
Technische Werke Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

Inhaltsverzeichnis Lagebericht

1	Grundlagen des Unternehmens	2
1.1	Geschäftsmodell	2
1.2	Strategie und Ziele	2
2	Wirtschaftsbericht	4
2.1	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	4
2.2	Geschäftsverlauf	4
2.3	Wirtschaftliche Entwicklung	5
2.3.1	Ertragslage	5
2.3.2	Vermögens- und Finanzlage	16
2.3.3	Bilanzentwicklung	17
2.3.4	Finanzielle Leistungsindikatoren	18
2.3.5	Beteiligungen	18
3	Prognose-, Chancen- und Risikobericht	19
3.1	Prognosebericht	19
3.2	Chancen- und Risikobericht	20

1 Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Schwerpunkt unserer operativen Geschäftsaktivitäten ist der Betrieb von Parkhäusern. Darüber hinaus halten wir Beteiligungen an Gesellschaften des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie an der Stadtwerk am See GmbH & Co. KG (SWSee). Die kaufmännische und verkehrswirtschaftliche Leistungserbringung für die Verkehrsgesellschaften ist ein weiterer Bestandteil unseres Geschäftsmodells.

In Friedrichshafen betreiben wir vier Parkhäuser – „Altstadt“, „Am See“, „Am Stadtbahnhof“ und „Sportpark“- in Summe mit insgesamt knapp 1.800 Stellplätzen. Der Betrieb wird durch Personal der SWSee gewährleistet. Basis ist ein Rahmenvertrag mit konkretisierenden Leistungsscheinen zu den Bereichen Geschäftsführung, Betriebsführung und kaufmännische Dienstleistungen.

1.2 Strategie und Ziele

Das langjährige Sanierungsprogramm für die Parkhäuser „Am See“, „Am Stadtbahnhof“ und „Altstadt“ kommt 2022 mit dem letzten Abschnitt, dem Einfahrtsbereich des Parkhauses „Altstadt“, zum Abschluss.

Die schwierigen Rahmenbedingungen für einen wirtschaftlichen Betrieb, insbesondere des Parkhauses „Sportpark“, sind nach wie vor unverändert. Dies kann durch Management-Maßnahmen nur eingeschränkt kompensiert werden.

Die 2020 eingesetzte Corona-Pandemie hat auch 2021 das allgemeine Mobilitätsverhalten beeinflusst und wird sich aller Voraussicht nach auch in 2022 auswirken.

Zur Refinanzierung der Sanierungsinvestitionen und damit zur Verbesserung der Kostendeckung des Parkhausbetriebes sind Anpassungen der Parkhausentgelte ab dem 2. Quartal 2022 geplant.

SWSee hat – wie die gesamte Energiewirtschaft – ab Mitte 2021 einen bis dahin nie gekannten Anstieg der Energiepreise an den Börsen erlebt, verbunden mit einer ebenfalls stark gestiegenen Volatilität. Dies hat sich erheblich auf die Preise, Mengen- und Kundenentwicklung ausgewirkt und wird sich auch 2022 weiter fortsetzen. Die Roherträge einzelner Kundengruppen

sind teilweise massiv eingebrochen. Nach wie vor präsentiert sich der Energieeinkauf sehr volatil. Diese Rahmenbedingungen werden auch 2022 die Geschäftstätigkeit von SWSee stark beeinflussen; signifikante Ergebnisverschlechterungen sind nicht auszuschließen. Entgegen früheren Zeiten dominieren die Risiken die Chancen in punkto Ergebnisbeitrag.

In 2021 hat die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH (SVF) die Neuvergabe der Verkehrsleistungen zum 1.1.2024 ausgeschrieben. Das neue Stadtbuskonzept wird sich erheblich von dem jetzigen unterscheiden, allein schon durch die vorgeschriebene „Eigenerbringungsquote“. Darüber hinaus werden alternative und nachhaltige Antriebe das Konzept bestimmen. Es wird mit einer signifikanten Steigerung des Betriebsdefizits gerechnet, wobei deren Größenordnung noch nicht abschätzbar ist. Aufgrund der Organbeziehung wird der SVF-Fehlbetrag das TWF-Ergebnis in Zukunft maßgeblich negativ prägen.

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (BOB) hat 2021 die Umstellung auf den elektrifizierten Betrieb der Südbahn vollzogen und fährt seit Ende 2021 elektrisch. Dazu wurden die bis dahin eingesetzten Dieseltriebwagen durch (gebrauchte) Elektrotriebwagen ersetzt. Die Finanzierung war überwiegend durch erwirtschaftete Rücklagen möglich, so dass die Gesellschafter keine Finanzierungsbeiträge leisten mussten. In Erwartung einer Normalisierung der ÖPNV-Nutzung sind mittelfristig auch keine Betriebskostenzuschüsse erforderlich.

Die Corona-Pandemie hat der Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG (KRB) sowohl 2020 wie auch 2021 infolge ausbleibender Fahrgäste ein signifikantes Defizit beschert. Entsprechend dem Gesellschaftsanteil hat TWF 50% der Verlustabdeckung zu tragen. Den aktuellen Einschränkungen wird bis auf weiteres mit Betriebsoptimierungen begegnet.

Die Flughafen Friedrichshafen GmbH war 2021 geprägt von zwei Meta-Themen: Die fortgesetzten Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Flugverkehr sowie die Umsetzung der Insolvenz in Eigenregie. Die EU-Kommission genehmigte am 11. März 2022 die Beihilfen der öffentlichen Gesellschafter im Rahmen eines beihilferechtlichen Prüfungsverfahrens. Nach der Genehmigung des Umstrukturierungsplans durch die EU-Kommission kann nun das zuständige Insolvenzgericht Ravensburg den Insolvenzplan bestätigen und danach die Aufhebung des Insolvenzverfahrens in Eigenverwaltung beschließen. Dies ist zum 01.04.2022 erfolgt. Der Bodensee-Airport wird danach entschuldet sein und steht damit auf einer soliden finanziellen Basis. TWF hat 2021 den beschlossenen Beitrag zum Gesamtfinanzierungskonzept geleistet und wird auch für die weiteren Jahre die vereinbarten Zuwendungen leisten.

