

Flughafen Friedrichshafen GmbH

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014

A. Grundlagen des Unternehmens

Die Flughafen Friedrichshafen GmbH (FFG) betreibt einen regionalen Verkehrsflughafen am Standort Friedrichshafen.

Die Umsatzerlöse setzen sich aus den drei Bereichen „operative Kernerlöse“, „operative Zusatzerlöse“ und „Non-Aviation Erlöse“ zusammen.

Als Bodensee-Airport gilt der Flughafen als Gateway zu der wirtschaftlich starken Vier-Länder-Region (Österreich, Schweiz, Liechtenstein und Deutschland). Gute Wirtschaftskennzahlen prägen das geographische Umfeld. Der Flughafen bietet der Region wichtige Anschlüsse in alle Welt und kurze Wege. Somit profitieren vom Flughafen im Besonderen die heimischen Unternehmen und die Touristikregionen. Der Standard der Flugbetriebsanlagen ist auf modernstem Niveau und entspricht höchsten internationalen Standards. Insbesondere das Instrumentenlandesystem der Kategorie IIIb und der Anti-Skid-Belag sorgen für einen hohen technischen und Sicherheits-Standard.

Die wichtigsten Märkte für die FFG bleiben wie in den Vorjahren die innerdeutschen Linienverbindungen. Dabei ist besonders die Hubanbindung nach Frankfurt mit Lufthansa hervorzuheben. Die Hubanbindung mit Turkish Airlines nach Istanbul hat sich ebenfalls gut entwickelt. Damit werden Verbindungen nach Asien und in den Mittleren Osten weiterentwickelt. Kurz vor Jahresende nahm dann mit British Airways noch eine sehr namhafte Airline den Linienbetrieb nach Friedrichshafen auf. British Airways wird zunächst saisonal im Winter 2 wöchentliche Verbindungen nach London fliegen.

Die Linienverbindungen tragen mit überwiegendem Anteil des Verkehrsaufkommens maßgeblich zum Erfolg der Flugverbindungen bei. Die Hubanbindungen sind dabei, aufgrund der Umsteigeangebote, wichtige Träger, da sie gerade im Geschäftskundensegment Verbindungen in die ganze Welt eröffnen.

Die wichtigsten Verbindungen:

Lufthansa-Gruppe	Frankfurt, Köln
InterSky	Berlin, Hamburg, Düsseldorf
Turkish Airlines	Istanbul
Hamburg Airways (Thomas Cook-Gruppe)	Schwerpunkt Touristik
Monarch Airlines	London & Manchester im Winter
Air Berlin	Palma & Ibiza im Sommer
Germania	Schwerpunkt Touristik
Wizz	Skopje/Mazedonien

B. Wirtschaftsbericht

B. 1. Geschäftsverlauf und Entwicklung der Branche

Im Berichtsjahr befand sich die Luftverkehrsbranche weiterhin unter Druck. Trotzdem ist es dem Flughafen Friedrichshafen gelungen, mit Germania und British Airways zwei namhafte Airlines neu am Standort anzusiedeln.

Neben der erfolgreichen Neuansiedlung dieser Fluggesellschaften zeigten auch einige bereits etablierte Airlines eine erfreuliche Entwicklung. Hier sind besonders die Passagierzahlen von Lufthansa und InterSky hervorzuheben. InterSky konnte sich dabei gegenüber dem Vorjahr wieder erholen und deutlich zulegen. Lufthansa konnte auf der Strecke nach Frankfurt ebenfalls zulegen.

Air Berlin operierte wie in den Vorjahren ein Sommerprogramm auf die Balearen. Trotz der doch erheblichen Airport-Reduzierungen ein klares Signal der Fluggesellschaft.

Nach 2-jähriger Abwesenheit konnte auch die Strecke nach Tunesien durch Tunis Air saisonal wieder aufgenommen werden.

Erfreulich verlaufen ist die Entwicklung von Turkish Airlines. Die guten Auslastungen des ersten Betriebsjahres konnten fortgesetzt werden und führten zu einer Aufstockung der Verbindungen von vier auf fünf wöchentliche Verbindungen ab Sommer 2014.

Auch Monarch Airlines hat das Winterprogramm wieder erfolgreich aufgenommen. Im Winter kam British Airways mit Flügen nach London-Gatwick, jetzt im Liniendienst, neu hinzu. Transavia konnte die Streckenergebnisse nach Rotterdam stabilisieren.

Ebenfalls im Winterflugplan wurde das touristische Programm zu den Kanaren stabilisiert. Dazu kommt die Wiederaufnahme der Flüge nach Hurghada in Ägypten nach deren Aussetzung aufgrund der Unruhen in 2013.

