

# Lagebericht

## für das Geschäftsjahr 2019

### 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.

Der Bodensee-Airport ist für die vielen, international tätigen mittelständischen Unternehmen und Großkonzerne eine wichtige Verkehrsinfrastruktur und ein wesentlicher Standortfaktor. Eine hohe Bedeutung hat der Flughafen auch für die Messe Friedrichshafen, die sich durch wichtige internationale Leitmesse wie Eurobike, AERO und Fakuma auszeichnet. Außerdem ist die Region mit über 100 Luft- und Raumfahrtunternehmen und deren rund 8.000 Mitarbeiter eine der fünf bedeutendsten Clusterregionen der Luft- und Raumfahrt in Deutschland. Der Flughafen ist nicht nur das „Tor zur Welt“ für die Region sondern auch das „Tor in die Region“ für Besucher und Geschäftspartner der Unternehmen.

Wichtiger Erfolgsfaktor des Flughafens sind die kurzen Wege und schnellen Bodenprozesse für die Kunden sowie der zuverlässige Flugbetrieb aufgrund des am Flughafen installierten Instrumentenlandesystems.

Wichtig für die international tätigen Unternehmen der Region sind regelmäßige Linienverbindungen. Hier spielen insbesondere die Verbindungen in die Drehkreuzflughäfen Frankfurt und Istanbul eine Rolle, über die mit einmaligem Umsteigen Destinationen in der gesamten Welt erreicht werden können. Bedeutsam sind außerdem die innerdeutschen Direktverbindungen. Neben der Strecke nach Düsseldorf konnten ab Mitte Januar 2019 auch wieder Flüge nach Hamburg aufgenommen werden. Die internationale Linienverbindung nach Toulouse bedient vor allem die regionale Nachfrage von Airbus. Ergänzt werden die Linienverkehre durch Flüge nach Nis, Skopje und Tuzla.

Das touristische Angebot für die Bevölkerung der Region litt 2019 unter der unerwarteten Insolvenz der Fluggesellschaft Germania, die Anfang Februar den Betrieb einstellen musste. Hier gelang es, sehr kurzfristig Verbindungen nach Palma de Mallorca, Antalya, Hurghada und Varna mit neuen Airlines aufzubauen. 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, die auch von Firmen aus der Region eingesetzt werden.

Für den Flughafen von wirtschaftlicher Relevanz sind primär die Linien- und Charterverkehre. Folgende Verbindungen wurden im Jahr 2019 angeboten:

#### **Linienverkehr**

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

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

Germania	Las Palmas, Teneriffa, Fuerteventura, Hurghada (bis 05.02.19)
Bulgarian Air Charter	Varna
Corendon	Antalya, Hurghada (ab Oktober)
Lauda	Palma de Mallorca (Juni-Oktober)
SunExpress	Antalya (nur Hochsaison)
Tailwind	Antalya (nur Hochsaison)

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

British Airways	London Gatwick
easyJet	London Gatwick
Jet2.com	London Stansted
Norwegian	London Gatwick

## B. Wirtschaftsbericht

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

Das Wachstum des weltweiten Luftverkehrs hat sich nochmals deutlich abgekühlt. Zwar ist die Verkehrsleistung der Fluggesellschaften (verkaufte Passagierkilometer) um 4,2% gestiegen, allerdings damit erneut deutlich geringer als im Vorjahr (+6,5%). Bei den deutschen Luftverkehrsgesellschaften stieg die Verkehrsleistung um 1,3% und blieb somit klar unter dem Niveau des weltweiten und des europäischen Wachstums (ebenfalls +4,2%). Grund ist vor allem die Insolvenz der Germania.

Aufgrund verschiedener Airline-Insolvenzen im deutschen Markt hat sich der Marktanteil deutscher Fluggesellschaften an den deutschen Flughäfen von 67% im Jahr 2012 auf 55% reduziert. Die Insolvenz der Germania entspricht alleine einem Marktanteilsverlust von 1,5%. Die im Markt verbliebenen deutschen Fluggesellschaften sind 2019 um 1,7% gewachsen. Demgegenüber steht allerdings ein Wachstum von 4,6% bei internationalen Fluggesellschaften. Angebotslücken nach dem Marktaustritt der Germania wurden insbesondere auf den Regionalflughäfen bisher nahezu rein von ausländischen Gesellschaften geschlossen. Neben türkischen Ferienfluggesellschaften waren aber einmal mehr Low Cost Carrier wie Ryanair, easyJet und Wizz Air Wachstumstreiber im deutschen Markt.

