TEUR) aus.

Die Summe der Rückstellungen beträgt 26.828 TEUR (i. Vj. 24.978 TEUR). Die Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Abriss- und Entsorgungskosten des Parkhauses 1 in Höhe von 4.923 TEUR (i. Vj. 4.897 TEUR), für die Sanierungslast aus mit PFC belasteten Grundstücken in Höhe von 4.021 TEUR (i. Vj. 4.264 TEUR) und für Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 2.410 TEUR (i. Vj. 2.447 TEUR). Weiter sind Rückstellungen aus Pensionsverpflichtungen in Höhe von 2.152 TEUR (i. Vj. 2.255 TEUR) enthalten. Die Rückstellungen für Verkehrsförderungen in Höhe von 7.706 TEUR (i. Vj. 5.406 TEUR) umfassen u. a. Volumenförderungen laut Entgeltordnung.

#### **4. Erklärung der Geschäftsführung zu § 289f Abs. 4 HGB (Frauenanteil)**

Die FNG ist gemäß § 289f Abs. 4 HGB verpflichtet, turnusmäßig Zielgrößen für den Anteil von Frauen in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung sowie Fristen für deren Erreichung festzulegen.

Zum 31. Dezember 2025 lag der Frauenanteil in den Führungsebenen bei 25,6% (29 männlich, 10 weiblich) und damit leicht unter dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür ist die Neubesetzung von drei Leitungsfunktionen: einer Leitungsposition im Bereich Verkehrsdisposition sowie zwei Leitungsfunktionen im Service Center Informationstechnologie (IT-Planung und IT-Operations). Diese Positionen wurden jeweils mit männlichen Führungskräften besetzt, wodurch sich der Anteil weiblicher Führungskräfte reduziert hat. Mit 25,6% liegt der Frauenanteil jedoch weiterhin nahezu auf dem Niveau der aktuell festgelegten Zielgröße von 25,7%.

Ziel ist es, den Frauenanteil in Führungspositionen bis zum Ende der Zielerreichungsfrist im Juni 2026 möglichst aufrechtzuerhalten. Die entsprechende Zielgröße wurde in der 245. Aufsichtsratssitzung am 28. Juli 2023 beschlossen.

Die FNG wird auch künftig bei Neu- und Nachbesetzungen von vakanten Führungspositionen unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern, die Gleichstellung sowie den Abbau geschlechterspezifischer Hierarchien angemessen berücksichtigen und qualifizierte Kandidatinnen entsprechend fördern. Eine Erhöhung der Zielgröße über rund 25% hinaus wird angestrebt, jedoch derzeit nicht verbindlich festgelegt.

Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der FNG beträgt seit Februar 2024 unverändert 33,3% (3 weiblich, 6 männlich). Die festgelegte Zielgröße von 33,3% zum 30. Juni 2026 wird damit aktuell erfüllt.

Auf Ebene der Geschäftsführung haben sich im Berichtszeitraum keine Veränderungen ergeben. Da weder eine Veränderung noch eine Erweiterung der Geschäftsführung absehbar ist, verbleibt die Zielgröße für den Frauenanteil unverändert bei null.

Im Falle zukünftiger Neubesetzungen im Aufsichtsrat oder in der Geschäftsführung unterstützt die Gesellschafterversammlung weiterhin eine angemessene Berücksichtigung von Frauen.

## **5. Prognose-, Chancen- und Risikobericht**

### **5.1 Einschätzung zur Entwicklung der Passagiermenge**

Der Wirtschaftsplan für 2026 geht von einer Gesamtpassagiermenge in Höhe von 4,77 Millionen Passagieren aus. Gegenüber dem Jahr 2025 entspricht dies einem Wachstum von rund 6%. Das größte Segment wird mit über 2,2 Millionen Passagieren das Low-Cost-Segment darstellen. Die drei größten Airlines in diesem Segment stellen Ryanair, Wizz Air und Pegasus dar. Das Wachstum fällt bei Wizz Air (mit voraussichtlich 27%) am stärksten aus, da die 2025

unterjährig aufgenommenen Neustrecken auch in 2026 ganzjährig fortgesetzt werden (Basis-effekt).

Im touristischen Segment wird hingegen eine Konsolidierung auf hohem Niveau (rund 1,6 Millionen Passagiere) erwartet. Gleichzeitig werden sich in diesem Segment die Marktanteile deutlich verschieben. Eurowings zieht zum Ende des touristischen Winterhalbjahrs (d. h. Ende April 2026) das in Nürnberg stationierte Flugzeug ab. Umgekehrt wird Corendon Airlines ab Sommer 2026 ein zweites Flugzeug in Nürnberg stationieren. Mit den zwei Flugzeugen von Marabu Airlines werden somit insgesamt vier Flugzeuge von touristischen Airlines in Nürnberg ab Sommer 2026 stationiert sein (analog der Anzahl im Sommer 2025). Damit wird ein breites Angebot an unterschiedlichen touristischen Zielen – hauptsächlich im Mittelmeerraum – angefliegen werden.

Die Full Service Carrier bleiben 2026 ebenfalls auf einem konstanten Niveau, ggf. mit leichten Wachstumsimpuls im Jahresverlauf. Die europäischen Hubs Frankfurt, Paris, Amsterdam und Istanbul werden ganzjährig bedient.

