

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

A. Grundlagen des Unternehmens

Der Bodensee-Airport in Friedrichshafen wird von der Flughafen Friedrichshafen GmbH betrieben. In der wirtschaftsstarken Vier-Länder-Region (Österreich, Schweiz, Liechtenstein und Deutschland) ist er eine bedeutende Verkehrsinfrastruktur und sorgt für die notwendigen Flugverbindungen.

Die Region rund um den Bodensee zeichnet sich im Vergleich zu anderen Regionen durch eine hohe Kaufkraft und hohe Beschäftigung aus. Beim Bruttoinlandsprodukt ist die Region unter den Top 20 in Europa und beim Bruttoinlandsprodukt pro Kopf auf dem dritten Platz (Daten 2013). Diese bemerkenswerte Position ist als Ergebnis des wirtschaftlichen Erfolgs der zahlreichen weltweit tätigen Firmen zu sehen, die in der Bodensee-Region tätig sind und ihren Unternehmenssitz haben. Für diese Unternehmen, aber auch für die Lebensqualität der Anwohner im Einzugsgebiet ist der Flughafen mit den angebotenen Flugverbindungen in alle Welt ein entscheidender Standortfaktor. Die kurzen Wege und schnellen Prozesse am Flughafen sind wichtige Vorteile für die Kunden. Die technische Ausstattung des Flughafens mit einem Instrumentenlandesystem der Kategorie III b sorgt für einen sicheren und zuverlässigen Flugbetrieb bei schlechten Sichtbedingungen, wie sie am See häufiger auftreten.

Der Bodensee-Airport unterscheidet sich von seiner Konkurrenz im Umland dadurch, dass im Wesentlichen drei unterschiedliche Verkehrssegmente bedient werden: die Linienverkehre, die touristischen Verkehre und die Allgemeine Luftfahrt. Besonders wichtig für die regionale Wirtschaft sind die Linienverkehre in die Luftverkehrsdrehkreuze, über die im Umsteigeverkehr Destinationen auf der ganzen Welt effizient erreicht werden können. Lufthansa bedient das Drehkreuz in Frankfurt mit vier täglichen Flügen, die Turkish Airlines fliegt den Hub Istanbul im Sommerflugplan vier Mal pro Woche an.

Trotz intensivster Verhandlungen konnten die wichtigen innerdeutschen Strecken nach Berlin, Düsseldorf und Hamburg noch nicht wieder aktiviert werden. Mitte April 2017 fiel auch die Strecke nach Köln weg, die People's Viennaline für kurze Zeit seit November 2017 geflogen ist. Wizz Air baute sein Streckennetz aus und ergänzte das

Angebot nach Skopje, welches zwei Mal pro Woche angeflogen wird, im Frühjahr um Belgrad und Tuzla, die ebenfalls zwei Mal wöchentlich, in der Hochsaison drei Mal wöchentlich, bedient werden. Primär für Airbus Defence & Space aus Immenstaad bedient Twin Jet die Strecke nach Toulouse vier Mal wöchentlich, wobei die Flüge auch frei gebucht werden können.

Die Fluggesellschaft Germania, die in Friedrichshafen ein Flugzeug stationiert hat, ist der wichtigste Partner im Segment der touristischen Verkehre. Germania bedient alle relevanten Ziele rund um das Mittelmeer. Wie bereits im Vorjahr stehen die touristischen Verkehre in die Türkei unter dem negativen Einfluss der politischen Entwicklungen in der Türkei. Die früher am Flughafen präsenten türkischen Charterfluggesellschaften haben in 2017 nur vereinzelte Flüge an den Bodensee durchgeführt. Eine hohe Nachfrage bestand nach Palma de Mallorca, welches neben Germania noch durch Eurowings bedient wurde. Dafür war Air Berlin auf dieser Strecke nicht mehr im Einsatz.

Die touristischen Verkehre in die Region (touristischer Incoming Verkehr) finden im größeren Ausmaß im Winter statt, wenn britische Skitouristen über den Bodensee-Airport zu den Zielen im Montafon und Arlberg-Gebiet gelangen. Die Verbindungen werden aus London-Gatwick von British Airways und EasyJet angeboten. Die bisher von Monarch geflogenen Charterkontingente wurden im Winter 2017/18 durch Norwegian übernommen, nachdem Monarch Anfang Oktober in Insolvenz ging.