Durch die vereinbarte Garantiedividende der SWSee können die zu tragenden Defizite bis auf weiteres überkompensiert werden.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt ist laut Statistischem Bundesamt zwar im Jahr 2021 um 2,9% gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Dennoch ist die Wirtschaftsleistung im 4. Quartal 2021 um 1,1% niedriger als im 4. Quartal 2019, dem Quartal vor Beginn der Corona-Krise. Die deutsche Wirtschaft hat sich somit trotz zunehmender Liefer- und Materialengpässe etwas erholt, nach dem das Corona-Krisenjahr 2020 deutliche Spuren in nahezu allen Wirtschaftsbereichen hinterlassen hatte.

Unmittelbar ausgewirkt hat sich 2021 – wie bereits 2020 – die Corona-Pandemie durch geändertes Parkverhalten, Einschränkungen im Busbetrieb und geringere Fahrgäste in Bussen, Bahnen und auf den Katamaranen.

2.2 Geschäftsverlauf

Das Ergebnis unseres Unternehmens wird im Wesentlichen von den Ergebnisbeiträgen der Parkhäuser, den Verlustzuweisungen der SVF und dem Ergebnisanteil der SWSee bestimmt.

Das Geschäftsfeld „Parkierung“ ist im Jahr 2021 maßgeblich beeinflusst worden von der anhaltenden Corona-Pandemie und der Sanierung im Parkhaus „Altstadt“. Die Zahl der Kurzparker ist in 2021 zurückgegangen: etwa 40.000 Kurzparker weniger als im Jahr 2020 haben auch die Gesamterlöse dort um rund 100 TEUR schrumpfen lassen. Weiterhin unterproportional belegt ist das Parkhaus „Sportpark“.

Die anhaltend hohen Aufwendungen sind – wie bereits in den Vorjahren – durch die Umsetzung des im Jahr 2013 für alle drei Innenstadt-Parkhäuser beschlossenen Sanierungs- und Gestaltungskonzepts geprägt.

Die SWSee blickt infolge der anspruchsvollen Rahmenbedingungen und der Entwicklungen am Energiemarkt mit einem Überschuss von 7,2 Mio. EUR auf ein sehr angespanntes Jahr zurück. Die Konzessionsabgaben sowie die Garantiedividende werden voll erwirtschaftet.

Insgesamt fällt der Jahresüberschuss von TWF in Höhe von 995 TEUR deutlich besser aus als geplant und auch gegenüber dem Vorjahr. Ursächlich ist das signifikant bessere Ergebnis des Stadtverkehrs aufgrund der nicht geplanten Ausgleichszahlungen aus dem staatlichen „ÖPNV-Rettungsschirm“ von Bund und Land Baden-Württemberg in Höhe von insgesamt 1.151 TEUR. Auch außerordentlich hohe Steuereffekte aus dem Vorjahr entfallen 2021.

2.3 Wirtschaftliche Entwicklung

2.3.1 Ertragslage

2.3.1.1 Überblick

Die Umsatzerlöse enthalten neben den Einnahmen aus Parkierung auch die Leistungen für die Betriebsführungen der ÖPNV-Beteiligungen.	Gewinn- und Verlustrechnung	Ist 2020	Plan 2021	Ist 2021
		TEUR	TEUR	TEUR
	Umsätze	3.453	3.378	3.496
	Sonstige Erträge	290	1	87
	Materialaufwand	-2.827	-2.498	-2.862
	Abschreibungen	-1.227	-1.160	-1.177
	Sonstige Aufwendungen	-709	-651	-588
	Zinsergebnis	-109	-114	-112
	Beteiligungsergebnis	2.706	1.452	2.381
	Steuern	-1.401	-403	-229
	Jahresüberschuss	176	5	995

Die Umsätze sind auf dem Niveau des Vorjahres, wobei die Erlöse aus Parkierung rund 100 TEUR geringer ausfielen, während die aus weiterverrechneten Aufwendungen resultierenden Erlöse für Dienstleistungen an Verkehrsbetriebe um rund 140 TEUR höher ausfielen.

Im Materialaufwand enthalten sind vor allem die Instandhaltungen und weitere Aufwendungen für bezogene Leistungen für die Parkierungsanlagen sowie Aufwendungen aus dem Dienstleistungs-Rahmenvertrag mit der SWSee. Er liegt – wie die Umsätze – auf Vorjahresniveau, gleichzeitig aber deutlich über Plan.

Die Garantiedividende inkl. Steuerzuweisungen der SWSee (5.158 TEUR) liegt mit 127 TEUR unter dem Planwert (5.248 TEUR) und mit 302 TEUR unter dem Vorjahr (5.423 TEUR). Sie schlägt sich im Beteiligungsergebnis nieder.

Unterschiedliche steuerliche Bewertungsgrundlagen 2020 zwischen TWF und SWSee (Drohverlustrückstellungen, erhöhte Pauschalwertberichtigung, Wertabschreibung einer Beteiligung) führten im Vorjahr zu einer außerordentlich hohen Steuerlast für TWF. Im laufenden Geschäftsjahr ist dies nicht der Fall.

2.3.1.2 Bericht zu den einzelnen Geschäftsbereichen

2.3.1.2.1 TWF Allgemein

Den bedeutendsten Beitrag zum Jahresergebnis stellt die Garantiedividende von der SWSee dar. Der auf uns entfallende Gewinnanteil beträgt 5.158 TEUR. Unsere Beteiligungsquote an der SWSee beträgt zum Stichtag 31. Dezember 2021 74,90 %.

Bei den Aufwendungen aus der Verlustübernahme der Verkehrsunternehmen SVF und KRB liegen wir mit 2.530 TEUR deutlich unter Plan (3.548 TEUR) und auch unter dem Vorjahreswert (2.623 TEUR).

In Summe trägt das Beteiligungsergebnis inkl. Wertberichtigung FFG-Darlehen mit 2.381 TEUR zu unserem Erfolg bei und kann die Verluste des Parkhausbetriebs kompensieren.