Die gemäß Passagieraufkommen größte Fluggesellschaft am Flughafen Nürnberg wird 2026 – wie auch die Jahre zuvor – Ryanair mit 22 nonstop erreichbaren Destinationen und rund 1,3 Millionen Passagieren sein. Gegenüber dem Vorjahr wird ab Sommer 2026 Rabat als Neustrecke angefliegen. Auf diversen Routen wird darüber hinaus das Bedienungsbild verbessert bzw. die Wochenfrequenz saisonal erhöht.

Erstmalig könnte Wizz Air in der Geschichte des Flughafen Nürnberg einen zweistelligen Marktanteil erreichen – bereits 2025 war Wizz Air die zweitgrößte Airline am Flughafen Nürnberg mit einem Marktanteil von 9%.

Im reinen touristischen Segment wird die Fluggesellschaft Corendon Airlines mit zwei stationierten Flugzeugen voraussichtlich den größten Marktanteil erreichen. Nach Ryanair und Wizz Air wäre somit Corendon Airlines die drittgrößte Fluggesellschaft in Nürnberg und würde einen Marktanteil von rund 10% gemessen an der Passagiermenge 2026 erreichen.

Weitere Airlines wie Marabu, Eurowings, SunExpress, MaviGök, Air Cairo oder Aegean Airlines werden das vielfältige Reiseangebot weiter ausbauen bzw. ergänzen.

Insgesamt werden über 20 Fluggesellschaften den Flughafen Nürnberg 2026 regelmäßig im Linien- und Charterverkehr anfliegen.

## **5.2 Chancen der künftigen Entwicklung**

### **5.2.1 Geschäftsfelder Aviation und Bodenabfertigungsdienste**

Das zentrale Hauptaugenmerk liegt im Jahr 2026 – ebenso wie bereits im Jahr 2025 – weiterhin auf der effizienten Gestaltung der Abfertigungsleistung. In der Hochsaison kam es im vergangenen Jahr vereinzelt zu Flugverspätungen, die zumeist nicht durch den Flughafen Nürnberg verursacht wurden, aus denen sich teilweise herausfordernde Situationen in der Abfertigung ergaben. Grundsätzlich bietet die Luftfahrtbranche jedoch ein zuverlässiges Produkt, um das Reiseereignis „Flugreise“ attraktiv zu gestalten. Hierfür wurde am Standort Nürnberg – ebenso wie an anderen Flughäfen – in den vergangenen Jahren sowohl strategisch als auch operativ intensiv gearbeitet.

Darüber hinaus gilt es auch im Jahr 2026, wie bereits in den Vorjahren, die Konnektivität der Region weiter zu verbessern, um den Auftrag des Flughafens Nürnberg zu erfüllen, eine leistungsfähige Anbindung der Region an das internationale Luftverkehrsnetz sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang hat sich die im März 2021 eingeführte Entgeltordnung für Aviation-Leistungen, die mit dem Ziel entwickelt wurde, Airlines durch eine strukturierte und breit angelegte Palette an Anreizfunktionen beim Ausbau ihrer Verbindungen zu unterstützen, die Entgeltstruktur deutlich zu vereinfachen und die Transparenz zu erhöhen, als sehr erfolgreich erwiesen. Insbesondere der Winter-Connectivity-Bonus, der Airlines einen Anreiz bietet, auch in der aufkommensschwächeren Wintersaison Verbindungen aufrechtzuerhalten, erfreut sich bei mehreren Kunden großer Beliebtheit. Damit nimmt der Standort Nürnberg eine Vorreiterrolle in Deutschland mit einer saisonalisierten Preisgestaltung ein.

## **5.2.2 Geschäftsfeld Nebenbetriebe**

Im Geschäftsfeld Nebenbetriebe liegt der Fokus auf der erfolgreichen Weiterentwicklung bestehender Mietverhältnisse sowie der Überführung von Leerständen in neue Mietverhältnisse. In diesem Zusammenhang konnten im Bereich der Ankunftshalle nach Abschluss der Umbau- und Sanierungsmaßnahmen der Büroflächen in den Obergeschossen Teilflächen an die Nutzer übergeben werden.

Darüber hinaus hat die FNG die Ausschreibung für ein weiteres Cargo-Zentrum erfolgreich abgeschlossen und einen Generalunternehmervertrag für die Planung und Errichtung der neuen Cargohalle unterzeichnet. Mit dem Rückbau der bestehenden Bebauung wurde im Herbst 2025 begonnen. Die Fertigstellung der neuen Luftfrachthalle ist für Ende 2027 vorgesehen.

## **5.2.3 Geschäftsfelder Parken und Einzelhandel (FNSG)**

Im Jahr 2025 konnte nach mehreren Umbaumaßnahmen beim Joint Venture Smartseller Flughafen Nürnberg GmbH & Co. KG ab April zusätzlich zum klassischen Duty-Free-Segment das Angebot im Bereich Food & Beverage ergänzt werden. Dadurch wird in den Folgejahren mit einem Anstieg der Gewinnbeteiligung und damit dem Beitrag zum Jahresergebnis der FNSG gerechnet. In den übrigen Shops konnte aufgrund des Passagierzuwachses überall eine Umsatzsteigerung im Vergleich zum Vorjahr erwirtschaftet werden.

Bei der Parkraumüberwachung wurde ab April das Konzept und der Betreiber gewechselt, sodass nun auf eine kamerabasierte Parkraumüberwachung umgestellt wurde. Dadurch kann eine lückenlose Erfassung garantiert werden, weshalb es hier in 2025 zu einer deutlichen Umsatzsteigerung kam. Neben der Parkraumüberwachung kann auch das Online-Geschäft des Parkplatzbetriebs weitere Umsatzsteigerungen aufweisen.

