

# Lagebericht

## für das Geschäftsjahr 2018

### A. Grundlagen des Unternehmens

Der Bodensee-Airport Friedrichshafen ist der südlichste Flughafen in Deutschland und sorgt in der wirtschaftsstarke Vier-Länder-Region (Österreich, Schweiz, Liechtenstein und Deutschland) für die nötigen nationalen und internationalen Flugverbindungen. Er wird von der Flughafen Friedrichshafen GmbH betrieben.

Die Bodensee-Region ist von einer hohen Wirtschaftskraft geprägt. Das Bruttoinlandsprodukt der Region beträgt rund € 255 Mrd. (Stand 2016), es besteht prinzipiell Vollbeschäftigung und das Pro-Kopf-Einkommen ist mit € 64.300 pro Jahr überdurchschnittlich (Quelle: [www.statistik-bodensee.org](http://www.statistik-bodensee.org)). Die Wirtschaft ist von vielen mittelständischen Unternehmen, aber auch von international agierenden Großkonzernen geprägt, die entsprechende Anforderungen an eine effiziente Verkehrsanbindung haben. In der Bodensee-Region haben über 100 Luft- und Raumfahrtunternehmen ihren Sitz mit rund 8.000 Mitarbeitern. Der Standort „BodenseeAIRea“ ist eine der fünf bedeutendsten Clusterregionen der Luft- und Raumfahrt in Deutschland. Der Flughafen ist für viele Unternehmen der Region und auch den Messestandort Friedrichshafen ein wichtiger Faktor und sozusagen das „Tor zur Welt“.

Die moderne und funktionale Infrastruktur des Bodensee-Airport mit kurzen Wegen und schnellen Prozessen wird von den Kunden sehr geschätzt. Die flugbetriebstechnische Infrastruktur mit einem Instrumentenlandesystem der höchsten Kategorie ermöglicht einen pünktlichen und zuverlässigen Flugbetrieb selbst während schlechter Sichtbedingungen, wie sie im Frühjahr und Herbst in Seenähe vorherrschen können.

Der Bodensee-Airport unterscheidet sich von den umliegenden Wettbewerbsflughäfen durch die Vielzahl seiner Verkehrssegmente: die Linienverkehre, die touristischen Verkehre und die Allgemeine Luftfahrt.

Besonders wichtig für die Wirtschaftsunternehmen der Region sind die Linienverkehre und hier insbesondere die Verbindungen in die Drehkreuze Frankfurt und Istanbul, über die mit einmaligem Umsteigen Destinationen in der gesamten Welt erreicht werden können. Essentiell sind die innerdeutschen Direktverbindungen, deren

Bedienung nach den Betriebseinstellungen mehrerer Regionalairlines zeitweise unterbrochen war. Anfang Juni 2018 konnte nach längeren Verhandlungen die Strecke nach Düsseldorf wieder aufgenommen werden. Ab Mitte Januar 2019 ist die Aufnahme von Flügen nach Hamburg geplant. Offen bleibt momentan noch die Reaktivierung der Strecke nach Berlin. Ergänzt werden die Linienverkehre durch Flüge nach Skopje und Tuzla. Die Verbindung nach Toulouse ist auf die Nachfrage von Airbus zurückzuführen.

Die touristischen Verbindungen für die Bevölkerung der Region umfassen die gesamte Mittelmeerregion mit den kanarischen und balearischen Inseln, einigen griechischen Inseln, der türkischen Riviera sowie Ägypten. Ergänzt wird dieses Programm im Winter durch touristische Flüge aus Großbritannien in die Region, die vor allem den britischen Skitourismus bedienen.

Wesentlicher Faktor bei der Allgemeinen Luftfahrt sind die Flüge des Zeppelin NT sowie Flüge mit privaten Geschäftsreiseflugzeugen.

