

# **Lagebericht**

## **für das Rumpfgeschäftsjahr 01.01. bis 31.05.2021**

### A. Grundlagen des Unternehmens

Der Bodensee-Airport Friedrichshafen ist der südlichste und zweitälteste Flughafen in Deutschland und sorgt in der wirtschaftsstarken 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 international agierenden Unternehmen der Region und die Messe Friedrichshafen eine wichtige Verkehrsinfrastruktur, da die Region verkehrlich nur ungenügend angebunden ist. Dies wird sich trotz der laufenden oder geplanten Verbesserungen von Bundesstraßen oder Bahnstrecken auch in den nächsten Jahren nicht entscheidend verbessern.

### B. Wirtschaftsbericht

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

Die wirtschaftliche Lage des Flughafens Friedrichshafen war bereits im Jahr 2020, wie bei allen Flughäfen, primär aufgrund der Auswirkungen der COVID-19 Pandemie sehr angespannt. Wegen dieser Entwicklungen und einer rechnerischen Überschuldung des Unternehmens musste der Flughafen am 3. Februar 2021 beim zuständigen Amtsgericht Ravensburg ein Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung mit Anordnung des Schutzschirmverfahrens beantragen. Am 4. Februar 2021 ordnete das Gericht antragsgemäß die vorläufige Eigenverwaltung an und bestellte Herrn Rechtsanwalt Alexander Hubl zum vorläufigen Sachwalter. Die bis Ende 2020 geltende Aussetzung der Insolvenzantragspflicht lief für den Flughafen Friedrichshafen aus, da er keinen Zugang zu finanziellen Überbrückungshilfen hatte, die eine weitere Aussetzung ermöglicht hätten. Außerdem verschlechterte sich pandemiebedingt die Liquiditätslage bei noch offener Finanzierung durch die Gesellschafter. Ziel des Verfahrens ist die Fortführung des Unternehmens.

Die Entwicklungen bis Ende Mai waren bei allen Flughäfen sehr verhalten, da nach wie vor weitreichende Reisebeschränkungen oder Quarantänevorschriften bestanden. Bis Ende April lagen die Passagierzahlen an europäischen Flughäfen noch um -82% unter den Werten des Jahres 2019. Im April verbesserte sich die Situation leicht auf einen Wert von -77% (Quelle: ACI, COVID-19 Update n.97, June 11, 2021). An den deutschen Verkehrsflughäfen lagen die Passagierzahlen in den ersten Monaten noch rund -90% unter den Werten von 2019. Im April zeigte sich eine leichte Erholung durch vermehrten Osterreiseverkehr. Ab Anfang Mai nahmen die Passagierzahlen sukzessive weiter zu und lagen in der letzten Maiwoche noch -82,5% unter den Werten des Jahres 2019 (Quelle: ADV-Update, Verkehrsentwicklung in der Corona-Krise, Stand 03.06.2021).

Die Flugverkehre am Bodensee-Airport standen in der Betrachtungsperiode des Jahres 2021 weiterhin unter dem Einfluss der COVID-19 Pandemie, insbesondere der 2. und 3. Infektionswelle. Bis Anfang Juni wurden nur Flüge nach Skopje durch die Fluggesellschaft Wizz Air durchgeführt. Diese vor allem durch Besuchs- und Privatreisen geprägten Verkehre zeigten sich deutlich krisenresistenter als Geschäfts- oder touristische Reisen. Im Juni wurde die Strecke nach Tuzla wieder aufgenommen und es fanden erste Charterflüge der Corendon statt. Höhere Verkehrszunahmen kündigten die touristischen Fluggesellschaften dann erst für Anfang Juli an.