## **5.2.4 Geschäftsfeld Energieversorgung (FNEG)**

Im Segment Energiehandel wird das Hauptaugenmerk darauf liegen, die bestehenden Kunden zu halten, und nicht an Wettbewerber zu verlieren. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist weitgehend abgeschlossen und zum aktuellen Zeitpunkt ausreichend vorhanden. Darüber hinaus wird die FNEG den Ausbau der internen Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität entsprechend des Fortschritts bei der Elektrifizierung des Fuhrparks weiter vorantreiben. Die Freiflächen - PV-Anlage mit einer Leistung von rd. 13 MWp ging Mitte Juli 2025 ans Netz. Für das Jahr 2026 wird die Anschaffung eines Batteriespeichers mit einer Speicherkapazität von

10 MWh erfolgen, um mehr Strom für den Eigenverbrauch zu verwenden anstatt wie bisher den „Überschussstrom“ im Rahmen der Direktvermarktung zu verkaufen.

## 5.3 Risiken der künftigen Entwicklung

### 5.3.1 Risikomanagementsystem

Der Aufsichtsrat wird im regelmäßigen Turnus durch das Risikomanagement des Flughafens über die bestehenden Risiken und deren Wirkung auf das Konzernergebnis informiert.

Als Grundlage hierfür dienen die Basisdaten der Risiken, die jährlich mehrmals überarbeitet und bewertet werden. Durch die systematische Abfrage der Risikoverantwortlichen werden die Basisdaten der Risikopotenziale ermittelt. Dabei werden jeweils die Eintrittswahrscheinlichkeit sowie das mögliche Schadensausmaß der Risiken abgefragt.

Im Rahmen der Risikobewertung werden folgende Klassifizierungen unterschieden:

Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit:

<u>Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeit</u>	<u>Prozentuale Eintrittswahrscheinlichkeit</u>
sehr gering	0% - 12 %
gering	13% - 25%
mittel	26% - 50%
hoch	51% - 98%
sehr hoch	99% - 100%

Bewertung der finanziellen Auswirkungen (abgeleitet aus der Relation zum Außenumsatz):

<u>Klassifizierung der Auswirkung</u>	<u>Auswirkung in TEUR</u>
sehr gering	0 - 1.259
gering	1.259 - 2.450
mittel	2.450 - 4.899
hoch	4.899 - 24.496
sehr hoch	24.496 - 81.654

Die Kategorisierung der Risiken gliedert sich wie folgt:

- Finanzwirtschaftliche Risiken
- Umfeld- und Branchenrisiken
- Investitionsrisiken
- Personalrisiken
- Leistungswirtschaftliche Risiken
- EDV-Risiken

Zusätzlich werden „neue“ Risiken, sobald sie als solche identifiziert werden, von den Verantwortlichen im Rahmen einer Risikomeldung ad-hoc an die Geschäftsführung gemeldet.

In den Risikoberichten werden auch die Maßnahmen aufgeführt, die dazu dienen sollen, die wirtschaftlichen Auswirkungen beim Eintreten der Risiken zu verringern.

Folgende wesentliche Einzelrisiken wurden in den Gesellschaften identifiziert und im Rahmen der Verpflichtung nach KonTraG den Aufsichtsgremien berichtet:

### **5.3.2 Finanzwirtschaftliche Risiken**

Der Flugverkehr ist, wie u.a. die Corona Pandemie gezeigt hat, ein äußerst fragiles System. In kürzester Zeit kann ein solcher nicht vorhersehbarer Einbruch des Flugverkehrs die finanziellen Ressourcen des Unternehmens aufbrauchen.

Aber auch die Umsetzung der europäischen Vorgaben zur Mobilitätswende machen eine langfristige Verkehrsprognose aktuell immer noch herausfordernd. Die Bundesregierung hat zwar beschlossen, die im Jahr 2024 erfolgte letzte Erhöhung der Luftverkehrsteuer zum 1. Juli 2026 wieder zurückzunehmen, was einer Senkung entspricht, um die deutsche Luftverkehrsbranche zu entlasten und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Da allerdings die Flugpläne der Airlines langfristig geplant werden, ist eine kurzfristige Stimulierung des Flugverkehrs eher unwahrscheinlich. Zudem sind die verbleibenden staatlich definierten Standortkosten im europäischen Vergleich weiterhin sehr hoch.

Die Transformation vom klassischen Verkehrssegment Touristik in das Low-Cost-Segment hält unvermindert an. Dies übt weiterhin Druck auf die Aviation-Entgelte aus. Auch durch den mittlerweile völligen Entfall des für den Flughafen profitablen innerdeutschen Verkehrs verringert sich die Ertragsqualität im Aviation-Sektor. Aufgrund der anhaltenden Marktvolatilität ist der Eintritt dieses Einzelrisikos als hoch einzuschätzen.

Weiterhin könnte der potenzielle Verlust der bestehenden 24h-Betriebserlaubnis die Erlössituation, und damit die mittel- bis langfristige Wirtschaftlichkeit des Flughafens, signifikant negativ beeinflussen.

Der Flughafen Nürnberg verfügt insbesondere für touristische Zielgebiets-Airlines sowie Base Carrier (d. h. Fluggesellschaften mit stationierten Flugzeugen) aufgrund der bestehenden 24h-Betriebserlaubnis über eine hohe Attraktivität. Als einer von lediglich vier internationalen Flughäfen in Deutschland mit einer uneingeschränkten 24h-Betriebsregelung ermöglicht er den Airlines, einen Flughafen in Süddeutschland auch während der Nachtstunden anzufliegen. Dies trägt maßgeblich zur Steigerung der Flottenproduktivität bei, insbesondere in den nachfragestarken Sommermonaten.