Für den Flughafen von wirtschaftlicher Relevanz sind primär die Linien- und Charterverkehre. Folgende Verbindungen wurden im Jahr 2018 angeboten:

#### **Linienverkehr**

Lufthansa	Frankfurt
Turkish Airlines	Istanbul (März-Oktober)
SUN-AIR	Düsseldorf (ab Juni)
TwinJet	Toulouse
Wizz Air	Skopje, Tuzla, Belgrad (bis Januar 2018)

#### **Touristikverkehr (Outgoing)**

Germania	Antalya, Faro, Fuerteventura, Gran Canaria, Heraklion, Hurghada, Kayseri, Kos, Palma de Mallorca, Rhodos, Teneriffa, Varna
Corendon	Antalya (nur Hochsaison)
Tailwind	Bodrum (nur Hochsaison)

#### **Touristikverkehr (Ski Charter Incoming, nur im Winter)**

British Airways	London Gatwick
easyJet	London Gatwick
Norwegian	London Gatwick

## B. Wirtschaftsbericht

### B. 1. Geschäftsverlauf und Entwicklung der Branche

Weltweit ist der Luftverkehr mit +6,5% (verkaufte Passagierkilometer) erneut gewachsen, wenn auch weniger stark, als im Vorjahr (+7,6%). Die europäischen Fluggesellschaften konnten mit 6,6% einen ähnlichen Zuwachs verzeichnen, der allerdings weniger dynamisch als im Vorjahr (+8,2%) ausfiel. Die deutschen Fluggesellschaften weisen mit -1,0% einen deutlichen Rückgang auf, was vor allem auf die Insolvenz der Air Berlin, als zweitgrößte Fluggesellschaft Deutschlands, im Herbst 2017 zurückzuführen ist.

Trotz der Insolvenz von Air Berlin konnten die deutschen Verkehrsflughäfen 2018 ein robustes Passagierwachstum von +4,1% verzeichnen (Vorjahr: +5,2%). Sie liegen damit allerdings unterhalb des weltweiten Durchschnitts der Flughäfen (+6,0%) und des europäischen Durchschnitts (+6,2%). Insgesamt gab es an deutschen Verkehrsflughäfen 244 Mio. an- und abreisende Fluggäste. 19% dieser Passagiere flogen innerhalb Deutschlands (Vorjahr: 20%). 64% der Passagiere waren in das oder aus dem europäischen Ausland unterwegs (Vorjahr: 62%).

Wachstumstreiber an den deutschen Flughäfen blieb mit +5,9% der Europaverkehr. Der innerdeutsche Verkehr ging dagegen um -0,8% zurück (Vorjahr: +0,2%), dies primär bedingt durch die Marktkonsolidierung nach der Insolvenz der Air Berlin.

Wie in den Vorjahren ist dieses Wachstum überproportional von ausländischen Fluggesellschaften getrieben. Die deutschen Fluggesellschaften verlieren weiterhin Marktanteile, seit 2011 haben sie 10 Prozentpunkte verloren. Der Marktanteil liegt nur noch bei 57%. Insbesondere die Low Cost Airlines easyJet und Ryanair konnten ihre Marktanteile in Deutschland ausbauen, indem sie aus der Insolvenz der Air Berlin rund 4% Marktanteile übernahmen.

Die Marktkonsolidierung im europäischen Luftverkehr schreitet ungebrochen voran. Bereits das Jahr 2017 war durch die Insolvenzen der Air Berlin, der Monarch und der Alitalia geprägt. Im Jahr 2018 folgten weitere Insolvenzen mit Small Planet Deutschland, Azur Air, Primera Air, Skywork Airlines und VLM. Die fünf größten Luftfahrtunternehmen vereinen inkl. ihrer Tochtergesellschaften inzwischen rund 66% der

Marktkapazität auf sich (Vorjahr: 64%). Gerade für kleinere Regionalflughäfen steigen damit die Herausforderungen, geeignete Fluggesellschaften als Partner anzusiedeln. Ein stark wachsendes Segment sind weiterhin die Low Cost Verkehre, die seit Jahren gegenüber den europäischen Netzwerkcarriern überproportional an Marktanteilen gewinnen.

(Quelle: [www.bdl.aero](http://www.bdl.aero), Bericht zur Lage der Branche)

Die Entwicklung an den deutschen Verkehrsflughäfen verlief 2018 erneut sehr uneinheitlich. Die großen Flughäfen konnten mehrheitlich wieder stabile Wachstumsraten verzeichnen. Ausnahmen bildeten der Flughafen Düsseldorf, der den Verlust der Air Berlin noch nicht ganz kompensieren konnte, sowie der Flughafen Hamburg, der zusätzlich noch eine Stationsaufgabe der easyJet verkraften musste. Bei den kleineren Flughäfen gab es markante Unterschiede. Während zum Beispiel Dortmund aufgrund der dynamischen Verkehrsentwicklung im Low Cost Bereich ein hohes Wachstum erreichen konnte, brachen an anderen Standorten wie beispielsweise Weeze und Hahn die Verkehre ein. Die dort das Angebot prägenden Low Cost Anbieter haben erhebliche Kapazitäten von diesen Standorten abgezogen und in die benachbarten großen Airports Düsseldorf und Frankfurt Rhein-Main verlagert.