Im Herbst 2014 hat der Flughafen Friedrichshafen den Luftfrachtbetrieb neu aufgenommen. Mit der Fa. Apron aus Stuttgart konnte hierzu ein erfahrener und gut vernetzter Kooperationspartner gewonnen werden.

Bundesweit steht die Branche, speziell die Regionalflughäfen, weiter unter enormem Druck mit gebremstem oder teilweise sogar stark rückläufigem Wachstum. Das Umfeld des Flughafens Friedrichshafen ist auch 2014 wieder vom scharfen Wettbewerb der Flughäfen gekennzeichnet gewesen.

Das Einzugsgebiet Friedrichshafens überlappt sich dabei mit dem Hub in Stuttgart (Germanwings), München (Lufthansa) und Zürich (Swiss). Dazu kommt noch der geographisch nahegelegene Flugplatz in Memmingen mit seinem eher touristischen Angebot.

Für einen kleineren Regionalflughafen wie Friedrichshafen ist die Anbindung an die Hubs der großen Airlines von überragender Bedeutung, da dies die Attraktivität des Standorts Friedrichshafen maßgeblich fördert und Friedrichshafen auf den Landkarten der Airlines und Allianzen platziert.

Im Kalenderjahr 2014 erreichte die FFG ein Passagiervolumen von 596.146 Passagieren. Dieses Ergebnis liegt 11,2 % über dem Vorjahr und ca. 7,4 % über Plan. Hauptausschlaggebend für diese Veränderungen waren die Erholung der InterSky und das Wachstum der Lufthansa im Markt sowie die Neuansiedlung von Germania mit einem starken Touristikprogramm ab Sommer 2014.

Im Vergleich zu den anderen Regionalflughäfen in Baden-Württemberg und der Umgebung von Friedrichshafen zeichnet die Passagierentwicklung ein differenzier-

teres Bild. Karlsruhe/Baden-Baden verzeichnet einen Passagierückgang um 7,1 % und Memmingen wurde mit einem Rückgang von 10,6 % getroffen.

B. 2. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Im Berichtsjahr sind Investitionen ins Anlagevermögen in Höhe von 1.143 T€ durchgeführt worden.

Als die größten Investitionen sind die Anschaffung einer Verkehrsplanungssoftware und der Generationswechsel der Landebahnbeleuchtung auf LED Technologie sowie die Anschaffung von drei gebrauchten Fluggasttreppen und eines gebrauchten Bodenstromaggregats zu nennen. Dazu wurden neue Kamerüberwachungsanlagen eingeführt, um die sich weiterentwickelnden Sicherheitsstandards umzusetzen.

Auch im Jahr 2015 sind Investitionen geplant. Diese betreffen insbesondere die Sicherheitsanlagen, die aufgrund der neuen Luftverkehrssicherheitsgesetze vorgeschrieben sind.

Die im Berichtsjahr durchgeführten und oben beschriebenen Investitionen und die Abschreibungen haben zu einer Reduzierung des Anlagevermögens der FFG geführt. Das Sachanlagevermögen hat sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 1.268 T€ reduziert.

Das Eigenkapital hat sich um den im Berichtsjahr erwirtschafteten Jahresfehlbetrag in Höhe von rd. 480 T€ auf rd. 5.765 T€ verringert. Die Eigenkapitalquote der FFG beträgt per 31. Dezember 2014 rd. 16 %.

Die langfristigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr 2014 gegenüber dem Vorjahr leicht reduziert. Als Ursache hierfür ist die vertragliche Inanspruchnahme der Pensionsrückstellung zu nennen.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr 2014 gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Als Ursache hierfür sind die Zunahme der Rückstellungen im Bereich unberechnete Lieferungen und Leistungen sowie die Zunahme der Rückstellungen für Überstunden zu nennen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich gegenüber dem Vorjahr reduziert. Die Reduktion ist auf die vertraglich vereinbarten Tilgungen in Höhe von 1.208 T€ sowie auf die Tilgung eines endfälligen Darlehens in Höhe von 1.000 T€ zurückzuführen.

Zur Sicherung der Liquidität hat die Gesellschaft bei der Stadt Friedrichshafen sowie beim Landkreis Bodenseekreis jeweils ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 3.455 T€ (Laufzeit: 28.02.2015) aufgenommen.

Die Bilanzsumme hat sich in 2014 gegenüber dem Vorjahr um 2.726 T€ reduziert.