Für Base Carrier ergibt sich darüber hinaus der Vorteil, im Tagesverlauf aufgebaute Verspätungen auch bei später Ankunft abbauen zu können. Für die am Standort ansässigen Anbieter von Ambulanzflügen, insbesondere Flight Ambulance International sowie den Aero-Dienst (ADAC Luftrettung), stellt die Möglichkeit des 24h-Betriebs eine wesentliche Grundlage der Geschäftstätigkeit dar.

Eine Einschränkung des 24h-Betriebs würde den betroffenen Airlines die Möglichkeit nehmen, zusätzliche Rotationen durchzuführen. Da diese Verkehre mangels verfügbarer Flugzeugkapazitäten nicht in die Tageszeit verlagert werden könnten, wäre sowohl bei der FNG als auch bei der APG erhebliche Umsatzeinbußen mit entsprechenden negativen Ergebnisauswirkungen zu erwarten. Zudem würde dies zu einer deutlichen Reduzierung des Flugangebots für die Metropolregion führen. Die Wahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses wird derzeit als gering eingeschätzt.

Unter Berücksichtigung der im Geschäftsjahr 2025 erfolgten Kapitalerhöhung des Gesellschafters Freistaat Bayerns in einer Höhe von 6.000 TEUR zeigt die aktuelle Liquiditätsvorausschau für das Jahr 2026, dass unter Berücksichtigung bestehender Kreditlinien und den vorhandenen Guthaben die Liquidität im Jahr 2026 und darüber hinaus nicht gefährdet sein wird.

### *Zusammenfassende Risikobeurteilung*

Finanzwirtschaftliche Risiken können sehr hohe Auswirkungen auf den Konzern bzw. einzelne Gesellschaften haben. In Verbindung mit der Kapitalerhöhungen in 2025 sowie einer regelmäßig erfolgenden Liquiditätsplanung wird der Eintritt derartiger Risiken bislang als gering eingestuft.

### **5.3.3 Umfeld- und Branchenrisiken**

Durch die erheblichen Aufstockungen der Personalkapazitäten aus der Pandemie kommend ab dem Jahr 2022 war das Vertrauen in den Verkehrsträger Luftfahrt auch im Jahr 2025 genauso wie im Vorjahr als gut zu bezeichnen. Wie die Erfahrung im letzten Jahrzehnt aber gezeigt hat, können „Krisen“ (Seuchen, Vulkanausbruch, politische Verwerfungen, Kriege) jederzeit erhebliche Auswirkungen auf den Luftverkehr haben.

Darüber hinaus könnte ein starker Anstieg der Ticketpreise als Folge sowohl der Kostensteigerungen bei Energie, Personal und Dienstleistungen als auch bei Steuern und Gebühren für den weiteren Geschäftsverlauf einen Nachfragerückgang erzeugen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass der Eintritt dieses Ereignisses mit mittlerer Wahrscheinlichkeit bewertet werden kann.

#### *Zusammenfassende Risikobeurteilung*

Aus Umfeld- und Branchenrisiken können sich insgesamt mittlere bis hohe Auswirkungen auf die Finanzlage ergeben. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird mit mittel eingeschätzt.

### **5.3.4 Investitionsrisiken**

Weitere kostenrelevante Risiken für den Konzern ergeben sich aus notwendig werdenden Sanierungsmaßnahmen an veralteten Liegenschaften. Insbesondere bei Vorfeldflächen, Rollwegen, Parkhäusern, Entwässerungsanlagen, Flugzeughallen sowie sonstigen Gebäuden werden auch in den kommenden Jahren erhebliche finanzielle Mittel für Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen erforderlich sein. Einen wesentlichen Kostenanteil stellen dabei Maßnahmen des Brandschutzes sowie der energetischen Sanierung dar. Diese Investitionserfordernisse wurden in den Wirtschaftsplanungen der kommenden Jahre entsprechend berücksichtigt.

Darüber hinaus können sich Investitionsrisiken aus Änderungen gesetzlicher oder behördlicher Auflagen ergeben, insbesondere im Hinblick auf vorgeschriebene Sicherheitsmaßnahmen. Sämtliche Sicherheitsmaßnahmen an einem Flughafen basieren sowohl auf Verordnungen der Europäischen Union als auch auf darauf aufbauenden nationalen Gesetzen (z. B.

Luftsicherheitsgesetz, Luftsicherheits-Schulungsverordnung) sowie ergänzenden Risikoeinschätzungen der zuständigen Luftaufsichtsbehörden.

#### *Passagierkontrollstellen einschließlich Bordkartenkontrolle:*

Beginnend im November 2025 wurden die bisher vorhandenen zehn Kontrollspuren auf sechs Kontrollspuren mit wesentlich effizienteren CT-Röntgengeräten umgebaut. Durch diese Umstellung konnte das Risiko vermieden werden, dass die zuvor verfügbaren zehn Passagierkontrollstellen in Spitzenzeiten nicht mehr ausreichen. Ein weiterer Ausbau der Sicherheitskontrollkapazitäten war somit nicht erforderlich.