Die deutschen Flughäfen konnten ihr Passagieraufkommen im Jahr 2019 nur noch um 1,5% steigern (Vorjahr: + 4,1%). Dabei hat sich das Wachstum im Jahresverlauf deutlich abgeschwächt und war im zweiten Halbjahr sogar negativ. Insgesamt verzeichneten die deutschen Verkehrsflughäfen 248 Mio. an- und abreisende Fluggäste. Der innerdeutsche Verkehr war gegenüber dem Vorjahr nochmals um -1,9% rückläufig (Vorjahr: -0,8%). Zugenommen haben dagegen die Passagiere im europäischen Verkehr (+2,3%) sowie mit interkontinentalen Zielen (+2,7%).

Wesentliche Gründe für die Rückgänge im deutschen Markt waren die abnehmende Dynamik der deutschen Wirtschaft, die Bereinigung von Überkapazitäten durch die Fluggesellschaften und eine verstärkte Wahrnehmung alternativer Verkehrs- und Kommunikationsangebote. Die Steigerung im europäischen Verkehr ist primär auf Osteuropa zurückzuführen und den dort bestehenden Nachfrageschub aufgrund überproportionalen Wirtschaftswachstums.

(Quelle: BDL Jahresbilanz 2019)

Ähnlich wie im Vorjahr zeigt sich die Passagierentwicklung an den deutschen Flughäfen sehr uneinheitlich. Größere Flughafenstandorte sind moderat gewachsen, in Düsseldorf und Stuttgart zeigt sich ein höheres Wachstum ausgelöst durch die Verkehrsentwicklungen von Eurowings und Lauda. Die Entwicklung bei den kleineren Flughäfen ist geprägt von der Insolvenz der Germania, die nur teilweise kompensiert werden konnte. Die Flughäfen Dortmund, Memmingen und Tegel profitieren von einer Expansion im Low Cost Bereich primär durch Ryanair, Wizz Air und easyJet. Demgegenüber hatten 2019, ebenso wie im Vorjahr, die Flughäfen Weeze, Hahn sowie Schönefeld mit einem Rückzug von Kapazitäten der Ryanair zu kämpfen. Low Cost Verkehre sind somit kein Garant für Wachstum, auch wenn diese Fluggesellschaften nach wie vor im Gesamtmarkt die Wachstumstreiber sind.

(Quelle: ADV)

Der Bodensee-Airport hat im Jahr 2019 primär durch die Insolvenz der Germania an Verkehren eingebüßt und musste einen Rückgang bei den Passagierzahlen um - 9,4% hinnehmen. Nach der Steigerung der Passagiere im Jahr 2018 konnten 2019 nur 489.921 Passagiere verzeichnet werden.

Die Germania Passagiere machten am Flughafen Friedrichshafen im Jahr 2018 rund 33% der Gesamtpassagiere aus. Die durch die Insolvenz der Germania entstandene Lücke konnte kurzfristig bereits zu einem Teil geschlossen werden. Maßgeblich dazu beigetragen haben Corendon mit deutlichen Steigerungen der Frequenzen nach Antalya und der Übernahme von Flügen nach Hurghada, die Verbindungen nach Palma de Mallorca durch Lauda sowie zusätzliche Flüge nach Antalya durch SunExpress. Ergänzt wurde dieses touristische Programm durch Flüge von Bulgarian Air Charter nach Varna und einige Zusatzflüge von Tailwind nach Antalya während der Hochsaison.

Als Sonderfaktor zu erwähnen ist die Abwicklung der Ausweichverkehre der Wizz Air während der temporären Schließung des Flughafens Memmingen. In diesen zwei Wochen wurden alle Flüge der Wizz Air, die sonst über Memmingen abgewickelt worden wären, am Bodensee-Airport abgefertigt. Auch ohne diese Sonderverkehre haben sich die Passagierzahlen der Wizz Air auf den beiden Strecken nach Skopje und Tuzla im Jahr 2019 gut entwickelt.