Ähnlich strukturiert zeigt sich das Wettbewerbsumfeld um den Bodensee-Airport. Die größeren Flughäfen in der Umgebung (Stuttgart, München und Zürich) erreichten ein robustes Wachstum. Die Regionalflughäfen Karlsruhe/Baden-Baden und Memmingen entwickelten sich äußerst unterschiedlich. Während Memmingen primär aufgrund der festen Stationierung eines Ryanair-Flugzeuges ein zweistelliges Passagierwachstum erzielen konnte, stagnierten die Passagierzahlen in Karlsruhe/Baden-Baden. (Quelle: ADV)

Der Bodensee-Airport konnte im Jahr 2018 zunehmende Verkehre verzeichnen und ein Passagierwachstum von +4,6% erzielen, das über dem durchschnittlichen Wachstum der deutschen Verkehrsflughäfen (+4,1%) lag. Insgesamt nutzten 540.782 Passagiere den Flughafen.

Positiv entwickelten sich insbesondere die vier täglichen Flüge der Lufthansa in das Drehkreuz Frankfurt. Die Passagierzunahme wurde durch eine bessere Auslastung der Flüge erreicht. Für die Wirtschaft wichtig ist außerdem die Drehkreuzverbindung

der Turkish Airlines nach Istanbul, über die vor allem asiatische Ziele zeiteffizient erreicht werden können. Die vier wöchentlichen Flüge erzielten eine höhere Auslastung als im Vorjahr. Die erfreuliche Entwicklung führt dazu, dass im Sommer 2019 wieder tägliche Verbindungen angeboten werden können.

Entscheidend war für die Region die Wiederaufnahme der Strecke nach Düsseldorf mit der dänischen Regionalfluggesellschaft SUN-AIR, die die Verbindung seit Anfang Juni im doppelten Tagesrand an Wochentagen anbietet. Ein ideales Produkt für Geschäftsreisende, die auf effiziente Tagesreisen angewiesen sind. Die Strecke des Franchisepartners von British Airways hat sich bis zum Jahresende so gut etabliert, dass SUN-AIR auch die Verbindung nach Hamburg aufnimmt.

Die Low Cost Airline Wizz Air überarbeitete Anfang 2018 ihr Angebot und nahm dabei die Verbindung nach Belgrad aus dem Programm. Die verbleibenden Strecken nach Skopje und Tuzla konnten ein Wachstum verzeichnen, auf der Strecke nach Skopje wurde nahezu durchgängig ein größeres Flugzeug (Airbus A321) eingesetzt, das 28% Kapazitätzuwachs bietet (230 Sitze statt 180 Sitze im Airbus A320).

Wachstumstreiber im touristischen Verkehr war Germania, die nahezu das komplette Angebot für die Region darstellte. Ergänzt wurden die Flüge durch Charterflüge der Corendon Airlines nach Antalya und von Tailwind Airlines nach Bodrum. Auf allen anderen Strecken war Germania der einzige Anbieter und konnte insgesamt eine sehr positive Entwicklung verzeichnen. Die Strecke nach Island wurde durch die Neuaufnahme von Faro ersetzt.

Die Nachfrage auf den Skiflügen primär aus dem Londoner Markt heraus war auch 2018 ungebrochen. Die Flüge der insolventen Monarch wurden durch Norwegian ersetzt. Primäre Anbieter in diesem Segment sind weiterhin British Airways und easyJet. Gegenüber der Wintersaison 2016/17 konnte ein deutlicher Zuwachs von rund 20% erreicht werden. Für die kommende Entwicklung dieser Verkehre sind die politischen Entscheidungen zum Brexit sowie die Entwicklung der Wechselkurse entscheidend.

Positiv entwickelt haben sich außerdem die Verkehre der Allgemeinen Luftfahrt und hier insbesondere die Flüge des Zeppelin NT, der im Jahr 2018 einen neuen Passagierrekord verzeichnen konnte.