Den Bodensee-Airport nutzten im Zeitraum Januar bis Ende Mai 2021 insgesamt 7.927 Passagiere. Gegenüber dem Vorjahr (Januar bis Mai 2020) ein Rückgang um knapp -89%, da im ersten Quartal 2020 überwiegend normaler Flugbetrieb herrschte. Gegenüber 2019 (Januar bis Mai) liegt der Rückgang bei rund -95%. Die Passagierverkehre lagen im Betrachtungszeitraum somit noch völlig im Bann der Pandemie. Positive Entwicklungen ließen sich erst zu den Sommermonaten mit einer besseren Durchimpfung der Bevölkerung und damit verbundenen Lockerungen des täglichen Lebens und der Reisebedingungen sowie dem Ausblick auf die Feriensaison erwarten.

Das mit der Pandemie eingeführte flexible Betriebskonzept des Flughafens wurde weitergeführt, sodass Flüge der Allgemeinen Luftfahrt und der Zeppeline nahezu uneingeschränkt durchgeführt werden konnten, sobald dies nach Lockerung der Auflagen wieder möglich war.

Bereits im Jahr 2020 begonnene Investitionsvorhaben in die Infrastruktur wurden fortgesetzt. Dazu zählen die Verlegung der Rollhalte sowie die Installation von sogenannten Runway Guard Lights, beides Anforderungen der EASA. Vorangetrieben wurde auch das Projekt „Flächenegalisierung“, ebenfalls eine Auflage der EASA, welches im Sommer 2021 abgeschlossen wurde. Weitere Planungsarbeiten fanden außerdem für das Projekt „Ringleitung“ statt.

Die Planungsgrundlagen aus dem Roland Berger Gutachten aus 2020 wurden bis März 2021 nochmals aktualisiert, da sich die Pandemie deutlich länger hinzog, als im Sommer 2020 zu erwarten war. Aufgrund der somit erst später einsetzenden Zunahme der Verkehre erhöht sich der planerische Finanzbedarf.

Das Finanzierungskonzept wurde weiter ausgearbeitet und parallel dazu der im Rahmen des Insolvenzverfahrens in Eigenverwaltung notwendige Insolvenzplan erstellt. Ebenfalls vorangetrieben wurden die Arbeiten zur Erstellung des Umstrukturierungsplanes, der aus beihilferechtlichen Gründen erforderlich ist und der EU-Kommission vorgelegt wurde. Zur Deckung des Finanzbedarfs muss der Flughafen einen finanziellen Eigenbeitrag erbringen, der im Umstrukturierungsplan nachzuweisen ist.

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

### Vorbemerkung

Am 3. Februar 2021 wurde der Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens in Eigenverwaltung mit Anordnung des Schutzschirmverfahrens aufgrund rechnerischer Überschuldung beim zuständigen Amtsgericht Ravensburg gestellt. Am 4. Februar 2021 ordnete das Gericht die vorläufige Eigenverwaltung an und bestellte antragsgemäß Herrn Rechtsanwalt Alexander Hubl zum vorläufigen Sachwalter. Mit Ablauf des 31. Mai 2021 endete das vorläufige Insolvenzverfahren, da das Gericht zum 1. Juni 2021 das Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung eröffnete. Der ausgearbeitete Insolvenzplan sieht eine Quote von 20% vor und wurde von der Gläubigerversammlung am 28. Juli 2021 einstimmig angenommen. Im Rahmen des Eigenbeitrags zur langfristigen und nachhaltigen Finanzierung der Gesellschaft wurden die Grundstücke und Gebäude der Flughafen Friedrichshafen GmbH an die LZ Horizon GmbH & Co. KG, Friedrichshafen, verkauft und zurückgemietet. Sowohl der Insolvenzplan als auch der Kauf- und Mietvertrag der Grundstücke und Gebäude stehen noch unter der

aufschiebenden Bedingung der Notifizierung des beihilferechtlich notwendigen Umstrukturierungsplans durch die EU-Kommission. Die erforderliche Zustimmung der EU-Kommission ist derzeit noch nicht erfolgt, wird aber zeitnah erwartet.