Erschwerend in der Entwicklung wirkte sich auch das Grounding der Boeing 737 MAX für den Flughafen aus. Turkish Airlines hatte bereits 12 Flugzeuge eingeflottet und mit 24 Flugzeugen den Sommerflugplan 2019 geplant, die nicht eingesetzt werden konnten. Aufgrund dieser fehlenden Kapazität musste Turkish Airlines im Flugplan sukzessive Flüge streichen. Davon war auch Friedrichshafen betroffen, sodass der Passagierzuwachs bei Turkish Airlines unter den Erwartungen blieb.

Neben der stabil etablierten Lufthansa-Drehkreuzverbindung nach Frankfurt hat sich die Strecke nach Düsseldorf mit SUN-AIR im Laufe des Jahres gut entwickelt. Deutlich anspruchsvoller zeigte sich die Marktentwicklung für die neue Strecke nach Hamburg, die im Januar gestartet wurde. Die Nachfrage blieb während des Jahres, auch durch nicht realisierte Abnahmezusagen der Wirtschaft, hinter den Erwartungen zurück. Dies auch dadurch bedingt, dass SUN-AIR für eine kostendeckende Entwicklung der Strecke auf deutlich höhere Ticketpreise angewiesen ist, als die Nachfrage nach Hamburg bereit ist zu zahlen.

Neu in das Streckennetz aufgenommen wurde eine Verbindung nach Nis, die zwei Mal pro Woche von der Air Serbia bedient wird.

Trotz der stetigen Unsicherheiten zum Brexit haben sich die Skiverkehre ex Großbritannien gut und stabil weiterentwickelt. Im Dezember 2019 konnten in diesem Segment Norwegian und Jet2.com als neue Fluggesellschaften am Bodensee-Airport begrüßt und erstmals auch London-Stansted (neben London-Gatwick) angeboten werden.

Wetterbedingt gingen 2019 sowohl die Flugbewegungen als auch die Passagierzahlen in der allgemeinen Luftfahrt zurück. Die hauptsächlich unter Sichtflugbedingungen operierende allgemeine Luftfahrt war insbesondere in den Monaten Mai und September sowie Oktober durch das schlechte Wetter deutlich eingeschränkt.

Die weitere Verkehrsentwicklung am Bodensee-Airport ist stark davon abhängig, wie schnell es gelingt, weitere Lücken des früheren Germania Programms zu schließen. Hier sind vor allem Ziele zu den griechischen Inseln und den Kanaren aufzunehmen. Kontinuierlich sind außerdem die innerdeutschen Strecken zu entwickeln, was sich allerdings unter den immer schwieriger werdenden Rahmenbedingungen als anspruchsvolle Aufgabe darstellt.

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

### Ertragslage

Im Berichtsjahr wurden insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 9.511 T€ erzielt, die somit um 1.693 T€ bzw. -15,1% hinter den Umsatzerlösen des Vorjahres zurückblieben. Die Hauptursachen für diesen Rückgang sind insbesondere der Umsatzausfall der Germania, höhere Vertriebsunterstützungen, geringere Miet- und Parkerlöse und geringere Betankungsprovisionen. Das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Zinserträgen und -aufwendungen sowie vor Steuern (EBIT) verschlechterte sich auf -2.134 T€ (Vorjahr -929 T€). Das EBITDA liegt mit -76 T€ leicht im negativen Bereich und hat sich gegenüber dem Vorjahr (1.210 T€) verschlechtert.

Das Jahresergebnis mit einem Verlust in Höhe von -2.768 T€ liegt besser als geplant (-3.179 T€) und ist schlechter als im Vorjahr (-1.918 T€). Im Wesentlichen ist dies auf die Insolvenz der Germania Airline zurückzuführen.