Für die positive Passagierentwicklung in Friedrichshafen gegenüber dem Vorjahr 2017 waren die folgenden Faktoren ausschlaggebend:

- die Wiederaufnahme der Strecke nach Düsseldorf durch die dänische Regionalfluggesellschaft SUN-AIR
- die höhere Auslastung auf den angebotenen Verbindungen der Lufthansa nach Frankfurt
- das Wachstum der Germania auf den touristischen Verbindungen in die Mittelmeerregion
- zusätzliche Angebote durch türkische Zielgebietscarrier für die Verbindungen nach Antalya und Bodrum

Wichtig für die weitere Verkehrsentwicklung am Bodensee-Airport ist weiterhin die systematische Nutzung aller sich bietenden Marktchancen, die für zusätzliche Verbindungen sorgen, die bestehenden Verkehre nicht gefährden und sich für den Flughafen insgesamt wirtschaftlich rechnen.

## B. 2. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

### Ertragslage

Im Berichtsjahr wurden insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 11.204 T€ erzielt, die somit um 131 T€ bzw. -1,2% hinter den Umsatzerlösen des Vorjahres zurückblieben. Die Hauptursachen für diesen leichten Rückgang sind insbesondere höhere Vertriebsunterstützungen, geringere Einnahmen für Flugzeugenteisungen und geringere Betankungsprovisionen. Das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Zinserträgen und -aufwendungen sowie vor Steuern (EBIT) verbesserte sich auf -929 T€ (Vorjahr -1.098 T€). Das EBITDA liegt mit 1.210 T€ weiterhin im positiven Bereich und hat sich gegenüber dem Vorjahr (1.015 T€) ebenfalls verbessert.

Das Jahresergebnis mit einem Verlust in Höhe von -1.918 T€ liegt über Plan (-2.746 T€) und ist etwas schlechter als im Vorjahr (-1.715 T€). Im Wesentlichen ist dies auf eine außerplanmäßige Abschreibung (223 T€) zurückzuführen, die aufgrund eines Schadensfalls eine Wertminderung an Teilen der Befeuerungsanlagen verursacht hat und somit vorgenommen werden musste.

Die Umsatzerlöse am Flughafen setzen sich aus den vier Bereichen „operative Kernerlöse“, „operative Zusatzerlöse“, „Non-Aviation Erlöse“ und „sonstige Umsatzerlöse“ zusammen. Eine Umsatzsteigerung gegenüber Vorjahr konnte in 2018 erneut bei den Non-Aviation Erlösen erreicht werden, die sich um 6,8% erhöhten. Gründe hierfür waren gestiegene Einnahmen für die Vermietung von Räumlichkeiten sowie höhere Parkeinnahmen aufgrund des Passagierwachstums. Eine weitere Umsatzsteigerung in Höhe von 4,2% hat im Bereich sonstige Umsatzerlöse stattgefunden. Ursächlich hierfür waren vor allem gestiegene Umsätze während der Luftfahrtmesse AERO und höhere Einnahmen bei den Sicherheitsentgelten. Demgegenüber sind die operativen Kernerlöse um -3,1% im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Die operativen Zusatzerlöse blieben mit -11,2% hinter dem Vorjahreswert zurück. Hauptgrund sind insbesondere Vertriebsunterstützungen und reduzierte Provisionserträge für Flugzeugbetankungen (-20,0%) sowie Enteisungen (-34,6%), die sich nach einem überdurchschnittlich starken Jahr 2017 wieder auf einem normalen Niveau eingependelt haben. Die Erlöse für die Inanspruchnahme von Vorfeldfahrzeugen, die für die Flugzeugabfertigung benötigt werden sowie die Erlöse durch eingenommene Abstellentgelte haben sich gegenüber Vorjahr deutlich verbessert (+23,9% und +12,7%), konnten die sonstigen Rückgänge bei den operativen Zusatzerlösen jedoch nicht kompensieren.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Vergleich zum Vorjahr um +24,3% auf 478 T€ erhöht. Hauptgrund hierfür ist eine erhöhte Kostenerstattung von Versicherungen für entstandene Schäden.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren sind im Berichtsjahr um -12,8% gegenüber dem Vorjahr gesunken. Zu dieser Kostenreduktion haben überwiegend geringere Beschaffungskosten für Strom, Gas und Enteisungsmittel sowie geringere Ausgaben für die Instandhaltung des Fuhrparks beigetragen.

Die bezogenen Leistungen erhöhten sich um +38,9%. Hauptgrund für diesen Kostenanstieg ist der Betriebsübergang der Fluglotsen zum 01.07.2018 an einen externen Dienstleister und der damit verbundene Ausweis der Dienstleistungskosten in diesem Bereich. Bei den Ausgaben für Flugbetriebstechnik konnten Einsparungen erzielt werden.