Für den vorliegenden Rumpf-Jahresabschluss 01 – 05. 2021 führt dies in der handelsrechtlichen Bilanzierung und Bewertung analog zum Jahresabschluss 2020 zur Bewertung nach Liquidationswerten anstelle von Fortführungswerten.

Nach der Zustimmung der EU-Kommission zum Umstrukturierungsplan und der dann eintretenden Rechtskraft des Insolvenzplans, wäre die Fortführung der Flughafen Friedrichshafen GmbH wieder sichergestellt. Die Bilanzierung würde dann wieder zu Going Concern-Werten erfolgen.

Ein Vergleich der Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung für das Rumpf-Geschäftsjahr (01. – 05.) mit dem Vorjahreszeitraum 2020, der zwölf Monate umfasst, ist nicht aussagekräftig bzw. sinnvoll und unterbleibt daher.

### Ertragslage

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 997 T€ erzielt. Das unbereinigte EBITDA liegt bei -4.074 T€, der Fehlbetrag beträgt -4.390 T€. Haupteinflussfaktoren für Umsatz und Ergebnis waren im Berichtszeitraum die Corona-Pandemie und die Insolvenzanmeldung. Beide Sachverhalte haben zu einer deutlichen Belastung geführt.

Die Umsatzerlöse der Flughafen Friedrichshafen GmbH setzen sich aus den vier Bereichen „operative Kernerlöse“ mit 257 T€, „operative Zusatzerlöse“ mit 50 T€, „Non-Aviation Erlöse“ mit 560 T€ und „sonstigen Umsatzerlösen“ mit 130 T€ zusammen. Während die Non-Aviation-Erlöse in normalen Jahren knapp 30% des Gesamtumsatzes ausmachen, liegen sie in diesem Rumpffjahr bei rund 56%.

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen mit 90 T€ auf einem normalen Niveau Sie beinhalten im Wesentlichen Auflösungen von Rückstellungen, Versicherungsschädigungen und Werterhöhungen im Sachanlagevermögen.

Der Materialaufwand beträgt im Berichtszeitraum 1.396 T€. Die darin enthaltenen bezogenen Leistungen belaufen sich auf 1.040 T€. Der Materialaufwand übersteigt die

Umsatzerlöse, was auf Fixkostenbestandteile bei einem sehr niedrigen Umsatzniveau zurückzuführen ist.

Der Personalaufwand beträgt 1.442 T€. Erneut arbeiteten möglichst viele Beschäftigte in Kurzarbeit, und es konnten hierdurch betriebsbedingte Kündigungen vermieden werden.

Die laufenden Abschreibungen betragen im Berichtszeitraum 0 T€, da das Anlagevermögen bereits im letzten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 auf die Liquidationswerte abgeschrieben wurde. Die Abschreibungen auf Anlagenzugänge im Zeitraum 01 – 05.2021, die zu keiner Erhöhung des Liquidationswerts führen, sind Bestandteil der sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich im Rumpf-Geschäftsjahr auf 2.287 T€. Darin enthalten sind Abschreibungen / Abwertungen bei Sachanlagen infolge der Abkehr von der Going Concern-Prämisse mit 875 T€, Vorfälligkeitsentschädigungen mit 93 T€ und erhöhte Beratungsaufwendungen im Rahmen des Insolvenzverfahrens mit 789 T€.

### Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft hat sich insgesamt um 1.327 T€ gegenüber dem Vorjahr erhöht und beträgt zum 31. Mai 2021 36.570 T€. Hierin ist ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag von 11.483 T€ enthalten.

Im Berichtszeitraum 01. - 05.2021 wurden insgesamt Investitionen in Höhe von 934 T€ durchgeführt. Bei den Investitionen handelt es sich im Wesentlichen um Anlagen im Bau (flugtechnische Anlagen). Da die Bilanzierung zu Liquidationswerten erfolgt und die Zugänge bei den Anlagen im Bau den Liquidationswert i.d.R. nicht oder nur geringfügig erhöhen, wurden die Anlagezugänge des Berichtszeitraums überwiegend wieder abgeschrieben (vgl. auch die entsprechenden Ausführungen zur Ertragslage).