Die Allgemeine Luftfahrt wird geprägt von den stark nachgefragten Zeppelin-Flügen sowie den Verkehren mit privaten Geschäftsreiseflugzeugen. Stark beeinflusst wird die Entwicklung durch die Wetterverhältnisse, die vor allem bei den Zeppelin eine Rolle spielt. Gegenüber 2016 konnten die Verkehrsmengen in diesem Bereich nochmals gesteigert werden. Bei den Flugbewegungen macht die Allgemeine Luftfahrt mit rund 75% der Bewegungen den höchsten Anteil aus.

Aufgrund der Passagierzahlen und der Flugzeuggröße sind für den Flughafen die Linien- und Touristikverbindungen die wesentlichen Umsatzfaktoren. Diese Verkehre waren 2017 wie folgt:

Linienverkehr

Lufthansa	Frankfurt
People`s Viennaline	Köln/Bonn (bis Apr 17), Altenrhein (bis Apr 17), Wien (bis Apr 17)
Turkish Airlines	Istanbul (März-Oktober 17)
TwinJet	Toulouse
Wizz Air	Skopje, Tuzla (ab Mar 17), Belgrad (ab Mai 17)

Touristikverkehr (Outgoing)

Germania	Antalya, Fuerteventura, Gran Canaria, Heraklion, Hurghada, Kayseri, Kos, Lanzarote, Madeira/Funchal, Palma de Mallorca, Reykjavik/Keflavik, Rhodos, Varna
SunExpress	Antalya
Eurowings	Palma de Mallorca

Touristikverkehr (Ski Charter Incoming, nur im Winter)

British Airways	London Gatwick
easyJet	London Gatwick
Norwegian	London Gatwick (ab Dezember 17)
Monarch	London Gatwick (bis April 17)

B. Wirtschaftsbericht**B. 1. Geschäftsverlauf und Entwicklung der Branche**

Der weltweite Flugverkehr ist im vergangenen Jahr erneut deutlich gestiegen. Die Nachfrage wuchs um 7,6%. Der europäische Markt macht 26,5% der weltweiten Nachfrage aus. Die europäischen Airlines konnten insgesamt ein Wachstum von 8,2% verzeichnen. Im Jahr 2017 konnten die Passagierzahlen an den deutschen Verkehrsflughäfen weiter gesteigert werden. Insgesamt wurden 235 Mio. Passagiere befördert, was einem Wachstum von rund 5,2% entspricht. Dies obwohl die Branche im letzten Quartal unter der Insolvenz der Air Berlin zu leiden hatte. 20% der Fluggäste flogen innerhalb Deutschlands, 62% waren in das oder aus dem europäischen Ausland unterwegs. Die Verkehre ins europäische Ausland wuchsen gegenüber Vorjahr um 6%, die innerdeutschen Verkehre stagnierten (0,2%). Das Wachstum an den deutschen Flughäfen geht im Wesentlichen auf ausländische Fluggesellschaften zurück. Seit 2011 ist der Marktanteil deutscher Fluggesellschaften von 62% auf 55% der angebotenen Sitze gesunken. Im gleichen Zeitraum konnten ausländische Gesellschaften ihren Marktanteil von 38% auf 46% steigern. Im Sommerflugplan 2018 könnte sich diese Entwicklung mit dem Einstieg weiterer ausländischer Low Cost Airlines noch verstärken. Der Wettbewerbs- und Kostendruck wird sich durch die stark

wachsenden Low Cost Anbieter weiter verschärfen. Seit 2011 sind europäische Low Cost Airlines in Deutschland um 187% gewachsen, während die europäischen Netzwerk Airlines inkl. den deutschen Fluggesellschaften die Kapazitäten um 19% abgebaut haben. Dies unter anderem aufgrund der Verlagerung von Kapazitäten auf eigene Low Cost Plattformen (z.B. Lufthansa und Eurowings). Ein wesentlicher Treiber für zukünftige Entwicklungen ist daher der Markt der Low Cost Gesellschaften.

Trotz guter Entwicklungen in den wichtigen Segmenten der Linienverkehre und Touristikverkehre musste am Bodensee-Airport Friedrichshafen im Jahr 2017 nochmals ein leichter Rückgang um -1,3% auf 517.209 Passagiere verkraftet werden. Allerdings gab es ab Juli 2017 wieder eine Zunahme der Passagierzahlen gegenüber den Vorjahresmonaten. Per Saldo fehlten für eine bessere Entwicklung die innerdeutschen Verkehre sowie die touristischen Verbindungen in die Türkei. Außerdem musste auf der Strecke nach Palma de Mallorca der Ausstieg der Air Berlin verkraftet werden, der nur teilweise durch Eurowings ersetzt werden konnte.