Die Umsatzerlöse am Flughafen setzen sich aus den vier Bereichen „operative Kernerlöse“, „operative Zusatzerlöse“, „Non-Aviation Erlöse“ und „sonstige Umsatzerlöse“ zusammen. Die operativen Kernerlöse sind um -18,8% im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Die operativen Zusatzerlöse blieben mit -7,2% hinter dem Vorjahreswert zurück. Hauptgrund sind insbesondere Vertriebsunterstützungen und reduzierte Provisionserträge für Flugzeugbetankungen. Ferner haben sich die Erlöse für die Inanspruchnahme von Vorfeldfahrzeugen, die für die Flugzeugabfertigung benötigt werden und die Erlöse durch eingenommene Abstellentgelte gegenüber dem Vorjahr verschlechtert.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Vergleich zum Vorjahr um +24,2% auf 593 T€ erhöht. Hauptgrund hierfür sind insbesondere Versicherungsentschädigungen für im Vorjahr entstandene Schäden.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren sind im Berichtsjahr um -4,9% gegenüber dem Vorjahr gesunken. Zu dieser Kostenreduktion haben überwiegend geringere Beschaffungskosten für Fernwärme, Treibstoff und Enteisungsmittel sowie geringere Ausgaben für Verbrauchsmaterial beigetragen.

Die bezogenen Leistungen erhöhten sich um +17,8%. Hauptgrund für diesen Kostenanstieg ist der Betriebsübergang der Fluglotsen zum 01.07.2018 an einen externen Dienstleister und der damit verbundene Ausweis der nun bezogenen Dienstleistungen in diesem Bereich. Bei den Ausgaben für den Fuhrpark und die Flugbetriebstechnik konnten Einsparungen erzielt werden.

Der Personalaufwand ist gegenüber Vorjahr um rund 550 T€ gesunken. Die Hauptursache für den reduzierten Personalaufwand im Jahr 2019, welcher sich vorwiegend im Bereich der Entgelte und der Zeitzuschläge findet, liegt im Teilbetriebsübergang der Fluglotsen zum 01.07.2018 sowie in personalreduzierenden Maßnahmen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verringerten sich im Geschäftsjahr 2019 um 318 T€. Diese Kostenminderung ist hauptsächlich auf die verringerte Inanspruchnahme von Beratungsleistungen und geringere Schadensfälle im Berichtsjahr zurückzuführen.

### Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft hat sich insgesamt um 1.200 T€ gegenüber Vorjahr erhöht und beträgt im Berichtsjahr 32.875 T€.

Im Berichtsjahr 2019 wurden insgesamt Investitionen in Höhe von 1.116 T€ vorgenommen, ein gegenüber dem Vorjahr leicht geringerer Betrag. Im Bereich der Grundstücke und Bauten wurde ein Container für die Flugbetriebstechnik angeschafft und in Betrieb genommen. In den Technischen Anlagen wurde hauptsächlich in die Befeuerng investiert.

Im Bereich Betriebs- und Geschäftsausstattung wurden überwiegend Ersatzinvestitionen in den Fuhrpark, die Informationstechnologie und die Beleuchtung getätigt. Projekte, die nicht innerhalb des Berichtsjahres abgeschlossen werden konnten, wurden als Anlagen im Bau verbucht. Hier handelt es sich im Wesentlichen um eine neue technische Ausstattung der Parkanlage und ein Upgrade von Informationstechnologie.

Die Abschreibungen gingen im Berichtsjahr leicht zurück (-305 T€). Die Investitionstätigkeit des Unternehmens und die vorgenommenen Abschreibungen haben insgesamt zu einer Reduzierung des Anlagevermögens geführt. Das Anlagevermögen hat sich gegenüber Vorjahr um 941 T€ reduziert.

Das Umlaufvermögen ist gegenüber dem Vorjahr um 235 T€ niedriger. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen die verringerten sonstigen Forderungen als Teil der sonstigen Vermögensgegenstände, die im Vorjahr aufgrund von Versicherungsschädigungen erhöht waren.

Aufgrund des im Berichtsjahr erwirtschafteten Jahresverlustes in Höhe von -2.768 T€ hat sich das Eigenkapital gegenüber Vorjahr auf 3.130 T€ reduziert. Die Eigenkapitalquote beträgt per 31. Dezember 2019 rund 9,5% (im Vorjahr rd. 17,3%).