Das Umlaufvermögen ist in Summe um 3.026 T€ niedriger als im Vorjahr. Die Vorräte blieben nahezu gleich (32 T€ vs. 30 T€ im Vorjahr). Die Forderungen aus Lieferung und Leistung sind von 168 T€ um 35 T€ auf 203 T€ angestiegen. Deutlich gesunken sind die liquiden Mittel (Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten). Diese

haben sich von 4.331 T€ im Vorjahr auf 1.351 T€ reduziert, was im Wesentlichen auf den erwirtschafteten Verlust im Berichtszeitraum zurückzuführen ist.

Aufgrund des im Berichtszeitraum erwirtschafteten Fehlbetrags in Höhe von -4.390 T€ (Vorjahr: -10.223 T€) hat sich das Eigenkapital entsprechend auf -11.483 T€ reduziert. Dieses wird nach § 268 Abs. 3 HGB als nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag auf der Aktivseite ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 822 T€ reduziert. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf eine Ausgleichsforderung in Zusammenhang mit Zinsswap-Verträgen, die im letzten Abschluss (31.12.2020) noch als sonstige Rückstellung erfasst war. Zwischenzeitlich ist eine Konkretisierung des Sachverhalts eingetreten und die Verpflichtung ist als Teil der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erfasst.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind von 8.156 T€ um 1.034 T€ auf 9.190 T€ gestiegen (vgl. auch die vorstehenden Ausführungen zu den sonstigen Rückstellungen). Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 34 T€ auf 284 T€

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern sind gegenüber dem Vorjahr um 305 T€ auf 19.990 T€ gestiegen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten sind deutlich von 113 T€ auf 842 T€ angestiegen. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf aufgelaufene Lohn- und Gehaltsverbindlichkeiten aufgrund der Zahlungseinstellung ab März 2021.

### Finanzlage

Die Finanzlage wird auf der Basis einer Kapitalflussrechnung ermittelt, die allgemeinen betriebswirtschaftlichen Grundsätzen folgt. Die Zinsaufwendungen sind Teil des Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Die Leistungsbeziehungen zu Gesellschaftern (Darlehen und sonstige Lieferungen und Leistungen) sind vollumfänglich Teil des Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit.

Der Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug für das Rumpf-Geschäftsjahr 01-05.2021 insgesamt 2.611T€ (Vorjahr: -330 T€).

Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit belief sich im Berichtszeitraum auf -934 T€ (Vorjahr -3.527 T€). Die Investitionen betreffen im Wesentlichen Anlagen im Bau (flugtechnische Anlagen).

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit betrug im Betrachtungszeitraum 246 T€ (Vorjahr: 4.449 T€).

Zum 31. Mai 2021 betragen die liquiden Mittel (Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten) 1.351 T€ (Vorjahr: 4.331 T€). Für die Flughafen Friedrichshafen GmbH wurde mit der Fortdauer der Pandemie Anfang des Jahres 2021 deutlich, dass die FFG rechnerisch überschuldet war, was die Geschäftsführung zu dem eingangs erwähnten Schritt der Insolvenzanmeldung im Schutzschirmverfahren in Eigenverwaltung zwang. Ab März 2021 erfolgte die Zahlungseinstellung.

## C. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

### C. 1. Zukunftsorientierte Angaben:

Die Zukunft der Flughafen Friedrichshafen GmbH hängt zunächst davon ab, dass das im Februar 2021 beantragte und zum 1. Juni 2021 eröffnete Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung mittels des vorgesehenen Insolvenzplans und des Umstrukturierungsplans überwunden werden kann.