Der Personalaufwand ist gegenüber Vorjahr um rund 700 T€ gesunken. Als Hauptursache für den reduzierten Personalaufwand im Jahr 2018 ist auch hier der Betriebsübergang der Fluglotsen zum 01.07.2018 zu nennen, deren Löhne und Gehälter nun nicht mehr von der FFG bezahlt werden, sondern wie bereits oben erwähnt von einem Dienstleister in Rechnung gestellt werden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2018 um 244 T€. Diese Kostensteigerung ist hauptsächlich auf vermehrt eingetretene Schadensfälle sowie auf eine Rückstellung, die im Zusammenhang mit der Insolvenz einer Airline steht, zurückzuführen.

### Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft hat sich insgesamt um 1.906 T€ gegenüber Vorjahr erhöht und beträgt im Berichtsjahr 34.075 T€.

Im Berichtsjahr 2018 wurden insgesamt Investitionen in Höhe von 1.459 T€ vorgenommen, ein gegenüber dem Vorjahr deutlich höherer Betrag. Im Bereich der Technischen Anlagen wurde hauptsächlich in die Fertigstellung des Flugfunks, des Windrichtungsanzeigers sowie die Vorfeldbeleuchtung investiert.

Im Bereich Betriebs- und Geschäftsausstattung wurden überwiegend Ersatzinvestitionen in den Fuhrpark getätigt.

Darüber hinaus wurde in Projekte wie bspw. neue Technikcontainer für die Befeuerungsanlagen, eine neue LED-Befeuerung, die Gepäckröntgenanlage sowie weitere flugbetriebstechnische Einrichtungen investiert. Teilweise konnten die Projekte nicht innerhalb des Berichtsjahres abgeschlossen werden.

Die Abschreibungen liegen im Berichtsjahr etwa auf Vorjahresniveau, was auf eine erneute außerplanmäßige Abschreibung zurückzuführen ist.

Die Investitionstätigkeit des Unternehmens und die vorgenommenen Abschreibungen haben insgesamt zu einer Reduzierung des Anlagevermögens geführt. Das Anlagevermögen hat sich gegenüber Vorjahr um 904 T€ reduziert.

Das Umlaufvermögen ist gegenüber dem Vorjahr um 2.850 T€ höher. Ursächlich hierfür ist im Kern die Erhöhung der flüssigen Mittel um 2.186 T€ sowie angestiegene Vorräte und Forderungen.



Aufgrund des im Berichtsjahr erwirtschafteten Jahresverlustes in Höhe von -1.918 T€ hat sich das Eigenkapital gegenüber Vorjahr auf 5.898 T€ reduziert. Die Eigenkapitalquote beträgt per 31. Dezember 2018 rd. 17,3% (im Vorjahr rd. 24,3%).

Die Rückstellungen haben sich gegenüber dem Vorjahr lediglich um 8 T€ erhöht. Diese leichte Erhöhung ist u.a. auf die Veränderung der Pensionsrückstellung für einen ehemaligen Geschäftsführer zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich gegenüber Vorjahr um 2.113 T€ reduziert. Der Rückgang ist einerseits auf die vertraglich vereinbarten Tilgungen zurückzuführen sowie andererseits auf die Rückzahlung eines endfälligen Darlehens.

Die in der Gesellschafterversammlung vom 2. Dezember 2015 zugesagten Gesellschafterdarlehen in Höhe von 3.466 T€ wurden im Jahr 2016 vollständig ausbezahlt. Die vertraglich vereinbarten Regeltilgungen in Höhe von 200 T€ wurden im Jahr 2018 fristgerecht geleistet.

Im Berichtsjahr 2018 wurden weitere Gesellschafterdarlehen über eine Gesamthöhe von 6.053 T€ ausgezahlt. Auch hier wurden die vertraglich vereinbarten Regeltilgungen fristgerecht geleistet. Die im Berichtsjahr aufgenommenen Gesellschafterdarlehen unterliegen einer Zweckbindung. Sie dürfen nur für die Finanzierung von Strecken im Linienverkehr, für Investitionen und für die finanzielle Restrukturierung des Unternehmens eingesetzt werden. Eine Verwendung zur Finanzierung von Verlusten ist ausgeschlossen.