2.3.1.2.2 TWF Parkhäuser

Im Jahresverlauf 2021 beobachteten wir - aufgrund des der Corona-Pandemie geschuldeten, veränderten Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung - Schwankungen der Nachfrage nach Stellplätzen. Während in den Monaten Januar bis Mai enorme Rückgänge der Kurzparker-Zahlen zu verzeichnen waren, konnte in den Sommermonaten Juli bis September tageweise nahezu eine Vollauslastung des Stellplatzangebots registriert werden. Insbesondere die zahlreichen Urlaubs- und Freizeitgäste am Bodensee zeichneten hierfür verantwortlich. Nach Beginn des dritten „Teil-Lockdown“ im November 2021 ging die allgemeine Nachfrage nach Stellplätzen in der Innenstadt dann jedoch wieder deutlich zurück.

Parkvorgänge (Kurzzeitparker)	Ist 2020 Tausend	Ist 2021 Tausend
Parkhaus "Altstadt"	328	309
Parkhaus "Am Stadtbahnhof"	71	61
Parkhaus "Am See"	229	221
Parkhaus "Sportpark"	20	16
Gesamt	648	607

Beim Parkhaus „Sportpark“ setzte sich aufgrund der Schließung der ZF-Arena in 2020 auch 2021 die geringe Stellplatz-Nachfrage fort. Die Schließung der ZF-Arena bleibt bis auf weiteres bestehen. Um der geringen Auslastung entgegen zu wirken, wurde ein Großteil der Stellplätze bis auf weiteres vermietet.

Die Zahl der Dauerparker erhöht sich in den drei Innenstadt-Parkhäusern mit monatlich durchschnittlich 367 leicht (Vj. 320).

Die Entwicklung der Erlöse ist im Grundsatz parallel zu den Veränderungen der Kurzparker-Zahlen zu sehen:

- Zuwachs im Parkhaus „Altstadt“ (9 TEUR) gegenüber 2020 sowie +249 TEUR im Vergleich zur Planung aufgrund der Sanierungsverschiebung in 2022,
- leichter Rückgang im Parkhaus „Am Stadtbahnhof“ (-55 TEUR) gegenüber 2020 sowie -84 TEUR gegenüber dem Planwert und
- leichter Rückgang der Erlöse beim Parkhaus „Am See“ (-64 TEUR) gegenüber 2020 und -329 TEUR im Vergleich zur Planung. Die Abweichung zum Planansatz betrifft die Sanierungsverschiebung auf das Jahr 2022.
- Im Parkhaus „Sportpark“ leicht höhere Ergebnisse erzielt als geplant: 71 TEUR statt der für 2021 geplanten 60 TEUR.

Da das Fahrrad-Parkhaus infolge einer negativen Bau-Entscheidung entgegen unserer Planung nicht realisiert wurde, entfallen die entsprechenden Positionen.

In Summe lagen die Umsatzerlöse aus Parkierung in 2021 um insgesamt 100 TEUR niedriger als im Vorjahr und um 154 TEUR niedriger als es die Wirtschaftsplanung vorsah: mit 2.116 TEUR erzielten wir aus den genannten Gründen unterdurchschnittliche Umsatzerlöse.

Umsatzerlöse	Ist 2020 TEUR	Plan 2021 TEUR	Ist 2021 TEUR
Parkhaus "Altstadt"	1.075	835	1.084
Parkhaus "Am Stadtbahnhof"	326	355	271
Fahrradparkhaus		1	
Parkhaus "Am See"	754	1.019	690
Parkhaus "Sportpark"	61	60	71
Gesamt	2.216	2.270	2.116

*Abweichung der Summen durch Rundung der Zahlen

Die Dienstleistungen für den operativen Betrieb der Parkierungsanlagen wird durch Personal der SWSee erbracht. Die vertragliche Grundlage hierfür bildet der zwischen der SWSee und uns abgeschlossene Dienstleistungs-Rahmenvertrag.

2.3.1.2.3 TWF Dienstleistungen

Für die kaufmännische und verkehrswirtschaftliche Leistungserbringung für die Verkehrsgesellschaften Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG, Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH und die Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG erhalten wir aufgrund langfristiger Verträge Betriebsführungsentgelte. Diese spiegeln sich in den Umsatzerlösen wider.

Die Leistung wird durch Personal der SWSee erbracht und weiterverrechnet, hieraus resultiert kein Ergebnisbeitrag für die TWF. Die vertragliche Grundlage bildet der zwischen der SWSee und uns abgeschlossene Dienstleistungs-Rahmenvertrag.

2.3.1.2.4 ÖPNV

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH (SVF)

Das Fahrleistungsvolumen bei den Tageslinien belief sich im Jahr 2021 auf 1.556.284 km und liegt unter der Berücksichtigung der Angebotsausweitung vom Dezember 2019 um insgesamt 107.026 km über dem Vorjahreswert (1.449.258 km). Pandemiebedingt wurde die Bedienung der Linien temporär reduziert. Unter Berücksichtigung der Abend- und Schülerverkehre beträgt die Fahrleistung insgesamt 1.652.083 km (Vorjahreswert 1.551.267 km). Sie unterschreitet den Planwert (1.775.000 km) um 7,9 % bzw. 122.917 km.

Die Folgen der Corona-Pandemie haben auf den Buslinien von Beginn an zu deutlichen Fahrgastrückgängen geführt. Nach den kontinuierlichen Zuwächsen in den Vorjahren nahmen die Fahrgastzahlen im Jahr 2021 mit insgesamt 3,14 Mio. beförderten Personen nach 2020 nochmals ab und liegen um 4,6% unter dem Vorjahreswert. Im Einzelnen stellen sich die Beförderungszahlen wie folgt dar:

	<u>2020</u>	<u>2021</u>	Veränderung
	Beförderte Personen	Beförderte Personen	in %
Regeltarif	503 349	574 122	14,1
Berufsverkehr	1 271 856	1 103 551	-13,2
Schülerverkehr	1 079 580	1 016 568	-5,8
Zwischensumme	2 854 785	2 694 241	-5,6
Schwerbehinderte	199 835	228 472	14,3
Summe Linienverkehr	3 054 620	2 922 713	-4,3
Bodenseeschule (anteilig)	230 334	212 624	-7,6
Gesamtsumme	3 284 954	3 135 337	-4,6

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen kann das Ergebnis 2021 mit einem Ergebnis vor Verlustübernahme in Höhe von 2,29 Mio. EUR als akzeptabel bezeichnet werden, zumal dieser Wert um 1 Mio. EUR unter dem geplanten Defizit liegt. Der Kostendeckungsgrad beträgt 68,8 %. Der vom Gemeinderat vorgegebene Defizitrahmen in Höhe von 3,1 Mio. EUR (Stand 17. Mai 2021) wird somit weiterhin nicht erreicht. Der Fehlbetrag ist – dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag entsprechend – in voller Höhe von der TWF auszugleichen.

Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG (KRB)

Nach den ersten drei „Gewinnjahren“ in der Unternehmensgeschichte, musste in den pandemiegeprägten Jahren 2020 und 2021 sowohl bei den Fahrgastzahlen als auch bei den Erlösen ein enormer Einbruch hingenommen werden. Trotz öffentlich-rechtlich definierter Beförderungspflicht kam das Unternehmen auch 2021 bei der Zusage von Finanzmitteln aus dem ÖPNV-Rettungsschirm nicht zum Zuge.

Nachdem in den ersten Monaten 2021 ein Lockdown verhängt wurde, ist die Fahrgastnachfrage auf ein absolutes Minimum zurückgegangen, das etwa dem Niveau des Lockdowns im Vorjahr entspricht. Erst mit den Lockerungen im Frühjahr hat sich die Fahrgastzahl – im Mai vorerst noch zögerlich – erholt. Ab Juni bis in den teilweise noch sonnigen Oktober hinein war die Nachfrage dann wieder auf insgesamt zufriedenstellendem Niveau, wenngleich anhaltend unter dem Niveau erfolgreicher Vorjahre.

Die Fahrgastzahlen haben sich wie folgt entwickelt:

	2020	2021	Veränderung
	Beförderte Personen	Beförderte Personen	in %
Regeltarif	176.051	187.798	7
Berufsverkehr	50.677	33.043	-35
Schülerverkehr	10.657	5.980	-44
Zwischensumme	237.385	226.821	-4
Schwerbehinderte	28.524	15.381	-46
Summe Linienverkehr	265.909	242.202	-9

Aufgrund der coronabedingten, schlechten betriebswirtschaftlichen Entwicklung, wurden die ursprünglich geplanten Landrevisionen für „CONSTANZE“ und „FRIDOLIN“ auf 2022 verschoben. Es wurde lediglich die bereits im Vorjahr verschobene Landrevision von „FERDINAND“ durchgeführt und der Katamaran komplett neu farblich gestaltet.

Das Ergebnis vor Verlustübernahme für das Geschäftsjahr 2021 beträgt -483 TEUR (Vj: -518 TEUR). Die beiden Gesellschafter tragen das Defizit jeweils zur Hälfte.

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (BOB)

Die wirtschaftliche Entwicklung zeigte sich im laufenden Geschäftsjahr ebenso wie bei allen anderen Verkehrsunternehmen ab Beginn der pandemiebedingten Einschränkungen anhaltend ungünstig, insbesondere über den Winter 2020/21 mit einem bundesweiten Fahrgastrückgang von 18 % im ersten Halbjahr 2021. Die Fahrgastzahlen haben sich nach dem umfangreichen Lockdown, insbesondere im wichtigen Schülerverkehr, erholt, jedoch waren die Auswirkungen bis zum Ende des Geschäftsjahres stark zu spüren.

An der Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Lindau wurde im Berichtsjahr weitergearbeitet. Inzwischen ist das Projekt fristgerecht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 fertiggestellt worden. Da seit geraumer Zeit klar ist, dass mit dem bisherigen dieselbetriebenen Fuhrpark langfristig kein Betrieb auf der elektrifizierten Südbahn mehr möglich sein wird, wurde mit dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Schienenpersonen-Nahverkehr eine Anpassung des Verkehrsdienstvertrags verhandelt und im Juli 2021 abgeschlossen. Das angepasste Bestelltgelt sichert den Verkehr der BOB im elektrischen Zeitalter. Mit dieser Grundlage konnten acht gebrauchte elektrische Triebwagen beschafft werden. Diese werden anstelle der Dieseltriebwagen für den Verkehr zwischen Friedrichshafen und Aulendorf eingesetzt.

Der für das Geschäftsjahr 2020/21 prognostizierte Jahresfehlbetrag wird letztlich zu einem Jahresüberschuss von 988 TEUR mit einem Kostendeckungsgrad von 111 % und liegt somit um 1.603 TEUR über Plan. Ursächlich für die positive Abweichung sind insbesondere ungeplante Einmaleffekte, bspw. 906 TEUR Erlös aus einem Versicherungsfall.

2.3.1.2.5 Flughafen Friedrichshafen GmbH (FFG)

Neben dem operativen, jedoch pandemiebedingt sehr eingeschränkten Flugbetrieb war die Abwicklung der Insolvenz in Eigenregie prägendes Element in 2021. Der von den Gesellschaftern beschlossene Sanierungsplan obliegt der EU-Zustimmung. Diese ging im März 2022 ein.

Bestandteil des Sanierungsplans sind diverse Maßnahmen zur wirtschaftlichen Restrukturierung. Dies beinhaltet auch den Verkauf von Vermögensgegenständen (Grundstücken). Hieraus resultieren Buchgewinne, die das Jahresergebnis in zweistelliger Millionenhöhe prägen. Für die TWF sind lediglich die Finanzierungsbeiträge zum Sanierungsplan relevant. In 2021 war dies ein neu gewährtes Darlehen in Höhe von 248 TEUR, das mangels Werthaltigkeit wertberichtigt wurde.

2.3.1.2.6 Stadtwerk am See GmbH & Co. KG (SWSee)

Von der SWSee haben wir die folgenden Informationen erhalten, die wir im weiteren Verlauf des Textes aus deren Lagebericht übernehmen:

Mit einem um 1 Mio. EUR unter Plan liegenden Jahresüberschuss kann der Geschäftsverlauf 2021 vor dem Hintergrund des bezogen auf die Energiemarktpreisentwicklung extrem schwierigen und von der Corona-Pandemie geprägten Geschäftsumfelds insgesamt als sehr zufriedenstellend bezeichnet werden.