Die im Rahmen des Finanzierungspaketes und des Umstrukturierungsplanes entwickelte Veräußerung und Rückmiete der Flughafengrundstücke und -gebäude wurde konkretisiert und mündete nach Verhandlungen in einen Verkaufsvertrag und einen Mietvertrag, der Ende Juli 2021 notariell beurkundet wurde. Die Verträge stehen unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Gläubigerversammlung dem Insolvenzplan zustimmt und dieser rechtskräftig bestätigt wird. Die Gläubigerversammlung stimmte Ende Juli dem Insolvenzplan einstimmig zu. Er steht noch unter der aufschiebenden Bedingung, dass die EU-Kommission dem Umstrukturierungsplan und somit der weiteren Finanzierung des Flughafens zustimmt. Der Umstrukturierungsplan wurde Ende September bei der EU-Kommission im Entwurf eingereicht. Nach Zustimmung der EU-Kommission kann der Insolvenzplan rechtskräftig werden und der Flughafen wird das Insolvenzverfahren entschuldet wieder verlassen.

Einen wesentlichen Einfluss auf die weitere Finanzierung des Flughafens hat die Entlastung der Regionalflughäfen von den Flugsicherungskosten. Dadurch wird die bislang existierende Benachteiligung von Regionalflughäfen, die für die Kosten ihrer Flugsicherung selbst aufkommen müssen, beseitigt. Die dafür notwendige Änderung des Luftverkehrsgesetzes ist erfolgt. Das geänderte Gesetz trat zum 1. September 2021 in Kraft. Für die Umsetzung wurde eine Verordnung erlassen, in der Übergangsregelungen und Verfahren für die Abrechnung in den kommenden Jahren festgelegt wurden. Die ersten Abrechnungen sind auf Basis dieser Verordnung erfolgt.

Entscheidend ist, dass sich perspektivisch die Verkehre wieder normalisieren. In den Sommermonaten fanden touristische Flüge nach Heraklion, Rhodos und Antalya statt, die auf gute Nachfrage stießen. Stabil erwies sich auch die Nachfrage auf den Strecken nach Skopje und Tuzla, die hauptsächlich im Segment der Privat- und Besuchsreisen vor allem mit ethnischen Hintergründen genutzt wurden. Als neue Destination konnte Pristina ins Programm genommen werden, welche durch einen Reiseveranstalter aus dem Kosovo vermarktet und operiert wird. Die Verbindung nach Palma de Mallorca konnte im Sommer 2021 nicht realisiert werden, da mit der Fluggesellschaft, die für diese Verbindung vorgesehen war, keine wirtschaftlich auskömmliche Einigung zu erzielen war. Die Strecke nach Frankfurt hat die Lufthansa Mitte September wieder aufgenommen. Als neue Verbindung wurde seitens Wizz Air die Bedienung von Ohrid, Nord-Mazedonien, ab Mitte Dezember angekündigt und auch aufgenommen. Wie bereits im vergangenen Jahr steuert Wizz Air den Flugplan über die Wintermonate sehr flexibel abhängig von den Buchungsausblickten und hat bis Ende März die Flüge nach Ohrid und Tuzla temporär aus dem Programm genommen. Inzwischen hat Wizz Air mit Tirana für den Sommer 2022 eine neue Strecke angekündigt.

Der Bodensee-Airport geht davon aus, dass sich die touristische Nachfrage und die Nachfrage nach Privat- und Besuchsreisen relativ schnell erholen werden und sich damit auch diese Verkehre rasch stabilisieren. Deutlich länger wird es dauern, bis das Segment der Geschäftsreisenden zurückkehrt. Dafür ist es erforderlich, dass noch bestehende Reiseeinschränkungen zu Übersee-Destinationen in z.B. den USA oder China schrittweise gelockert werden oder gänzlich entfallen. Erste Erleichterungen sind durch die Einreisegenehmigung für Geimpfte in die USA ab November 2021 bereits erkennbar.



Der Bodensee-Airport hat in der momentanen Krisensituation die für die weitere Zukunft wesentlichen Prozesse und Aufgaben weitergeführt. Dazu gehört insbesondere das enge Monitoring der Liquidität und der Effekte der eingeleiteten Maßnahmen. Auch die weiteren, im Markt bestehenden Risiken für das Unternehmen werden 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.