### Finanzlage

Der Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 2018 insgesamt -13 T€ (Vorjahr 970 T€). Der Rückgang des Cash Flows aus der laufenden Geschäftstätigkeit ist insbesondere auf eine Zunahme des Working Capitals zurückzuführen.

Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit belief sich 2018 auf -1.452 T€ (Vorjahr -672 T€) und der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 2018 3.651 T€ (Vorjahr -1.194 T€). Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit umfasst im Berichtsjahr Einzahlungen aus neu aufgenommenen Gesellschafterdarlehen mit 6.053

T€, Tilgungen von Gesellschafterdarlehen mit -289 T€ und Tilgungen von Darlehen gegenüber Kreditinstituten mit -2.113 T€.

Die Flughafen Friedrichshafen GmbH war in 2018 jederzeit in der Lage ihre fälligen Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen. Zum 31. Dezember 2018 betragen die liquiden Mittel 2.884 T€. Davon entfallen 1.998 T€ auf freie liquide Mittel, der Restbetrag entfällt auf finanzielle Mittel aus zweckgebundenen Gesellschafterdarlehen. Zusätzlich besteht zum Stichtag eine freie Kreditlinie von 1.193 T€.

### C. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

#### C. 1. Zukunftsorientierte Angaben:

Nach der Insolvenz der Air Berlin 2017 folgten mit den deutschen Touristikgesellschaften Small Planet Airlines und Azur Air, der Schweizer Regionalfluggesellschaft Skyworks und der skandinavischen Primera Air weitere Insolvenzen von Flugverkehrsgesellschaften. In der Luftverkehrsbranche besteht weiterhin ein harter Wettbewerb, der zu entsprechenden Konzentrationen führt. Diese Entwicklung wird sich im Jahr 2019 weiter fortsetzen – mit den Insolvenzen der Germania in Deutschland und der britischen Regionalfluggesellschaft flybmi zeichnet sich hier bereits in den ersten beiden Monaten ein weitreichender Strukturwandel ab, der vor allem die Regionalflughäfen trifft.

Gegenüber dem Vorjahr kühlt sich das Luftverkehrswachstum leicht ab, was auch als Folge der aufkeimenden weltweiten Handelskonflikte, verschiedener Währungseffekte sowie den mit dem Brexit verbundenen Risiken zu sehen ist. Trotz dieser Effekte gehen die IATA sowie der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft BDL von einem weltweiten Passagierwachstum im Luftverkehr in Höhe von 6% in 2019 aus. Für Europa wird mit einem etwas niedrigen Wert von 5,5% gerechnet. Beim Sitzplatzangebot in Deutschland wird, nach Berücksichtigung der wegfallenden Kapazitäten der Germania, die nur teilweise durch neue Angebote ersetzt werden dürften, nur noch mit einem Wachstum von 2,3% gerechnet. Dies liegt deutlich unter den früheren Erwartungen.

Es ist zu erwarten, dass die deutschen Luftverkehrsgesellschaften weiter an Marktanteilen verlieren werden. Nach dem Marktausstieg der Germania werden einige Lücken in den regionalen touristischen Märkten durch Zielgebietscarrier geschlossen.

Die Expansion bei den Low Cost Airlines wird ungebrochen weitergehen, während die traditionellen Netzwerkcarrier weiter an Marktanteilen einbüßen werden.

Für die Regionalflughäfen wird die wirtschaftliche Entwicklung nach dem Austritt der Germania und dem fortschreitenden Konzentrationsprozess in der Luftfahrtbranche nochmals anspruchsvoller. Der Wettbewerb zwischen den regionalen Standorten bei der Schließung der entstandenen Angebotslücken führt dazu, dass die wenigen in diesem Segment aktiven Fluggesellschaften ihre somit sehr starke Verhandlungsposition geschickt ausnutzen. Dadurch sind für die Regionalflughäfen kaum mehr kostendeckende Preise zu erzielen. Weitere Kostensenkungen sind bei Regionalflughäfen aufgrund der hohen Auflagen in den Bereichen Flugsicherung, Luftsicherheit und EASA kaum noch möglich.

Nachdem der Bodensee-Airport im Jahr 2018 seine Ziele weitestgehend erreichen konnte und damit einen guten Weg eingeschlagen hat, sind mit der Insolvenz der Germania Anfang 2019 wieder erhebliche Herausforderungen entstanden. Es wird intensive Vermarktungsanstrengungen erfordern, die entstandene Angebotslücke wieder zeitnah zu schließen.