Insgesamt verzeichnen wir unterschiedliche Effekte:

Wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung 2021 nahmen die Energiepreise. Die vor allem im zweiten Halbjahr dramatisch gestiegenen Strom- und Gaspreise ließen die Einkaufskosten explodieren, während mit Preisanpassungen nur zeitverzögert reagiert werden konnte. Die Folge sind signifikante Rohertragseinbrüche im Vertrieb. Als Gegenmaßnahme haben wir sehr früh mit starken Preisanpassungen reagiert und dabei auch akzeptiert, dass wir Kunden verlieren.

In unserem gesamten Stromnetzgebiet kam es nur zu wenigen Versorgungsunterbrechungen. Nach Abschluss eines Großprojekts in 2020 sind unsere Dienstleistungserlöse in 2021 wieder gesunken auf 13,7 Mio. EUR. Im Berichtsjahr verzeichnen wir einen Anstieg des Ausbaus der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Sektor. Bis Ende 2021 hatten wir insgesamt 325 Ladepunkte in Betrieb.

Ertragslage

Der Jahresüberschuss liegt mit 7,2 Mio. EUR unter Plan (1,0 Mio. EUR) und ca. 2,6 Mio. EUR unter dem Vorjahr.

Der Rohertrag im Vertrieb liegt um 6,8 Mio. EUR unter dem des Vorjahres, im Wesentlichen herrührend aus einer Reduzierung im

Gewinn- und Verlustrechnung	2020 Ist Mio. EUR	2021 Plan Mio. EUR	2021 Ist Mio. EUR
Umsätze	205,0	257,3	260,6
Sonstige Erträge	1,7	3,2	8,3
Materialaufwand	-146,1	-201,5	-213,4
Personalaufwand	-26,5	-27,2	-27,0
Abschreibungen	-11,0	-10,4	-10,7
Sonstige Aufwendungen	-11,2	-11,2	-9,4
Zinsergebnis	-1,5	-1,7	-1,5
Beteiligungsergebnis	1,2	1,0	1,2
Steuern	-1,7	-1,3	-1,0
Jahresüberschuss	9,8	8,2	7,2

Stromvertrieb (8,4 Mio. EUR) und im Wasservertrieb (0,2 Mio. EUR). Der Rohertrag der Vertriebsdienstleistung „Mein Energiedach“ ist im Vergleich zum Vorjahr auch geringer (0,1 Mio. EUR). Gegenläufig verbesserte sich der Rohertrag in der Sparte Gas (0,4 Mio. EUR) und im Vertrieb allgemein (1,4 Mio. EUR).

In den Netzen liegen wir im Rohertrag um 0,4 Mio. EUR unter dem Vorjahr, resultierend aus der Beschaffung von Energiezeitreihen im Stromnetz, wobei die Verschlechterungen durch Ergebnissteigerungen in den Bereichen Gasnetz, Wassernetz, Telekommunikationsinfrastruktur und E-Mobilität teilweise kompensiert wurden.

Im Bereich Energiesysteme haben wir einen höheren Rohertrag als im Vorjahr (2,0 Mio. EUR); davon 0,9 Mio. EUR wachstumsbedingt sowie 1,1 Mio. EUR sonstige Erträge.

Bei den sonstigen betrieblichen Erträgen liegen wir mit 8,3 Mio. EUR um 5,1 Mio. EUR über Plan und um 6,6 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Abweichung gegenüber Plan und Vorjahr resultieren im Wesentlichen aus Bestandserhöhungen (1,5 Mio. EUR), Auflösung von Rückstellungen (1,4 Mio. EUR) sowie ein Schadenersatz in Höhe von 1,1 Mio. EUR.

Der Personalaufwand ist infolge der Tariferhöhungen sowie des Zuwachses an Beschäftigten erwartungsgemäß gestiegen (rund 0,5 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr).

Das Zinsergebnis ist gleich wie im Vorjahr und um 0,2 Mio. EUR besser als geplant. Einerseits haben wir Neuaufnahmen zu besseren als geplanten Konditionen realisiert, und andererseits konnten wir durch konzerninterne Ausleihungen günstigere als geplante Zinssätze realisieren.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme ist 2021 gegenüber dem Vorjahr um 14,3% gestiegen.

Die Erhöhung des Anlagevermögens um 5,1 Mio. EUR (3,0%) gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der weiterhin hohen Investitionstätigkeit.

Das Umlaufvermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 32,0 Mio.

EUR (82,1%) deutlich erhöht. Im wesentlichen ist das auf den preisbedingt höheren Forderungsbestand an unsere Kunden zum Bilanzstichtag und auf höhere Provisionsvorauszahlungen an Vertriebspartner zurück zu führen. Weiterhin weisen wir hier erstmals CO2-Zertifikate in Höhe von 5 Mio. EUR aus.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 10,4 Mio. EUR erhöht, die Bankverbindlichkeiten um 6,5 Mio. EUR.

Bilanz	2020	2021	2021
	Ist	Plan	Ist
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Anlagevermögen	171,5	178,3	176,6
Umlaufvermögen (ohne liquide Mittel)	38,9	44,5	70,8
Liquide Mittel	16,0	9,1	11,4
Aktiva	226,4	231,9	258,8
Eigenkapital	89,6	89,2	90,5
Sonderposten / Ertragszuschüsse	20,6	18,3	22,3
Rückstellungen	14,1	12,6	17,8
Verbindlichkeiten	102,1	111,8	128,2
Passiva	226,4	231,9	258,8

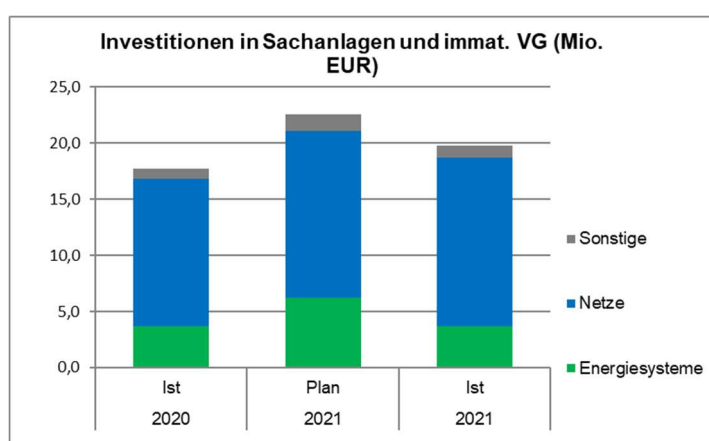
Im Jahr 2021 haben wir 20,0 Mio. EUR investiert und damit 2,0 Mio. EUR mehr als im Vorjahr. Dennoch lagen die Investitionen 3,6 Mio. EUR unter Plan, weil es unter anderem bei einem

Investitionen	2020	2021	2021
	Ist	Plan	Ist
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Immaterielle VG und Sachanlagen	17,7	22,6	19,7
Finanzanlagen	0,3	1,1	0,3
Summe	18,0	23,6	20,0

Großprojekt im Bereich Energiesysteme zu zeitlichen Verschiebungen kam.