#### *Personal- und Warenkontrollstellen einschließlich Mischkontrollstellen*

Es besteht das Risiko, dass sich die technischen Anforderungen für diese Art der Kontrollen künftig ändern. Beispielsweise könnten sich die Vorgaben an Röntgengeräte und Torsonden verschärfen oder die Installation von Body-Scannern auch an Personalkontrollstellen verpflichtend werden. Neben den reinen Anschaffungskosten könnten dadurch zusätzliche Umbaumaßnahmen erforderlich werden.

Darüber hinaus besteht das Risiko eines behördlich angeordneten Mehrbedarfs an Kontrollpersonal. Ein mögliches Szenario wäre die Verpflichtung, an allen Kontrollstellen jeweils eine zusätzliche Luftsicherheitskontrollkraft einzusetzen.

#### *Zusammenfassende Risikobeurteilung*

Die potenziellen finanziellen Auswirkungen aus erforderlichen Sanierungsmaßnahmen veralteter Infrastruktur sowie aus Kostensteigerungen bei technischen Leistungen und Materialien werden vom Unternehmen insgesamt als mittel eingestuft. Hinsichtlich des Eintritts dieser Risiken wird von einer mittleren bis hohen Eintrittswahrscheinlichkeit ausgegangen.

### **5.3.5 Personalrisiken**

Für das Jahr 2026 wird eine weitere Zunahme des Verkehrs mit steigender Passagierzahl prognostiziert, sodass in den operativen Bereichen und insbesondere bei der APG weiterhin ein Personalbedarf – auch aufgrund von Fluktuationen - besteht. Die Arbeitsmarktlage zur Gewinnung potenzieller neuer Mitarbeiter für die Bewältigung der Verkehrsspitzen hat sich aufgrund der neuen tariflichen Bedingungen des Branchentarifvertrages verbessert. Bereits auf den Weg gebrachte Automatisierungen im Check-in-Bereich mindern das Risiko. Für den

Bereich Ramp Services gibt es allerdings noch keine technischen Lösungen. Mit der Rekrutierung von Werkstudenten mit flexiblen Einsatzmöglichkeiten soll ebenfalls eine Risikominimierung erfolgen.

Der Konzern steht im Bereich der Besetzung von Spezialfunktionen, beispielsweise in technischen Fachbereichen (Architekten, Ingenieure) und vor allem im Bereich der Werkfeuerwehr vor großen Herausforderungen. Hier werden fortlaufend Nachbesetzungen durch altersbedingte Abgänge, aber auch durch Fluktuation nötig. Ausgebildete Feuerwehrleute sind auf dem Arbeitsmarkt so gut wie nicht verfügbar und für Neueinstellungen sind Ausbildungsplätze für Grundausbildungslehrgänge kaum verfügbar. Zudem stehen neue Beschäftigte ohne notwendige Feuerwehrausbildung dem Unternehmen für die Dauer der Ausbildung inkl. notwendiger Schulungen für knapp ein Jahr nicht vor Ort zur Verfügung. Diese Beschäftigten zählen somit auch nicht mit zur notwendigen Mindestschichtstärke gemäß Werkfeuerwehrbescheid. Insofern bietet das Unternehmen seit einem Jahr auch Ausbildungsplätze in diesem Bereich an.

Seitens des Konzerns wird versucht, durch ein stetig optimiertes und der Arbeitsmarktlage angepasstes Recruiting, Nutzung digitaler Kommunikationskanäle und Internet-Plattformen sowie der Einbindung zusätzlicher Personaldienstleister im In- und Ausland nebst frühzeitiger Nachfolgeplanungen, den Personalrisiken und notwendigen Nachbesetzungen, auch aufgrund des demographischen Wandels, entgegenzuwirken. Problematisch bleiben dennoch häufig die Vorgaben des Tarifvertrages des öffentlichen Dienstes, denen zufolge das Gehaltsgefüge im Verhältnis zur freien Wirtschaft differiert. Im Bereich der AirPart GmbH ist dies aufgrund des neuen Branchentarifvertrages abgeschwächt. Hier stehen eher die auszuübenden Tätigkeiten im Fokus.

Auch ist das bestehende Risiko im Bereich der Werkfeuerwehr im Zusammenhang mit dem EuGH-Urteil bzgl. der Anerkennung von Bereitschaftszeiten als Arbeitszeiten weiterhin existent. Im Sinne dieses Urteils könnte eine EU-Richtlinie erlassen werden, die zur Folge hätte, dass die Mitarbeiter der Werkfeuerwehr nur noch maximal acht bis zehn Stunden am Flughafen verbringen dürfen. Bislang ist ein 24-Stunden-Schichtsystem möglich. Die Europäische Kommission plant weiterhin die Einführung bzw. Überarbeitung der Arbeitszeit-Richtlinie 2003/88/EG. Bislang ist es gelungen, die Abschaffung des Opt-Outs im Entwurf der EU-KOM zu verhindern. Nunmehr ist seit 2018 kein neuer Richtlinien-Entwurf mehr eingebracht worden. Ob und wann die Bearbeitung der Richtlinie wieder aufgegriffen wird, ist offen. Eine Umsetzung dieser EU-Richtlinie würde für die FNG unter Berücksichtigung der betrieblich erforderlichen Mindeststärke jedenfalls weiteres zusätzliches Personal bedeuten.

## *Zusammenfassende Risikobeurteilung*

Aus Personalrisiken können finanzielle Auswirkungen mit einem mittleren Schadensausmaß resultieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird dabei u. a. durch gesetzliche und tarifrechtliche Faktoren beeinflusst. Das Unternehmen bewertet diese insgesamt aber als mittel.