Stabil und mit guten Auslastungen bleibt die Lufthansa mit den Verbindungen nach Frankfurt aufgestellt. Turkish Airlines wird 2019 in der Sommersaison wieder tägliche Flüge nach Istanbul aufnehmen. Beide Drehkreuzverbindungen sind wichtige Faktoren für die international agierende Wirtschaft aus der Bodensee-Region.

Nach dem erfolgreichen Start der Strecke nach Düsseldorf, die inzwischen mit einer guten Nachfrage stabil operiert, wurde von der dänischen Regionalfluggesellschaft SUN-AIR Mitte Januar 2019 auch Hamburg im doppelten Tagesrand aufgenommen.

Die Bedienung der touristischen Zielgebiete im Mittelmeerraum ist nach der Insolvenz der Germania am Flughafen in den Mittelpunkt gerückt. Hier konnten kurzfristig drei Erfolge erzielt werden. Neben den bereits angekündigten Verbindungen der Corendon und der Tailwind nach Antalya wird SunExpress ab August zwei zusätzliche, wöchentliche Verbindungen nach Antalya anbieten. Die Strecke nach Varna wird durch Bulgarian Air Charter ab Anfang Juni bis Mitte September einmal wöchentlich angeboten. Ab Mitte Juni wird Laudamotion bis Ende Oktober vier wöchentliche Verbindungen nach Palma de Mallorca auflegen. Dieses Low Cost Angebot ist allerdings

nur begrenzt auf den Veranstaltermarkt ausgerichtet, sodass sich im Markt noch zusätzliche Möglichkeiten zum Angebotsaufbau bieten. Bei der weiteren Entwicklung des aus Großbritannien kommenden touristischen Winter-Flugangebots (Incoming) wird entscheidend sein, welche politischen Umstände den angekündigten Brexit prägen, zu denen auch die Kursentwicklung des britischen Pfunds gehören dürfte.

Im Low Cost Segment und den ethnischen Verkehren ist Wizz Air mit den Verbindungen nach Skopje und Tuzla stabil aufgestellt. Hier bietet sich die Möglichkeit für weiteres organisches Wachstum, zum Beispiel über Frequenzerhöhungen. Der Aufbau neuer Strecken wäre für den Bodensee-Airport wünschenswert und wird deshalb regelmäßig bei Wizz Air thematisiert.

Die temporäre Schließung des Flughafens Memmingen in der zweiten Septemberhälfte wird dazu führen, dass in diesen zwei Wochen teilweise Flüge von Memmingen nach Friedrichshafen verlegt werden. Damit wird einmalig für diesen Zeitraum ein Zuwachs an Flugbewegungen und Passagieren entstehen.

Herausforderung in den kommenden Jahren wird die Stabilisierung der Verkehre sein. Hier gilt es so viele Angebote zu generieren, dass ein Wegfall einzelner Linien oder auch von Fluggesellschaften rasch kompensiert werden kann. Anspruchsvoll ist die rasche Schließung der Angebotslücken nach der Insolvenz der Germania und die Stabilisierung der innerdeutschen Strecken, da es für diese nur noch wenige, relevante Anbieter im Airlinemarkt gibt.

Diese Marktrisiken aber auch weitere, bestehende Risiken des Unternehmens werden regelmäßig über das Risikomanagement überwacht und mit möglichen Maßnahmen hinterlegt. Ende eines jeden Quartals wurden entsprechende Risikoberichte erstellt und die Änderungen in der Quartalsberichterstattung an Aufsichtsrat und Gesellschafter kommuniziert. In der Sitzung des Aufsichtsrates vom 12. Juli 2018 wurden das Risikomanagement und der Risikobericht ausführlich vorgestellt und diskutiert.

Der Flughafen hat im Jahr 2018 mit den verfügbaren Mitteln gut gehaushaltet. Im Zusammenhang mit der EASA Zertifizierung Ende 2017 wurden durch das Verkehrsministerium erste Audits durchgeführt. Verschiedene Maßnahmen, die mit dem Verkehrsministerium im Rahmen der Zertifizierung festgelegt wurden, wurden auf den

Weg gebracht. Hierbei sind vor einer Umsetzung zahlreiche Planungsaufträge im Vorfeld zu erledigen.