Die sonstigen Rückstellungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 179 T€ erhöht. Die Erhöhung ist insbesondere auf noch ausstehende Rechnungen aus Garantiezahlungen und steuerliche Nachzahlungen für Umsatzsteuer zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich gegenüber Vorjahr um 3.655 T€ reduziert. Der Rückgang resultiert aus den vertraglich vereinbarten Tilgungen sowie aus der Sondertilgung eines Umschuldungsdarlehens.

Die aus der finanziellen Restrukturierung und der erweiterten Vertriebsunterstützung zugesagten Gesellschafterdarlehen aus 2018 sind mit der 2. Tranche in Höhe von 5.682 T€ im Jahr 2019 vollständig ausbezahlt worden. Eine dritte und letzte Tranche ist für 2020 vorgesehen. Die vertraglich vereinbarten Regeltilgungen für die Gesellschafterdarlehen in Höhe von 393 T€ wurden im Jahr 2019 fristgerecht geleistet. Ausgeblieben ist die Auszahlung eines zugesagten Darlehens des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 999 T€.

### Finanzlage

Der Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 2019 insgesamt -467 T€ (Vorjahr -13 T€). Der Rückgang des Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit ist insbesondere auf die Umsatzeinbußen bei der Germania zurückzuführen.



Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit belief sich 2019 auf -1.103 T€ (Vorjahr-1.452 T€) und der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 2019 1.635 T€ (Vorjahr 3.651 T€). Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit umfasst im Berichtsjahr Einzahlungen aus neu aufgenommenen Bankkrediten mit 5.500 T€, Einzahlungen aus neu aufgenommenen Gesellschafterdarlehen mit 5.682 T€, Tilgungen von Gesellschafterdarlehen mit 393 T€ und Tilgungen von Darlehen gegenüber Kreditinstituten mit 9.155 T€. Die im Berichtsjahr neu aufgenommenen Gesellschafterdarlehen unterliegen einer Zweckbindung. Sie dürfen nur für vertriebsunterstützende Maßnahmen, für Investitionen und für die finanzielle Restrukturierung der Gesellschaft eingesetzt werden. Eine Verwendung zur Finanzierung von Verlusten ist ausgeschlossen.

Die Flughafen Friedrichshafen GmbH war in 2019 jederzeit in der Lage ihre fälligen Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen. Zum 31. Dezember 2019 betragen die liquiden Mittel 2.948 T€. Davon entfallen 934 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:

Der Strukturwandel in der Luftfahrtbranche hat sich im Jahr 2019 mit dem Ausstieg weiterer Fluggesellschaften fortgesetzt. Neben der Germania mussten u.a. die Fluggesellschaften Thomas Cook Airlines (Großbritannien), Flybmi (Großbritannien), Wow Air (Island), Aigle Azur (Frankreich), XL Airways (Frankreich) und Adria Airways (Slowenien) den Flugbetrieb einstellen. Im deutschen Markt war neben der Germania vor allem die Insolvenz des Thomas Cook Konzerns (mit der damit verbundenen Condor) für viele deutsche Reiseveranstalter von erheblicher Relevanz. Der Konzentrationsprozess in der Luftverkehrs- und Reisebranche nimmt damit nochmals weiter zu.

Erschwerend kommt eine konjunkturelle Abkühlung aufgrund weltweiter Handelskonflikte und zunehmender politischer Unsicherheiten oder Konflikte hinzu. Die IATA, der Weltverband der Fluggesellschaften, erwartete bisher für 2020 trotz einer gewissen Abkühlung eine weiterhin steigende Nachfrage. Für den weltweiten Luftverkehr prognostizierte die IATA für 2020 mit 4,1 % ein leicht geringeres Wachstum der Nachfrage

als 2019 und für die Fluggesellschaften in Europa ein Wachstum von 3,5 %, was deutlich unter 2018 und 2019 liegt. Für den deutschen Markt wurde bereits ein Rückgang um rund 2% prognostiziert. Alleine für das Angebot auf innerdeutschen Verbindungen wurde ein Rückgang um 7% erwartet.