Der Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt in 2014 1.973 T€ (Vj. 990 T€). Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit beträgt in 2014 -1.129 T€ (Vj. -694 T€) und der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit beträgt in 2014 -1.813 T€ (Vj. 430 T€).

Die Umsatzerlöse der FFG sind im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr von 10.678 T€ um 483 T€, also rd. 4,5 %, auf 11.161 T€ gestiegen. Die Umsatzerlöse setzen sich aus den drei Bereichen „operative Kernerlöse“, „operative Zusatzerlöse“ und „Non-Aviation Erlöse“ zusammen. Umsatzsteigerungen haben im Berichtsjahr in den Bereichen operative Kernerlöse sowie Non-Aviation Erlöse stattgefunden. Die operativen Kernerlöse sind gegenüber dem Vorjahr um 11,2 % gestiegen. Das Wachstum spiegelt sich im Anstieg der Passagiere in Höhe von 11,2 % im gleichen Verhältnis. Die operativen Kernerlöse pro Passagier sind unverändert (0,0 %). Der milde Winter im Jahr 2014 hat dafür gesorgt, dass die operativen Zusatzerlöse rund (-11 %) unter dem Vorjahresniveau liegen. Hier sind im Wesentlichen die Flugzeugenteisungen, die aufgrund der Witterungsverhältnisse nur unter dem Vorjahresniveau durchgeführt werden konnten, zu nennen. Die Steigerung der Non-Aviation Erlöse beträgt rd. 1,8 %. Der Bereich Parkerlöse profitierte hierbei mit einer Steigerung von rund 14,9 % (ohne Parkerlöse Mieter). Dementgegen steht eine Reduzierung im Bereich Erlöse aus der Vermarktung von Werbeflächen um ca. -3,9 %.

Die verminderten Materialaufwendungen resultieren im Wesentlichen aus geringeren Verbrauchsmengen in den Bereichen Gas, Wasser, Fernwärme, Treibstoff und Enteisungsmittel.

Dementgegen musste im Bereich bezogene Leistungen für Aircraftcleaning, Brandschutz sowie Flugbetriebstechnik mehr ausgegeben werden. Der Personalaufwand ist um rund 276 T€ gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Dies resultiert unter anderem durch den Aufbau des Personalstandes sowie dem Aufbau an Überstunden zur Bewältigung des gestiegenen Verkehrsaufkommens in den Sommermonaten und dem Entschluss, die Weihnachtsgratifikation in voller Höhe auszuzahlen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um rund 22 T€ gesenkt werden.

Da im Berichtsjahr mehr Fluggäste im Linien- und Touristikverkehr registriert wurden und gleichzeitig weitere Optimierungen umgesetzt werden konnten, kam es verglichen mit dem Vorjahr zu einer Verbesserung des operativen Ergebnisses vor Zinserträgen und Zinsaufwendungen sowie vor Steuern (EBIT). Das EBIT hat sich von -71 T€ im Vorjahr auf 350 T€ im Geschäftsjahr 2014, also um 421 T€ verbessert. Der EBITDA liegt unverändert im positiven Bereich bei 2.663 T€ und hat sich somit gegenüber dem Vorjahr weiterhin positiv entwickelt. Infolgedessen benötigt die FFG keinerlei Betriebsbeihilfen.

Die FFG schließt das Geschäftsjahr mit einem Jahresfehlbetrag von 480 T€ (Vj. 1:199 T€ Jahresfehlbetrag), und einer positiven Abweichung zur Planung um rund 194 T€ ab.

Insgesamt ist die Geschäftsführung mit der Entwicklung des Geschäftsjahres zufrieden.

C. Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres:

In der Gesellschafterversammlung vom 10. Februar 2015 wurde beschlossen, dass im Rahmen einer vereinfachten Kapitalherabsetzung der gesamte Bilanzverlust gegen das Gezeichnete Kapital, die Kapitalrücklage und die Anderen Gewinnrücklage gebucht wird und anschließend eine Sachkapitalerhöhung durch Einbringung der Gesellschafterdarlehen der Stadt Friedrichshafen und des Bodenseekreis durchgeführt wird.

Darüber hinaus hat es keine wesentlichen Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der gegeben.

D. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Zukunftsorientierte Angaben:

Mit dem Streckenausbau von Turkish Airlines und der Ansiedlung von Germania sind wichtige Meilensteine für das kommende Jahr gelegt. Turkish Airlines hat für 2015 den Ausbau der Verbindungen zu täglichen Flügen zum Drehkreuz Istanbul bekannt gegeben.