Der überwiegende Teil der Sachanlageninvestitionen floss wie geplant mit 15,0 Mio. EUR in die Energie- und Wassernetze; 3,7 Mio. EUR haben wir in Energieerzeugungsanlagen investiert; 1,1 Mio. EUR betreffen allgemeine Betriebs- und Serviceeinrichtungen.

Wir haben in 2021 beim Regionalwerk eine Eigenkapitalzuführung in Höhe von 0,3 Mio. EUR geleistet.



Prognosebericht

Ende 2019 haben wir einen breit angelegten Strategieprozess gestartet. Dieser wurde 2020 und 2021 fortgesetzt. Auch für die kommenden Jahre setzen wir unseren Wachstumskurs fort und planen den Auf- und Ausbau bestehender und neuer Geschäftsfelder sowie die Optimierung unserer Prozesse und Produkte.

Für 2022 haben wir folgende wesentliche Vorhaben geplant:

- Wir gehen von weiterhin außerordentlich volatilen Energiemarktpreisen aus und reagieren permanent mit einem angepassten Ein- und Verkaufsmanagement.
- Wir setzen unsere Zusammenarbeit mit Vertriebspartnern fort.
- Wir investieren überdurchschnittlich in Projekte der dezentralen Energieerzeugung.
- Wir gehen von einer Verschiebung der Gasnetzübernahme in Salem aus.
- Wir planen einen signifikanten Anstieg unserer Dienstleistungen, insbesondere durch Erschließungsprojekte für Telekommunikation.
- Wir etablieren neue Dienste, insbesondere in der Wohnungswirtschaft.
- Wir planen den Beginn der Umbaumaßnahmen auf dem Gelände Kornblumenstraße.
- Wir planen konsequent weiteres Kundenwachstum; dabei sind Verluste im Kundenbestand aufgrund der erforderlichen Preismaßnahmen zu erwarten und berücksichtigt.
- Wir benötigen in nennenswertem Maße zusätzliche Mitarbeiter, um weitere Dienstleistungen zu erbringen, das hohe Investitionsprogramm abzuarbeiten sowie weitere Kunden und Produkte zu bedienen.

Im Jahr 2021 hat die Entwicklung der Preise an den Energiemärkten vieles bisher Dagewesene in den Schatten gestellt. Vielfach so hohe Preise wie noch vor einem Jahr sind nach wie vor aktuell. Mehrere Energieanbieter konnten dies nicht mehr an ihre Endkunden weitergeben und wurden zahlungsunfähig. Uns hat dies ebenfalls in dieser Dramatik überrascht. Mit regelmäßigen Preis- und Beschaffungsmaßnahmen werden wir den Entwicklungen begegnen. Der aktuelle Wirtschaftsplan steht unter dem Eindruck dieser Entwicklung. Wir haben für den Energieverkauf Parameter definiert und bewertet, von denen wir glauben, dass sie beherrsch- und gestaltbar sind. Die daraus resultierenden Ergebnisbeiträge sind aus heutiger Sicht möglich – unter schweren Anstrengungen – und haben Eingang in die ambitionierte Planung gefunden. Zusätzlich haben wir verschiedene Szenario-Abschätzungen vorgenommen. Hiernach sind drastische Preisausschläge mit unmittelbarer Ergebnisauswirkung nicht auszuschließen. Die

Ursache liegt zum einen darin, dass wir potenzielle Preissprünge nur zeitverzögert an mögliche betroffene Kundengruppen weitergeben können. Zum anderen bleiben aufgrund von Temperatur- und Abnahmeschwankungen immer Mengen bei der Energiebeschaffung offen, die kurzfristig einzukaufen sind. Beide beschriebenen Effekte können zu relevanten planabweichenden Gewinnen oder Verlusten führen. Zum Berichtszeitpunkt nehmen darüber hinaus die Kriegsgeschehnisse in der Ukraine signifikanten Einfluss auf die Geschäftsentwicklung. Weitere Preissteigerungen an den Energiemärkten, die Rohstoffverknappung und die Unsicherheiten an den Finanzmärkten machen sich bereits kostensteigernd spürbar.

Nach dem Ausbruch des Coronavirus 2020 in Deutschland sind zunächst erhebliche Befürchtungen über einen möglichen Einbruch der Ertrags- und Finanzlage entstanden. Diese blieben vorerst zu wesentlichen Teilen unbegründet. Gleichwohl haben wir im Rahmen der Wirtschaftsplanung die möglichen weiteren Entwicklungen nach kaufmännischer Vorsicht in Form potenzieller Forderungsausfälle berücksichtigt. Dies schließt allerdings nicht aus, dass weitere „Corona-Wellen“ zusätzliche und aktuell nicht einschätzbare Risiken bergen.

Die sonstigen extern vorgegebenen Parameter haben wir nach Kenntnisstand in der aktuellen Wirtschaftsplanung berücksichtigt, u.a. EEG-Umlage, CO₂-Bepreisung für fossile Brennstoffe, Beginn der 4. Regulierungsperiode im Gas 2023 / im Strom 2024 mit zu erwartender weiterer Absenkung der zulässigen Eigenkapitalverzinsung, weitere Umsetzungsmaßnahmen der DSGVO.

Der Wirtschaftsplan 2022 sieht einen Jahresüberschuss in Höhe von 7,7 Mio. EUR vor.