Seit dem Ausbruch des Corona-Virus (COVID-19) in China ist der weltweite Luftverkehr mit immensen und inzwischen beispiellosen Herausforderungen konfrontiert. Zunächst wurden die Flugverbindungen zwischen Europa und China Ende Januar bereits weitgehend eingestellt. Nachdem sich das Virus auch stark in Norditalien ausbreitete, wurden nahezu sämtliche Flugverbindungen in diese Region eingestellt. Mit den in der zweiten Märzhälfte weltweit verhängten Reisebeschränkungen zur Eindämmung der fortschreitenden Ausbreitung des Virus ist der Luftverkehr nahezu vollständig zum Erliegen gekommen. Fast alle Airlines haben ihre Kapazitäten drastisch gekürzt und häufig den Betrieb komplett eingestellt.

Die IATA erwartete Anfang März, dass die Auswirkungen aus der Corona-Epidemie weltweit zu Umsatzeinbußen von mehr als 100 Mrd. EUR führen, mehr als während der Finanzkrise 2008. Mitte März konstatierte die IATA, dass diese Prognose bereits überholt ist und noch weit schwerwiegendere Umsatzverluste zu erwarten sind. Die Situation verändert sich nahezu täglich und die Auswirkungen sind stark davon abhängig, wie lange weltweit Reisewarnungen und Einreiseverbote bestehen bleiben.

Das DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) rechnete Mitte März in den kommenden drei Monaten mit einem Rückgang des Luftverkehrs in Deutschland von 55% im Vergleich zum Vorjahr. Nach der Krise wird ein rascher Aufwärtstrend erwartet. Bei den langfristigen Auswirkungen geht das DLR davon aus, dass diese ähnlich gering ausfallen, wie bei 9/11, SARS oder der Finanzkrise 2008/09.

(Quelle: IATA, DLR, airliners.de)

Wie sich der Luftverkehr nach der Corona-Krise entwickeln wird, ist heute kaum einschätzbar. Wesentlichen Einfluss darauf dürfte die Dauer der Krise haben und wie weit es Unternehmen, d.h. Fluggesellschaften und Flughäfen, sowie den Staaten gelingt, Insolvenzen zu vermeiden und den Wiederaufbau sicherzustellen.

Die Herausforderungen sind bei Flughäfen nahezu unabhängig von der Größe. Alle Flughäfen sind seit Anfang März mit erheblichen Verkehrsrückgängen bis zur nahezu

kompletten Einstellung des Flugbetriebes konfrontiert. Geringe Verkehre haben nur noch die Flughäfen, die Frachtflüge im Portfolio haben. Kleinere Regionalflughäfen sind aufgrund der Kapitalausstattung in der jetzigen Situation häufig deutlich gefährdeter als größere Flughäfen und in hohem Maße auf finanzielle Stützungsmaßnahmen angewiesen. Aus diesem Grund hat die EU-Kommission auch die Beihilfenrichtlinien für Flughäfen deutlich gelockert.

Der Bodensee-Airport reagierte rasch auf die Krise und hat sich für einen begrenzten Zeitraum von der Betriebspflicht entbinden lassen. Dadurch muss nur für vorangemeldete Flüge oder Linien- und Charterflüge, sollten diese überhaupt stattfinden, Personal am Flughafen verfügbar sein. Für die Region ist so sichergestellt, dass weiterhin medizinische Flüge und Fracht- sowie Versorgungsflüge im Rahmen der Corona-Krise durchgeführt werden können. Durch diese Maßnahme kann das Personal auf ein Minimum zurückgefahren werden. Im Rahmen dieses Konzeptes wurde für das gesamte Personal Kurzarbeit angemeldet, wodurch Personalkosten gespart werden können.

Das Terminal wurde bis auf wenige Zugänge für Mieter geschlossen und kostenintensive Verbraucher abgeschaltet. Die Reinigung wurde auf ein Minimum reduziert. Mit allen Kunden und potentiellen, künftigen Kunden wird auch während der Corona-Krise regelmäßig Kontakt gehalten, um in einer zu erwartenden Reaktivierungsphase umgehend berücksichtigt zu werden.