Darüber hinaus wird ab April 2015 die Fluggastkontrolle an ein Dienstleistungsunternehmen fremdvergeben.

Mit Germania konnten wir eine weitere etablierte und traditionsreiche deutsche Fluggesellschaft akquirieren. Im Sommer wurden zunächst fünf wöchentliche Linienvflüge durchgeführt. Für 2015 ist eine Übernahme der Strecken des Veranstalters Thomas Cook avisiert.

Lufthansa avisiert für 2015 aufgrund der guten Entwicklung in 2013 und 2014 den Einsatz eines größeren Fluggerätes, um dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nach Frankfurt gerecht zu werden und weiter wachsen zu können. Die strategischen Entwicklungen in der Lufthansa Gruppe („Wings“) werden abzuwarten bleiben, um ihren Einfluss auf Strecken nach Friedrichshafen beurteilen zu können.

Oberstes Ziel ist die Stabilisierung der Verkehrsvolumina und die Ausweitung in allen Kundensegmenten sowie die Vergrößerung der Destinationsvielfalt. Darüber hinaus gilt es, weitere Drehkreuzanschlüsse zu schaffen und die Bestandskunden zu halten. In Anbetracht der teils schwierigen Lage auf der Airline-Seite ein sehr wichtiger Baustein.

Die Gesellschaft geht davon aus, dass sich sowohl die Passagierzahl als auch das EBIT in 2015 weiter leicht positiv entwickeln.

Die FFG unterliegt einer Vielzahl von Chancen und Risiken, mit denen jedes unternehmerische Handeln verbunden ist. Die FFG versucht die Chancen zu nutzen und geht dafür auch Risiken ein, soweit sie für beherrschbar angesehen werden. Hierfür hat die FFG seit 2001 ein Risikomanagementsystem eingerichtet. Ein Team von erfahrenen Mitarbeitern analysiert in regelmäßigen Abständen Gefahrenpotentiale,

bewertet diese, macht Vorschläge zur Risikobewältigung und berichtet an die nächsthöhere Ebene - Geschäftsführung. Finanzwirtschaftliche Unternehmensplanungen und andere Informationssysteme unterstützen das Risikomanagement der FFG. Im Berichtsjahr 2014 wurden insgesamt vier Risikoberichte erstellt und in die Quartalsberichte an Aufsichtsrat sowie Gesellschafter eingearbeitet.

Im Geschäftsjahr 2014 haben sich keine grundsätzlichen Änderungen bezüglich der Risikoeinstufung für existenzbedrohende Risiken ergeben. Als existenzbedrohend wird weiterhin das Risiko „Luftfahrthaftpflicht, Krieg und Terror“ angesehen, welchem auch durch eine weitere Aufstockung der Versicherungssumme unter Risiko- und Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten nicht sinnvoll begegnet werden kann. Ferner wurde das Risiko „Liquidität“ im Berichtsjahr weiterhin in jedem Quartal als entwicklungsbeeinträchtigend eingestuft.

Die FFG muss sich in allen Segmenten weiterhin breit aufstellen, um auf Schwankungen und Krisen in der Branche vorbereitet zu sein und diese besser ausgleichen zu können. Die Bandbreite der Angebote am Flughafen Friedrichshafen ist dabei ausschlaggebend, d.h. eine breite Palette an Airlines, Destinationen und Marktsegmenten ist nötig, um Schwankungen in den einzelnen Segmenten durch andere Segmente ausgleichen zu können.

Risiken sind in Deutschland für den Luftverkehr weiterhin gegeben. Der Luftverkehrsmarkt in Deutschland bleibt unverändert unter Druck und eine drohende wirtschaftliche Abschwächung könnte diesen Druck weiter erhöhen. Viele der großen Airlines (Netzcarrier) haben sich aus der Fläche auf ihre Hubs zurückgezogen.

Ein teilweise ruinöser Wettbewerb, gerade im Low-Cost-Segment, scheint sich nach den Ankündigungen der Ryanair für den deutschen Markt abzuzeichnen.

Friedrichshafen wird als kleinerer Regionalflughafen von dieser Entwicklung auch getroffen, wenn auch vergleichsweise gering. Bisher konnten die Auswirkungen minimiert werden. Dazu trug speziell der traditionell starke Geschäftsreiseverkehr in und aus der Region bei.

Zusätzlicher Druck entsteht auch durch die niedrige Mehrwertsteuer und das Fehlen der Luftverkehrssteuer in der Schweiz. In Konsequenz entsteht dadurch ein Preis-

druck auf den Flughafen Friedrichshafen. Der Flughafen Zürich profitiert dabei als Hub zusätzlich vom Hebeleffekt und der Kaufkraft des Schweizer Franken gegenüber den meisten anderen Währungen, was zu einer gestiegenen Reiselust der Schweizer Bevölkerung geführt hat.