Mitte 2018 erfolgte der reibungslose Teilbetriebsübergang der Fluglotsen zur DFS Aviation Services GmbH und die erfolgreiche Übernahme des Tower Betriebes. Im Spätherbst wurde das weitere Vorgehen für den notwendigen Ersatz des Towers festgelegt und die vereinfachte Ausschreibung für eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet. Diese Machbarkeitsstudie soll die herstellerunabhängige Beschreibung der technischen Lösung für eine folgende öffentliche Ausschreibung liefern. Anfang Januar 2019 wurden insgesamt sieben Unternehmen zur Abgabe von Angeboten für diese Machbarkeitsstudie aufgefordert.

Im Umweltbereich wurde der Flughafen auch 2018 wieder erfolgreich nach EMAS zertifiziert. Weiterhin wird Energieeinsparungen und umweltgerechtem Verhalten ein hoher Stellenwert beigemessen. Die Inbetriebnahme der LED Vorfeldbeleuchtung war ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Über diese Maßnahme wird eine Einsparung im Stromverbrauch von über 112.000 kWh pro Jahr erzielt, was einer Einsparung von insgesamt 1.281 Tonnen CO<sub>2</sub> über die geplante Lebensdauer der Beleuchtung verspricht. Für 2019 steht die Fertigstellung weiterer größerer Umrüstungen auf LED-Beleuchtung im Bereich der Flugzeughallen an. Außerdem werden erstmals für die Gepäckbe- und -entladung auf dem Vorfeld Elektroschlepper beschafft.

Nach den Beschlüssen zur finanziellen Restrukturierung wurden in 2018 die notwendigen Darlehensverträge mit Gesellschaftern geschlossen und die ersten Darlehenstranchen ausgezahlt. Dies hat wesentlich zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Flughafens beigetragen. Im Oktober konnte so ein erstes Bankdarlehen komplett getilgt und ein erster Schritt in Richtung Teilentschuldung des Unternehmens eingeleitet werden.

Die Wirtschaftsplanung für 2019 wurde vom Aufsichtsrat in der Sitzung vom 16. November 2018 beschlossen. Nach der Insolvenz der Germania am 4. Februar 2019 erfolgte eine Überarbeitung der Wirtschaftsplanung, die vom Aufsichtsrat in der nächsten Sitzung verabschiedet werden soll und dann die Grundlage für die Steuerung des Unternehmens darstellt. Aufgrund der Insolvenz der Germania erwartet die Geschäftsleitung Umsatzerlöse für 2019 die deutlich unterhalb der Umsatzerlöse

2018 liegen werden. Der für 2019 erwartete Jahresfehlbetrag wird voraussichtlich den Jahresfehlbetrag 2018 deutlich übersteigen.

### C. 2. Bestandsgefährdende Risiken

Die Insolvenz der Germania wird voraussichtlich zu deutlichen Umsatz und Ertrags- einbußen für den Flughafen führen, was die Ertrags- und Liquiditätslage der Gesellschaft in 2019 und gegebenenfalls in den Folgejahren belasten wird. Erste Ersatzverbindungen, wie oben beschrieben, konnten bereits gewonnen werden, allerdings erscheint eine vollständige Kompensation der wegfallenden Touristikverkehre in 2019 unrealistisch. Die Planungsrechnungen zeigen, dass unter normalen Umständen, die vorhandenen freien liquiden Mittel der Flughafen Friedrichshafen GmbH für mindestens das Jahr 2019 und voraussichtlich auch darüber hinaus ausreichen werden. Für den Fall, dass kein adäquater Ersatz für die Germania gefunden werden kann, könnte es aber mittelfristig erforderlich werden, dass die Gesellschafter weitere Finanzmittel in der Form von Eigen- oder Fremdkapital zur Verfügung stellen, um operative Verluste zu finanzieren und den Fortbestand der Gesellschaft zu gewährleisten.

### C. 3. Derivative Finanzinstrumente

Als derivative Finanzinstrumente werden Zinsswaps zur Steuerung des Zinsänderungsrisikos eingesetzt. Die Kontrakte werden über Banken abgewickelt, die über gute Bonität verfügen.

Der Einsatz von Finanzderivaten erfolgt bei der Gesellschaft zur Steuerung von Risiken aus Zinsschwankungen und dient grundsätzlich Sicherungszwecken. Reine Handelspositionen, mit dem Ziel der Ertragsoptimierung, werden nicht eingegangen.

Friedrichshafen, den 15.03.2019

---

gez. Claus-Dieter Wehr