Trotz der momentanen Krisensituation werden die für die weitere Zukunft wesentlichen Prozesse und Aufgaben weitergeführt. Dazu gehört das enge Monitoring der Liquidität und der Effekte der eingeleiteten Maßnahmen. Auch die weiteren, im Markt bestehenden Risiken für das Unternehmen werden weiter regelmäßig über das Risikomanagement überwacht und mit möglichen Maßnahmen hinterlegt. Ende eines jeden Quartals werden entsprechende Risikoberichte erstellt und die Änderungen in der Quartalsberichterstattung an Aufsichtsrat und Gesellschafter kommuniziert. Mitte des Jahres wird dem Aufsichtsrat ein Bericht zum Stand des Risikomanagements abgegeben.

2019 wurden weitere EASA Maßnahmen vorangetrieben und der erste Audit-Zyklus der Behörde erfolgreich abgeschlossen. Es gab nur wenige Feststellungen, die bereits entsprechend zeitnah behoben wurden.

Die für Anfang 2019 vorgesehene Machbarkeitsstudie für den Ersatz des Towers wurde aufgrund der Germania Insolvenz kurz vor der Vergabe gestoppt. Eine Wiederaufnahme ist problemlos möglich, da die Grundlagen für eine erneute, vereinfachte Ausschreibung vorliegen. Entscheidenden Einfluss auf das weitere Vorgehen hat der weitere Umgang mit der Flugsicherung an Regionalflughäfen. Seitens der Regierung gibt es einen Beschluss, Regionalflughäfen zukünftig von den Kosten der Flugsicherung zu entlasten. Zu den Kosten gehören neben Personal auch Kosten der Infrastruktur. Bevor die nächsten Schritte eingeleitet werden, ist das genaue Konzept der Bundesregierung abzuwarten.

Auch 2019 hat der Flughafen die Zertifizierung nach EMAS problemlos bestanden. Dies zeugt von einem im Unternehmen gut eingeführten Umweltmanagement. Weitere Maßnahmen zur Energie- und CO<sub>2</sub>-Reduktion wurden umgesetzt. So wurden in zwei Flugzeughallen LED-Beleuchtung installiert und für das Vorfeld insgesamt acht Elektroschlepper für die Gepäckbe- und -entladung bestellt, von denen drei in 2019 ausgeliefert wurden.

Trotz der Germania Insolvenz konnten nach eingehender Prüfung auch 2019 die Darlehen der Gesellschafter zur finanziellen Restrukturierung weitergeführt und die zweite Darlehenstranche planmäßig zur Auszahlung kommen. Dadurch konnte Mitte 2019 ein endfälliges Bankdarlehen zurückgezahlt werden und eine Umfinanzierung erfolgen. Die Teilentschuldung konnte so planmäßig weitergeführt werden.

Die Wirtschaftsplanung für 2020 wurde vom Aufsichtsrat in der Sitzung vom 26. November 2019 beschlossen. Gemäß diesem Wirtschaftsplan wird für das Jahr 2020 ein Jahresfehlbetrag erwartet, der etwas geringer ausfällt, als der Fehlbetrag 2019. Die Planung ist aufgrund der inzwischen ausgebrochenen Corona-Krise überholt. Der Flugbetrieb ist zwischenzeitlich bei der FFG GmbH weitestgehend zum Erliegen gekommen. Dadurch entfallen Einnahmen. Auf der anderen Seite werden aber auch die Ausgaben, z.B. durch Kurzarbeit, deutlich reduziert. Wie lange diese Situation anhalten wird, ist derzeit vollkommen offen.

Gemäß einer Alternativplanung, die im Wesentlichen davon ausgeht, dass die Corona-Krise bis einschließlich Mai anhält und dann ab Juni wieder ein ansteigendes

Verkehrsaufkommen stattfindet (ab Juli wieder die Daten der ursprünglichen Planung), resultiert für das Jahr 2020 ein Jahresfehlbetrag von rd. Mio. € 3,2. Ob die im Rahmen der Alternativplanung getroffenen Annahmen haltbar sind, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

## C. 2. Bestandsgefährdende Risiken

Die Corona-Krise wird erhebliche Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf des Flughafens haben. Eine Einschätzung ist momentan nicht möglich. Wesentlich ist eine enge Verfolgung aller eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung und der Entwicklung der Liquidität. Dadurch, dass die im Zuge der finanziellen Restrukturierung ausgereichten Gesellschafterdarlehen zweckgebunden sind und nur für Investitionen und Tilgung verwendet werden dürfen, muss hier auf eine klare Trennung der Gelder bei der Liquidität geachtet werden. Die Bank hat dem Flughafen die Verfügbarkeit der Kreditlinie bestätigt.