Positiv entwickelte sich die Verbindung der Lufthansa in das Drehkreuz nach Frankfurt, die 2017 vier Mal täglich angeboten und vom Markt sehr gut angenommen wurde. Die Konsolidierung der Turkish Airlines wurde fortgeführt und während des Sommerflugplanes nur vier wöchentliche Verbindungen in das Drehkreuz nach Istanbul angeboten. Im Winter wurden die Flüge ausgesetzt. Das reduzierte Angebot mit größeren Flugzeugen wurde dennoch gut angenommen und bei den Flügen eine höhere Auslastung als im Vorjahr erreicht.

Nachdem im November 2016 mit der People's Viennaline die Strecke nach Köln wieder aktiviert werden konnte, entschied sich die Fluggesellschaft überraschend, die Verbindung Mitte April sehr kurzfristig wieder einzustellen. Trotz intensiver Verhandlungen mit verschiedenen Fluggesellschaften über das gesamte Jahr, konnten die Strecken nach Berlin, Düsseldorf und Hamburg noch nicht wieder in das Streckennetz des Flughafens aufgenommen werden.

Die Low Cost Airline Wizz Air erweiterte im März und Mai 2017 das Angebot um zwei weitere Strecken. Neben Skopje wurden Tuzla und Belgrad neu angeflogen. Die Passagierentwicklung in diesem Segment ist in 2017 gegenüber Vorjahr dadurch deutlich gestiegen. Diesem Segment muss in Zukunft größere Beachtung geschenkt werden,

da das wesentliche Wachstum im Luftverkehr von diesen Gesellschaften bestimmt wird.

Das touristische Geschäft am Bodensee-Airport hat sich 2017 ähnlich entwickelt, wie im Vorjahr. Bei den Charterflügen in die Türkei besteht nach wie vor ein sehr reduziertes Angebot, welches aber besser angenommen wurde als im Vorjahr. Die Nachfrage verschob sich weiter in Richtung der spanischen Feriendestinationen. Air Berlin stellte im Rahmen ihres Konsolidierungsprogramms die bisher viermal wöchentlich angebotenen Flüge nach Palma de Mallorca ein. Teile des Volumens wurden durch höhere Auslastungen bei Germania und die Eurowings aufgefangen, die die Strecke nach Palma de Mallorca neu in ihr Programm mit zwei Wochenflügen aufnahm. Zu höheren Passagierzahlen führte auch der frühere Saisonstart auf einigen Destinationen und das erweiterte Winterangebot nach Ägypten bei Germania. Die politischen Rahmenbedingungen in den Zielgebieten werden weiterhin einen großen Einfluss auf die Entwicklung des Angebotes und der Nachfrage haben. Sollten sich die Zeichen für eine politische Entspannung in der Türkei weiter manifestieren, könnte sich hieraus eine positive Marktentwicklung ergeben.

Das Winterprogramm der Skicharterverkehre aus Großbritannien wurde auch in den Wintern 2016/2017 und 2017/2018 fortgeführt. Anfang 2017 wurden die Verkehre, die sich weiterhin auf den Londoner Raum konzentrieren, durch British Airways, easyJet und Monarch durchgeführt. Im Oktober 2017 stellte die Fluggesellschaft Monarch aufgrund von Insolvenz den Flugbetrieb ein. Das Wintergeschäft mit der Strecke nach Friedrichshafen konnte mit Norwegian gehalten werden, die nun neu London Gatwick mit Friedrichshafen verbindet und den Bodensee-Airport erstmals anfliegt. Für die Zukunft könnte die Entwicklung aufgrund der Effekte des Brexit die zukünftige Nachfrage negativ beeinflussen.

Weitere Steigerungen gegenüber Vorjahr ergaben sich in der Allgemeinen Luftfahrt. Mit dazu beigetragen hat die gute Entwicklung bei den Zeppelinflügen, die auch aufgrund der guten Wetterbedingungen eine Rekordanzahl an Passagieren befördern konnten.

Im Jahr 2017 konnte die Mehrzahl der deutschen Verkehrsflughäfen steigende Passagierzahlen vermelden. Überdurchschnittlich gewachsen sind die größeren Verkehrsflughäfen. Einen wesentlichen Einfluss hat die Änderung des Geschäftsmodells bei den stark wachsenden Low Cost Airlines, die inzwischen auch größere Flughäfen in ihr Streckennetz aufgenommen haben.