Finanzielle Leistungsindikatoren	2021 Ist Mio. EUR	2022 Plan Mio. EUR	2023 Prognose Mio. EUR	2024 Prognose Mio. EUR	2025 Prognose Mio. EUR	2026 Prognose Mio. EUR
Umsatz	260,6	328,7	348,8	345,9	338,6	339,9
Rohhertrag	55,5	62,0	64,8	67,7	69,6	71,5
Jahresüberschuss	7,2	7,7	9,0	9,5	9,8	10,0

Mit unseren Maßnahmen zum signifikanten Ausbau des Vertriebs- und Dienstleistungsgeschäfts planen wir trotz der schwieriger werdenden Rahmenbedingungen in den Folgejahren ab 2023 mit einer weiteren Ergebnisverbesserung.

Finanzielle Leistungsindikatoren	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	Ist	Plan	Prognose	Prognose	Prognose	Prognose
Eigenkapitalquote in %	35,7	40,5	38,2	38,4	36,6	35,7
Verschuldungsgrad (Jahre)	3,1	3,3	3,5	3,7	3,7	3,7

Der dynamische Verschuldungsgrad ist ein Indikator für die Schuldentilgungsfähigkeit. Hier orientieren wir uns an den Vorgaben für unsere bankseitigen Financial Covenants und wollen einen Wert von unter 4 einhalten. Über den Planungszeitraum erreichen wir voraussichtlich einen Wert von 3,60 bis 3,75. Damit liegen wir – auch im Verhältnis zu anderen Unternehmen – in einem akzeptablen Bereich. Gleichzeitig sichern wir uns mit der Einhaltung dieser Kennzahl die langfristige Finanzierungsfähigkeit.

Die Planung wurde im Herbst 2021 erstellt. Seither kommt es zu erheblichen Preisschwankungen auf den Energiemärkten. In 2022 kam die Lage in der Ukraine verschärfend hinzu.

Die Erreichung der Planwerte ist vor dem Hintergrund dieses Konfliktes wesentlich schwieriger geworden – möglicherweise werden wir den Plan nicht ganz erreichen. Bisher wurden keine Anpassungen der Planung vorgenommen.

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Kapitalstruktur

Die um den Jahresüberschuss bereinigte Eigenkapitalquote liegt bei 82% (Vj. 76%). Das langfristig gebundene Vermögen (57,4 Mio. EUR; Vj. 57,3 Mio. EUR) ist weitgehend durch langfristiges Kapital abzüglich Jahresüberschuss (54,7 Mio. EUR; Vj. 64,5 Mio. EUR) finanziert.

Den Großteil der Verbindlichkeiten bilden mit 8,6 Mio. EUR die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

2.3.2.2 Investitionen

2.3.2.2.1 Sachanlagen

In Sachanlagen haben wir im Berichtsjahr 1.414 TEUR investiert. Im Wesentlichen betrifft das die Sanierung des Parkhauses „Altstadt“ mit 579 TEUR, die Aufzüge im Parkhaus „Altstadt“

mit 215 TEUR und das Parkhaus „Sportpark“ mit 503 TEUR. Weitere geplante Vorhaben wurden nicht realisiert.

2.3.2.2 Finanzanlagen

Hinsichtlich der Anteile an verbundenen Unternehmen haben sich im Berichtsjahr keine Änderungen ergeben. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (SVF) haben sich von 365 TEUR auf 272 TEUR reduziert.

2.3.3 Bilanzentwicklung

Bilanz	Ist 2020 TEUR	Plan 2021 TEUR	Ist 2021 TEUR	
Die Sachanlagen dominieren mit rund 18,7 Mio. EUR und die Finanzanlagen mit rund 38,7 Mio. EUR die Aktiva.	Anlagevermögen	57.313	57.860	57.486
	Immaterielle Vermögensgegenstände	57		53
	Sachanlagen	18.445	18.857	18.714
	Finanzanlagen	38.812	39.003	38.719
	Umlaufvermögen (ohne liquide Mittel)	13.284	6.721	8.352
	Liquide Mittel	938	1.007	1.181
	Rechnungsabgrenzungsposten			
Das Umlaufvermögen ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken; hauptsächlich ist die	Aktiva	71.535	65.588	67.019
	Eigenkapital	54.771	54.710	55.666
	Rückstellungen	1.532	56	1.716
	Verbindlichkeiten	15.232	10.822	9.637
	Passiva	71.535	65.588	67.019

Rückzahlung einer Ausleihung in Höhe von 6,0 Mio. EUR. Daneben ist die Forderung der Garantiedividende in Höhe von 5,2 Mio. EUR wesentlicher Bestandteil.

Die Rückstellungen umfassen hauptsächlich Steuerrückstellungen, welche keinen Eingang in die Planung nehmen.

2.3.4 Finanzielle Leistungsindikatoren

Die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft wird hinsichtlich ihrer finanziellen Leistungsindikatoren am Umsatz, Rohergebnis sowie dem EBIT gemessen.

Die Werte entwickeln sich wie folgt:

Ergebnis-kennzahlen	Ist 2020 TEUR	Plan 2021 TEUR	Ist 2021 TEUR
Umsatzerlöse	3.453	3.378	3.496
Rohergebnis	916	881	720
EBIT I	-1.110	-1.023	-1.134

Darüber hinaus zeigt die Gesellschaft die typischen Ansätze einer Beteiligungsholding. Wir verfügen über ein hohes Eigenkapital. Das Sachanlagevermögen tritt in seiner Höhe deutlich gegenüber dem Finanzanlagevermögen zurück.

2.3.5 Beteiligungen

Zum Ende des Geschäftsjahres besteht mit folgenden sieben Unternehmen ein Beteiligungsverhältnis:

Beteiligungen (Stand: 31.12.21)	Anteil der TWF in %
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	100,0
Stadtwerk am See GmbH & Co. KG	74,9
Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG	50,0
Katamaran-Reederei Bodensee VerwaltungsGmbH	50,0
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG	27,5
Bodensee-Oberschwaben-Bahn VerwaltungsGmbH	27,5
Flughafen Friedrichshafen GmbH	4,1

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Beteiligungsergebnisse	Ist 2020 TEUR	Plan 2021 TEUR	Ist 2021 TEUR
Stadtwerk am See GmbH & Co. KG	5.423	5.248	5.158
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	-2.364	-3.278	-2.289
Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG	-259	-270	-241
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG	0	0	0
Flughafen Friedrichshafen GmbH	-94	-248	-248
Gesamt	2.706	1.452	2.381

3 Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Der Wirtschaftsplan sieht für 2022 einen Jahresüberschuss in Höhe von 293 TEUR vor. Dieses Ergebnis ist maßgeblich durch den Ergebnisbeitrag der SWSee, die Entwicklung bei den ÖPNV-Unternehmen und das Spartenergebnis der Parkhäuser bestimmt.