### **5.3.6 Leistungswirtschaftliche Risiken**

#### Vorschriftenänderung für bestehende Vorfeldflächen

Im Bereich der Vorfeldflächen wird nach Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt sowie dem Umweltamt der Stadt Nürnberg die technisch weitestgehend mögliche Wiederherstellung der Wasserundurchlässigkeit als kontinuierlicher Prozess geduldet. Hierzu werden jährlich – unter anderem in den betrieblichen Sperrnächten – Sanierungsmaßnahmen an Fugen und Kanten der Flugbetriebsflächen durchgeführt.

Die jeweils sanierungsbedürftigen Flächen werden in Abstimmung mit einem Fachplaner identifiziert und nach Dringlichkeit priorisiert. Auf dieser Grundlage wird ein jährliches Arbeitsprogramm erstellt und sukzessive abgearbeitet.

Ergänzend hierzu wurde im Jahr 2023 eine größere defekte Teilfläche der Abstellposition 10 einschließlich des betroffenen Abschnitts der Entwässerungsrinne sowie der darunterliegenden Entwässerungskanäle grundlegend erneuert. Im Zeitraum von März bis Juli 2024 erfolgte die grundhafte Erneuerung von sechs Abstellpositionen im Bereich der sogenannten 30er-Positionen. Dabei wurde jeweils das vollständige Entwässerungssystem innerhalb des Baufeldes erneuert.

Im Jahr 2025 konnte im Zeitraum von März bis Oktober die Vorfeldfläche im Bereich der Abstellpositionen 01 und 02 (einschließlich eines Teilbereichs der Position 03 sowie der Rollgasen M1/M2) einschließlich des Entwässerungssystems umfassend erneuert werden.

Für das Jahr 2026 sind flächige Fugen- und Kantensanierungen sowie der Austausch einzelner Betonplatten im Vorfeldbereich vorgesehen. Die Fortführung großflächiger Vorfelderneuerungsmaßnahmen, insbesondere im Bereich der Rollgasse M2, kann aus betrieblichen Gründen erst nach der geplanten grundhaften Erneuerung des Taxiways F erfolgen, die derzeit für die Jahre 2027 bis 2028 vorgesehen ist.

Durch die beschriebenen Maßnahmen wird die bestehende Situation der Flugbetriebsflächen kontinuierlich verbessert, insbesondere im Hinblick auf die Reduzierung von FOD-Gefahren

(Foreign Object Debris) sowie auf die Einhaltung der Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes in Anlehnung an die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

Aktuell liegen keine Anzeichen dafür vor, dass sich die Haltung der zuständigen Behörden grundlegend ändern wird. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird als mittel eingeschätzt.

#### Sicherung von Hindernisfreiflächen im Anflugsektor

Das Instrumentenlandesystem (ILS) ist ein bodengestütztes Navigationssystem, das Flugbesatzungen im Endanflug bei der präzisen Führung zur Landebahn unterstützt. Es ermöglicht die Durchführung von Präzisionsanflügen auch bei Nacht sowie unter eingeschränkten Sichtverhältnissen (IMC).

Im Rahmen der EASA-Zertifizierung wurde im Jahr 2017 durch ein umfangreiches Gutachten der Nachweis erbracht, dass die Anfliegbarkeit der Piste in Landerichtung 28 trotz vorhandener Einzelhindernisse innerhalb der Hindernisfreiflächen gewährleistet ist. Diese Hindernisse dürfen aus ökologischen Gründen nicht entfernt werden. Der Nachweis wurde insgesamt positiv geführt.

Gleichwohl verbleibt ein Restrisiko, dass EASA-relevante Flächen – insbesondere die innere Anflugfläche sowie die innere Durchstartfläche – Auswirkungen auf bestehende Rodungsgenehmigungen und die festgelegten Aufwuchshöhenbeschränkungszone haben können. In diesem Zusammenhang kann es erforderlich werden, bestehende Bäume in den betroffenen Bereichen weiter zu kürzen und dauerhaft auf einer festgelegten Höhe zu halten oder die betroffenen Waldflächen im Rahmen des Waldumbauprogramms zu roden und anschließend mit Laubgehölzen neu aufzuforsten.

Vor dem Hintergrund sich ändernder inter- und supranationaler Vorgaben zu Hindernisfreiflächen an Flugplätzen mit Instrumentenverkehr ab dem Jahr 2025 ist derzeit noch offen, welche konkreten Auswirkungen sich hieraus auf die bestehende Hinderniskulisse und den künftigen Umgang damit ergeben werden. Künftig soll die Definition der Hindernisfreiflächen verstärkt auf performancebasierten Daten der an den jeweiligen Flugplätzen eingesetzten Luftfahrzeuge beruhen.

Zur Bewertung dieser Auswirkungen wird voraussichtlich die Einbindung eines externen Gutachters erforderlich sein. In diesem Zusammenhang ist auch das im Jahr 2017 erstellte Gutachten, insbesondere in Bezug auf Flächen ohne Eingriffsmöglichkeiten, erneut zu überprüfen.