Die weitere Finanzierung der Flughafen Friedrichshafen GmbH wird (teilweise) über die Gesellschafter erfolgen müssen. Die Grundvoraussetzungen dafür wurden im Herbst 2020 geschaffen. Die Flughafen Friedrichshafen GmbH erhielt inzwischen von den öffentlichen Gesellschaftern Auszahlungen der vereinbarten Darlehen für die vorübergehende Umstrukturierungshilfe und Zuzahlungen der privaten Gesellschafter in die Kapitalrücklage. Weitere Zahlungen im Rahmen der vorübergehenden Umstrukturierungshilfe sind für 2022 vorgesehen. Damit ist der Fortbestand zunächst bis in das Jahr 2022 hinein gesichert. Die mittelfristige Finanzierung, die primär durch den Investitionsbedarf getrieben ist, muss in einem Umstrukturierungsplan dargestellt werden, der inzwischen der EU-Kommission vorgelegt wurde und durch diese genehmigt werden muss. Im Rahmen dieses Umstrukturierungsplanes muss der Flughafen einen Eigenbeitrag leisten, der in etwa gleich hoch ausfallen muss, wie die Höhe der Beiträge der öffentlichen Gesellschafter. Dieser Eigenbeitrag wird durch die Veräußerung und Rückmiete der Flughafengrundstücke sichergestellt.

## C. 2. Bestandsgefährdende Risiken

Mit dem Eintritt der materiellen Insolvenz im Februar und der Eröffnung des Insolvenzverfahrens in Eigenverwaltung zum 1. Juni 2021 haben sich bestandsgefährdende Risiken realisiert. Von einer Fortführung der Unternehmenstätigkeit (Going Concern) kann für bilanzielle Zwecke zum Zeitpunkt der Prüfung des Jahresabschlusses nicht mehr ausgegangen werden, da tatsächliche bzw. rechtliche Gegebenheiten dem entgegenstehen (§ 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB). Aus diesem Grund wurde der Abschluss zum 31. Mai 2021 unter Abkehr von der Going Concern-Prämisse gemäß den Regelungen in der IDW Stellungnahme zur Rechnungslegung: „Auswirkungen einer Abkehr von der Going Concern-Prämisse auf den handelsrechtlichen Jahresabschluss (IDW RS HFA 17)“ aufgestellt.

Es ist vorgesehen, die Insolvenz mittels eines Insolvenzplans und eines von der EU-Kommission zu genehmigenden Umstrukturierungsplans zu überwinden. Beide Pläne und Verfahren wurden von der Geschäftsleitung mit Nachdruck betrieben und die Geschäftsleitung ist zuversichtlich, die Insolvenz in der ersten Jahreshälfte 2022 überwinden zu können. Für die Gläubiger ist damit zu rechnen, dass ihre Forderungen im Rahmen des Insolvenzplans nur quotaal befriedigt werden.

Für den Fall, dass der Umstrukturierungsplan nicht genehmigt werden sollte, käme es zu einer Abwicklung der Gesellschaft. Dies würde voraussichtlich einen Zeitraum von mehreren Jahren umfassen.

### C. 3. Derivative Finanzinstrumente

Die von der Flughafen Friedrichshafen GmbH eingesetzten Zinssatz-Swaps wurden infolge der Insolvenzanmeldung durch die Bank gekündigt und es wurden Entschädigungsforderungen gegenüber der Flughafen Friedrichshafen GmbH erhoben. Diese sind in der Bilanz zum 31. Mai 2021 vollumfänglich als Verbindlichkeit berücksichtigt. Abgesehen von den Zinssatz-Swaps setzt die Flughafen Friedrichshafen GmbH keine weiteren derivativen Finanzinstrumente ein.

Friedrichshafen, den 04. März 2022



Claus-Dieter Wehr  
CEO und Geschäftsführer



Alexander Reus  
Geschäftsführer