Nach Prüfung der Gesellschafter wird auch die Auszahlung der dritten Darlehenstranche der Gesellschafterdarlehen im Rahmen der finanziellen Restrukturierung planmäßig in 2020 erfolgen können. Dadurch sind die Finanzierung der planmäßigen und notwendigen Investitionen (EASA) sowie die Tilgung weiterer Bankverbindlichkeiten gesichert.

Mit der Bank besteht außerdem ein intensiver Kontakt zu weiteren Möglichkeiten zur kurzfristigen Liquiditätssicherung im Rahmen der Maßnahmen, die für die Bewältigung der Krise seitens der Bundesregierung verabschiedet wurden oder noch werden.

Außerdem wurde in Abstimmung mit den Gesellschaftern Mitte März eine Vorprüfung gestartet, wie die zukünftige Finanzierung des Flughafens, d.h. nach der Germania Insolvenz, sichergestellt werden kann. Der Flughafen hat für die Begleitung des notwendigen Verfahrens bei der EU-Kommission die Rechtsanwaltskanzlei CMS Hasche Sigle beauftragt. Die Kanzlei verfolgt auch, welche kurzfristigen Möglichkeiten sich aufgrund der Corona-Krise auf europäischer Ebene ergeben.

Für den Fortbestand des Flughafens ist es unumgänglich, dass die Gesellschafter weitere finanzielle Mittel in der Form von Eigen- oder Fremdkapital zur Abdeckung von Fehlbeträgen und zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit zur Verfügung stellen. Das Risiko besteht in der Liquidität und Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit. Das Risiko einer möglichen Überschuldung ist gering, da die Gesellschafterdarlehen im Wesentlichen mit einem Rangrücktritt ausgestattet sind. Gemäß der im Herbst 2019 verabschiedeten Planung (vor der Corona-Krise) hätte die Liquidität des Flughafens über das Jahr 2020 hinaus ausgereicht, um geplante Fehlbeträge zu finanzieren. Eine weitere finanzielle Unterstützung der Gesellschafter wäre daher erst im Laufe des Jahres 2021 zwingend erforderlich geworden. Durch die Corona-Krise, die den Flugverkehr am Flughafen Friedrichshafen weitgehend zum Erliegen gebracht hat, wird dieser Zeitpunkt voraussichtlich deutlich früher erreicht. Genauere Aussagen sind derzeit nicht möglich, da aktuell niemand die Intensität und insbesondere die Dauer der Corona-Krise belastbar einschätzen kann. Ferner kann derzeit noch nicht eingeschätzt werden, ob und ggf. in welchem Umfang staatliche Hilfen, die zur Abmilderung der Auswirkungen der Corona-Krise beschlossen wurden und noch werden, in Anspruch genommen werden können.

Die beiden Hauptgesellschafter des Flughafens (Stadt Friedrichshafen und Landkreis Bodenseekreis) haben gegenüber der FFG GmbH signalisiert, dass sie gemäß derzeitigem Stand (aber unter dem Vorbehalt der Beratung und Zustimmung des Gemeinderates bzw. Kreistages) dazu bereit sind, den Flughafen auch weiterhin finanziell zu unterstützen um das Fortbestehen der Gesellschaft zu sichern und sie hierzu auch kurz- bis mittelfristig in der Lage wären.

Die weitere Entwicklung der Liquidität des Flughafens, insbesondere vor dem Hintergrund der Corona-Krise, begründet eine wesentliche Unsicherheit, die Zweifel an der Fähigkeit des Flughafens zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen kann (bestandsgefährdendes Risiko). Es besteht daher das Risiko, dass der Flughafen möglicherweise nicht in der Lage sein wird, seine Vermögenswerte im gewöhnlichen Geschäftsverkehr zu realisieren und seine Schulden zu decken.

### 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 27. März 2020

---

gez. Claus-Dieter Wehr