## *Umsetzung des Sanierungsplanes zur Beseitigung von PFC-Altlasten*

Im Jahr 2018 begannen die Vorarbeiten für die Umsetzung des Sanierungsplanes zur Beseitigung von PFC-Altlasten am Standort. Im selben Jahr wurde vom Ingenieurbüro Gibbs Geologen + Ingenieure GmbH & Co. KG mit Sitz in Nürnberg ein mehrstufiger Sanierungsplan konzipiert. Dieser wurde vom Umweltamt der Stadt Nürnberg mit Bescheid vom 26.10.2018 nach § 13 Bundesbodenschutzgesetz für verbindlich erklärt. Im darauffolgenden Jahr wurde an der Herbstwiese eine Grundwasserreinigungsanlage der Firma Züblin Umwelttechnik GmbH aufgestellt. Die Anlage der Firma Züblin Umwelttechnik GmbH ging Ende September 2020 in den Regelbetrieb über. Hintergrund dieser Maßnahme war die Verhinderung (Abstromsicherung) einer weiteren Ausbreitung des PFC-haltigen Grund- und Oberflächenwassers im Bereich Cargo Center/Herbstwiese.

Der für das Jahr 2020 geplante Bauabschnitt III der PFC-Sanierungsmaßnahmen - Aushub des belasteten Erdreichs (Nordportal, Feuerwehrestellfläche, Löschbecken West) und Umlagerung an den Hauptschadensort am ehemaligen Löschbecken Ost - konnte nach Abstimmung mit dem Umweltamt Nürnberg, dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und der Regierung von Mittelfranken auf Grund der Corona-Pandemie verschoben werden und hat im dritten Quartal 2024 begonnen.

Der Aushub und die Umlagerung aus dem Löschbecken West, dem Nordportal und der sogenannten Feuerwehrestellfläche zum Einbau unter eine Abdichtungsfolie am Löschbecken Ost wurde zum Spätsommer 2025 abgeschlossen. Die Profilierung der Umlagerungsfläche und die Oberflächenabdichtung wird Februar 2026 beendet.

Das behördlich festgelegte Grundwassermonitoring sowie das Oberflächenwassermonitoring mit Frachtbetrachtung werden während der gesamten Sanierungsmaßnahme fortgeführt und bleiben darüber hinaus bestehen.

Eine Rückstellung von 4.021 TEUR deckt nach momentanem Stand die Kosten der anfallenden Maßnahmen inklusive der laufenden Betriebskosten bis weit in das nächste Jahrzehnt ab.

## *Zusammenfassende Risikobeurteilung*

Auch die leistungswirtschaftlichen Risiken werden durch Kostensteigerungen bei den technischen Leistungen und Materialien beeinflusst. In Summe wird über alle leistungswirtschaftlichen Risiken hinweg deshalb mit einer mittleren Eintrittswahrscheinlichkeit sowie einer mittleren bis hohen finanziellen Auswirkung gerechnet.

### 5.3.7 EDV-Risiken

Das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) wertet die Lage der IT-Sicherheit im Jahr 2025 weiterhin als angespannt und spricht von einer Stabilisierung auf hohem Niveau.

Der Cyberangriff auf einen IT-Dienstleister führte an vielen europäischen Flughäfen zu Störungen bei Check-in- und Gepäcksystemen, der am Flughafen Nürnberg jedoch keinerlei Auswirkungen hatte.

Darüber hinaus war der Flughafen Nürnberg indirekt von weiteren Angriffen auf Lieferanten oder am Flughafen ansässige Unternehmen betroffen, was die Relevanz der Informationssicherheit bestätigt.

Das Service-Center IT wurde aus diesem Grund umstrukturiert und ein Sachgebiet „Cybersecurity“ (KI-C) geschaffen sowie die Stelle eines Manager IT-Security besetzt.

Durch den Informationssicherheitsbeauftragten und den Manager IT-Security werden regelmäßig etwaige Sicherheitsrisiken und Empfehlungen an die IT-Leitung und Geschäftsführung kommuniziert.

Dabei greifen die Kollegen des Sachgebiets KI-C auf aktuelle Erkenntnisse durch den Austausch mit anderen Flughäfen, Behörden und Teilnehmern branchenrelevanter Veranstaltungen zurück.

Um den Anforderungen durch die aktuelle Bedrohungslage gerecht zu werden, wurde mit der Implementierung eines Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) nach BSI IT-Grundschutz begonnen, in welchem beispielsweise die Nutzung von KI im Unternehmen in Form eines Artificial Intelligence Management System (auf Basis ISO 42001) berücksichtigt werden wird.

Informationssicherheitsrisiken werden kontinuierlich im ISMS identifiziert, bewertet und entsprechende Maßnahmen abgeleitet.

Dementsprechend wurden in den vergangenen Jahren präventive Maßnahmen sukzessive ausgebaut, um die Angriffsfläche und mögliche Schäden zu reduzieren.

Neben der Einführung einer Monitoring-Lösung zur Analyse des Netzwerkverkehrs und der DDoS-Mitigation durch den Internetserviceprovider zählen hierzu auch Schulungsmaßnahmen, die die Sensibilisierung der Konzernmitarbeitenden stärken sollen.

Mit zunehmender Weiterentwicklung der Künstlichen Intelligenz steigen ebenfalls die Möglichkeiten der Cyberkriminellen.

Unter Berücksichtigung der IT-Sicherheitslage steigt somit die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Cyberangriffs auf mittel bis hoch.

Daher werden weiterhin Investitionen im Bereich Informationssicherheit notwendig sein, welche unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und des Informationssicherheitsrisikos in die Investitionsplanung aufgenommen wurden.

#### *Zusammenfassende Risikobeurteilung:*

Die finanziellen Auswirkungen von EDV-Risiken werden durch das Unternehmen als gering eingeschätzt.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als mittel bis hoch eingeschätzt.