Die SWSee setzt ihren Strategieprozess bestehend aus den drei Säulen „Wachstum im Kerngeschäft, neue Geschäftsmodelle und Optimierung“ weiter fort. Die Wirtschaftsplanung der SWSee ist unter den aktuellen Marktbedingungen ambitioniert, die Erwirtschaftung der Garantiedividende in den kommenden Jahren ist aus heutiger Sicht aber noch möglich.

Im Planjahr 2022 gehen wir davon aus, dass in Friedrichshafen mit einer über das Jahr insgesamt etwas höheren Nachfrage nach Parkhaus-Stellplätzen als 2021 zu rechnen ist. Entgegen wirken jedoch in 2022 die zeitlich verschobenen Aufwendungen für den Abschluss der Sanierungsarbeiten im Parkhaus „Altstadt“, einhergehend mit einer zeitweisen Vollsperrung der gesamten Einrichtung. Erst ab 2023 dürften wieder „Normaljahre“ zu erwarten sein.

Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs führt das geänderte Mobilitätsverhalten nur sehr langsam zu einer Erholung der zuletzt stark reduzierten Fahrgastnachfrage und damit erneut zu einem hohen und von TWF auszugleichenden Verlust bei SVF und KRB.

Die Wirtschaftsplanung sieht noch keine Auswirkungen eines neuen Stadtbuskonzeptes vor. Aktuell läuft die Ausschreibung für die Subunternehmerleistungen. Parallel wird an der Planung für einen neuen Betriebshof gearbeitet, die die Anforderungen der EU zu berücksichtigen hat, insbesondere die sog. Eigenerbringungsquote. Völlig offen ist insofern, welche Investitionen auf das Unternehmen zukommen, wie die Konditionen der künftigen Verkehrserbringung sind und wie hoch die Kosten für den Betriebshof sein werden. Die vorgegebenen Rahmenbedingungen (wie z. B. deutliche Ausweitung der Verkehrsleistungen um mindestens ein Drittel und Dekarbonisierung der Busflotte) werden unausweichlich zu einer massiven Kostenerhöhung im mittleren siebenstelligen Bereich und damit zu einer entsprechenden Defizit-Erhöhung des Stadtverkehrs führen. Es werden bereits in 2022 Vorlaufkosten auftreten und spätestens ab 2023 die neuen Rahmenbedingungen in die Ergebnisentwicklung Eingang finden. Insofern ist der geplante Jahresfehlbetrag 2022 der SVF in Höhe von -3.342 TEUR nur wenig belastbar. Mithin hat die mittelfristige Vorschau bis 2026

im Hinblick auf die von TWF zu tragenden Verlusten des Stadtverkehrs nur indikativen Charakter.

Die Katamaran-Reederei-Bodensee GmbH & Co. KG (KRB) rechnet für 2022 mit einem Fehlbetrag in Höhe von 464 TEUR, der entsprechend der Kapitalanteile von TWF auszugleichen ist.

Für die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (BOB) wird trotz eines geplanten Defizits aktuell keine Finanzverpflichtung für TWF entstehen, da eine Deckung durch Rücklagen gesichert ist. Zur Umsetzung des Zukunftskonzepts BOB wurde die Geschäftsführung beauftragt, die BOB v.a. hinsichtlich strategischer Partnersuche und Dokumentation des Sicherheits-Management-Systems so weiterzuentwickeln, dass eine Teilnahme an der erwarteten Ausschreibung der Verkehrsleistungen möglich ist.

Die beschlossene Beteiligung am Finanzierungskonzept der FFG wird sich in den kommenden Jahren ergebnismindernd auswirken.

Die finanziellen Leistungsindikatoren entwickeln sich entsprechend der Planung wie folgt:

Ergebniskennzahlen	Plan 2021 TEUR	Ist 2021 TEUR	Plan 2022 TEUR
Umsatzerlöse	3.378	3.496	3.434
Rohergebnis	881	720	962
EBIT I	-1.023	-1.134	-811

3.2 Chancen- und Risikobericht

Als Gesellschafter nehmen wir unmittelbar an der Entwicklung der SWSee teil. Diese rechnet in ihren Planungen trotz der aktuellen Marktherausforderungen mit einer Ergebnislage, die die Ausschüttung der Garantiedividende ermöglicht. Gleichwohl hat der Anfang 2022 begonnene Krieg in der Ukraine die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen verschlechtert. Dies betrifft sowohl die Preise als auch die Verfügbarkeit von Waren und Dienstleistungen. Die fortgesetzte Verteuerung der Energie kommt hinzu. Ein deutlicher Anstieg der allgemeinen Teuerungsrate ist die Folge, ebenso ein Anstieg der Finanzierungskosten.

Durch den Dienstleistungs-Rahmenvertrag mit der SWSee haben wir die Möglichkeit bekommen, die bei der SWSee gebündelten Kompetenzen und das Wissen für unseren Betrieb in Anspruch zu nehmen.

Für uns und unsere verbundenen Unternehmen ist ein Risikomanagementsystem etabliert, welches dafür sorgt, dass Risiken frühzeitig erfasst, bewertet, gesteuert und überwacht werden. In 2021 haben wir zwei Risikoinventuren durchgeführt und die hieraus resultierenden Ergebnisse im Rahmen zweier Risikokonferenzen erörtert sowie Steuerungsmaßnahmen festgelegt.

Die Risikoerfassung erstreckt sich auch auf die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH.

Bestandsgefährdungen des Tochterunternehmens Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH werden über gesellschaftsrechtliche und gesellschaftsvertragliche Verpflichtungen (Verlustausgleichsverpflichtung) unmittelbar auf uns als Muttergesellschaft übertragen und werden daher miteinbezogen.

Friedrichshafen, den 02.05.2022



Alexander-Florian Bürkle
Geschäftsführer
(Vorsitzender)



Clifford Asbahr
Geschäftsführer