Die Infrastruktur des Flughafens rührt zum Teil noch aus Bauphasen in der Frühzeit des Flughafens her. Das Alter einiger Liegenschaften und deren technische Standards bedingen eine in Teilen alte und anfällige Struktur. Dies betrifft insbesondere die Verkabelung zu den Navigationshilfen und Telekommunikationsanlagen.

Besonderes Augenmerk gilt dem Kontrollturm (Tower). Das Gebäude stammt aus dem Jahr 1952 und erfüllt noch die heutigen technischen Anforderungen. Damit ist zum jetzigen Zeitpunkt die volle Funktionsfähigkeit gegeben. Bei einer Änderung oder Verschärfung von Standards oder Regularien droht jedoch eine Einschränkung der Funktionsfähigkeit. Daher sind bereits Planungen im Gang hinsichtlich einer Neugestaltung und möglichen technischen Umsetzung.

In den letzten Jahren wurden zudem die Umweltauflagen deutlich verschärft. Eigene Kläranlagen, Müllsammel- und Trennstellen und eine EMAS Zertifizierung sind etabliert, um das Risiko umweltrelevanter Vorfälle zu mindern. Der Flughafen Friedrichshafen ist seit nunmehr zehn Jahren erfolgreich EMAS zertifiziert, und hat dafür auch eine besondere Anerkennung erhalten.

Chancen bestehen in unserem Marktumfeld auf verschiedenen Ebenen. Der hohe Auslastungsgrad anderer Flughäfen und der damit verbundenen Komplexitäten schafft Attraktivität für Friedrichshafen gegenüber anderen Flughäfen. Das wirtschaftlich starke Umfeld lässt auch die berechtigte Hoffnung auf Wachstum zu.

Die Erhöhung der Flugfrequenz von Turkish Airlines und das ausgeweitete Touristikprogramm für 2014 bestätigen die Potenziale. Bei strikter Kostenkontrolle bedeutet ein Wachstum im Passagierverkehr gleichzeitig eine bessere Auslastung der Infrastruktur und schlägt sich auch im Ergebnis der FFG nieder. Dies setzt den Trend der wirtschaftlichen Erholung bei der Flughafen Friedrichshafen GmbH fort.

Dazu möchte die FFG in Zukunft weitere Service-Nischen erschließen. Dazu gehören, nach der Umsetzung des Luftfracht-Projektes in 2014, auch Planungen für eine Lounge für Premium-Gäste sowie weitere Angebote im Bereich Non-Aviation.

Die Finanzlage der Gesellschaft kann als ausreichend angesehen werden. Die mittelfristige Finanzplanung reicht unter Berücksichtigung der am 10. Februar 2015 beschlossenen Umwandlung von Fremdkapital in Eigenkapital (Gesellschafterdarlehen der Stadt Friedrichshafen und dem Landkreis Bodenseekreis über 6.934 T€) für die in der Mittelfristplanung bis Ende 2018 Investitionen und planmäßigen Kredittilgungen aus. Der frühestens für das Jahr 2019 geplante Neubau des Towers für rund T€ 3.000 auf Grund neuester technischer Anforderungen, kann nicht vollständig aus dem operativen Cash-Flow gedeckt werden. Mit Gesellschafterbeschluss vom Dezember 2013 hat die Gesellschafterversammlung hier bereits ihre Unterstützung signalisiert. Der Cash Flow aus laufender Betriebstätigkeit hat sich in 2014 weiter positiv entwickelt. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten belaufen sich am Jahresende 2014 auf 17.302 T€, einem Rückgang zum Vorjahr von 2.222 T€.

Es ist darüber hinaus geplant, dass die Rückzahlung der stillen Beteiligungen im Jahr 2017 erfolgen soll, sobald die Gesellschaft einen Jahresüberschuss erwirtschaftet. Auch hier ist der Liquiditätsbedarf durch eine weitere Kreditaufnahme bzw. Gesellschafterdarlehen mittelfristig abzudecken.

Die Gesellschaft rechnet für das kommende Geschäftsjahr mit 596.414 Passagieren und einem um 97 T€ verbesserten Jahresfehlbetrag. Das geplante EBIT soll auf 372 T€ und das EBITDA auf 2.748 T€ ansteigen.

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 10. Februar 2015

gez. Gerold Tumulka