## **5.4 Voraussichtliche Entwicklung im Konzern**

Im Jahr 2025 verzeichnete der Airport Nürnberg ein Passagieraufkommen von 4,5 Mio. Fluggästen. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 11,9% gegenüber dem Vorjahr 2024 und stellt einen neuen Passagierrekord dar.

Für das Jahr 2026 wird mit einem weiteren Anstieg der Passagierzahlen gerechnet. Voraussetzung hierfür sind eine anhaltend hohe touristische Nachfrage, zusätzliche Flugkapazitäten seitens der Airlines sowie die von der Bundesregierung in Aussicht gestellten Entlastungen bei Steuern und Gebühren. Auf dieser Basis wird für 2026 ein Zuwachs von rund 0,3 Mio. Passagieren erwartet, sodass das Gesamtaufkommen auf etwa 4,8 Mio. Fluggäste steigen dürfte.

Im Jahr 2026 ist auch mit einem Anstieg der Personalkosten zu rechnen. Ursächlich hierfür sind insbesondere die tariflichen Erhöhungen gemäß TVöD sowie der neue Branchentarifvertrag für die Bodenverkehrsdienste. Insgesamt steigen die Personalkosten gegenüber dem Vorjahr um rund 4,6 Mio. EUR. Diese Kostensteigerungen können ertragsseitig nicht vollständig kompensiert werden, sodass sich das Jahresergebnis im Vergleich zu 2025 wieder verschlechtern wird. Für das Geschäftsjahr 2026 wird ein Fehlbetrag in Höhe von -2.023 TEUR erwartet.

Ergänzend wird auf die Ausführungen im Kapitel 2 „Leistungsindikatoren des Konzerns“ verwiesen.

Für die Folgejahre wird von einem moderat steigenden Verkehrsvolumen ausgegangen. In der Folge sollten die Umsatzerlöse mittelfristig weiter zunehmen, was zu einer schrittweisen Reduzierung der Jahresfehlbeträge führen dürfte. Ab dem Jahr 2028 wird wieder mit einem positiven Jahresergebnis gerechnet.

Die prognostizierte Entwicklung auf Ebene der FNG ist im Kapitel 3.8 „Wirtschaftliche Verhältnisse der FNG (Einzelunternehmen)“ dargestellt.

In der Gesamtschau der Chancen und Risiken des FNG-Konzerns lagen im Berichtsjahr keine bestandsgefährdenden oder entwicklungsbeeinträchtigenden Risiken vor; solche sind derzeit auch nicht erkennbar. Dies ist insbesondere auf die deutlich über Plan verlaufene wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2025 sowie auf die Einzahlung in die Kapitalrücklage durch die Gesellschafter zurückzuführen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen, bislang nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien ist die Zahlungsfähigkeit des Konzerns im Jahr 2026 somit gesichert.

Nürnberg, den 31. März 2026

Flughafen Nürnberg  
Gesellschaft mit beschränkter Haftung

.....

Dr. Michael HUPE

Geschäftsführer

## B. WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

---

Wir haben zu dem Konzernabschluss und dem zusammengefassten Lagebericht der Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 in den diesem Bericht als Anlage I (Konzernabschluss) und Anlage II (zusammengefasster Lagebericht) beigefügten Fassungen den am 31. März 2026 in Nürnberg unterzeichneten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk wie folgt erteilt:



### BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg

#### PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Nürnberg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, dem Konzerneigenkapitalspiegel und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft.

Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht der Flughafen Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die unter „SONSTIGE INFORMATIONEN“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der unter „SONSTIGE INFORMATIONEN“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

## GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt.

Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

## SONSTIGE INFORMATIONEN

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote)
- den im zusammengefassten Lagebericht im Wirtschaftsbericht enthaltenen Abschnitt „3.2 Verkehrsentwicklung am Albrecht Dürer Airport Nürnberg“ mit Ausnahme von den Angaben zum Fluggastaufkommen im ersten Absatz unter Kapitel „3.2.1 Entwicklung des Fluggastaufkommens“

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Konzernabschlussprüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum zusammengefassten Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

## **VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHT**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

## VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefassten Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen
- oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutenden Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.



Nürnberg, 31. März 2026

BDO AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Beck  
Wirtschaftsprüfer

Silber  
Wirtschaftsprüfer

### **Bericht des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat wurde während des Geschäftsjahres über die Betriebs- und Finanzverhältnisse der Gesellschaft und des Konzerns durch die Geschäftsführung laufend unterrichtet. Er hat alle wichtigen Angelegenheiten und grundsätzlichen Fragen in seinen Sitzungen eingehend beraten.

Hierbei konnte sich der Aufsichtsrat überzeugen, dass die Geschäfte ordnungsgemäß unter Beachtung des Gesellschaftsvertrags und der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung geführt wurden.

Den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 hat die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die Prüfungsgesellschaft hat weiterhin bestätigt, dass sie bei der Durchführung ihrer Arbeiten die Prüfungsgrundsätze für die Prüfung nach § 53 Abs. 1 HGrG beachtet hat. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025. Er stimmt dem Geschäftsbericht der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2025 einschließlich des zusammengefassten Lageberichts für die Gesellschaft und den Konzern zu.

Er empfiehlt der Gesellschafterversammlung, den Jahresabschluss in der vorgelegten Form festzustellen.

Nürnberg, im April 2026

Für den Aufsichtsrat

Der Vorsitzende

Albert Füracker

Staatsminister der Finanzen und für Heimat