Die Insolvenz der Air Berlin mit einer sukzessiven Aufgabe von Strecken hatte geringe Auswirkungen auf die Passagierentwicklung des Gesamtjahres, außer am Flughafen Tegel. Auch die kleineren Flughäfen konnten entgegen dem Trend des Vorjahres zum überwiegenden Teil wieder steigende Passagierzahlen vermelden. Der Bodensee-Airport musste aufgrund der fehlenden innerdeutschen Strecken nochmals einen leichten Rückgang hinnehmen, wobei sich ab Mitte 2017 ein Passagierwachstum einstellte. In den beiden letzten Monaten des Jahres war der Flughafen Friedrichshafen sogar unter den am stärksten wachsenden Flughäfen Deutschlands.

Die wesentlichen Faktoren für die Passagierentwicklung des Bodensee-Airports gegenüber dem Vorjahr 2016 sind:

- die Insolvenz der VLM Airlines, die im Jahr 2016 bis Juni noch drei innerdeutsche Strecken bediente
- die Aufgabe der innerdeutschen Strecke nach Köln durch die People's Vieline im April
- der Marktausstieg der Air Berlin auf der Strecke nach Palma de Mallorca sowie der Ausstieg der SunExpress aus der Strecke nach Antalya
- die Reduktion der Turkish Airlines Flüge nach Istanbul auf vier Wochenfrequenzen
- die Steigerung der Lufthansa Verbindungen nach Frankfurt auf vier tägliche Flüge
- eine bessere Auslastung der Germania und der Einstieg der Eurowings auf die Strecke nach Palma de Mallorca

Anspruchsvoll für die weiteren Entwicklungen bleibt das Wettbewerbsumfeld für den Flughafen, welches vor allem durch die größeren Flughäfen Zürich, Stuttgart und München sowie den Flughafen in Memmingen geprägt ist. Vorteilhaft bei den großen Flughäfen ist das breitere Angebot an Fluggesellschaften und Strecken, welches zu niedrigeren Ticketpreisen führt. Das wachsende Angebot im Bereich der Low Cost Verkehre in Memmingen erschwert eine entsprechende Entwicklung am Bodensee-

Airport. Die Stationierung eines Flugzeuges der Ryanair wird zu einem weiteren Streckenausbau führen, da das Flugzeug vom Standort aus eingesetzt werden muss. Der Flughafen wird in den kommenden Jahren aufgrund einer starken Förderung durch die bayerische Landespolitik ausgebaut und entwickelt.

Die Verbindungen in die Drehkreuze und insbesondere die Aktivierung der innerdeutschen Strecken sind für die starke Wirtschaft der Region essentiell. In die Akquisitionsaktivitäten um Fluggesellschaften für die innerdeutschen Strecken sind große Unternehmen der Region unmittelbar mit eingebunden. Dieses Angebot für den Standort wieder aufzubauen ist die wesentliche strategische Aufgabe für den Bodensee-Airport.

Im Gegensatz zu Friedrichshafen ist den beiden anderen Regionalflughäfen in der weiteren Umgebung im Jahr 2017 eine markante Passagiersteigerung gelungen. Der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden wuchs um 12,3%, der Flughafen in Memmingen um 18,4%. An beiden Standorten sind die Hauptfaktoren die sich expansiv entwickelnden Low Cost Verkehre, wobei die wirtschaftliche Entwicklung hinter dieser markanten Steigerung vermutlich zurückbleiben wird.

B. 2. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Ertragslage

Im Berichtsjahr wurden insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 11.336 T€ erzielt, die um 312 T€ bzw. -2,7% hinter den Umsatzerlösen des Vorjahres zurückblieben. Aufgrund des Rückgangs der Flugbewegungen und der Fluggastzahlen im Bereich des Linien- und Charterverkehrs, primär durch die bislang noch nicht gelungene Reaktivierung der innerdeutschen Strecken nach Hamburg, Düsseldorf und Berlin, konnte keine positive Geschäftsentwicklung in 2017 erreicht werden. Trotz großer Anstrengungen, die Kosten weiter zu optimieren, verschlechterte sich dadurch das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Zinserträgen und -aufwendungen sowie vor Steuern (EBIT) auf -1.098 T€ (Vorjahr -585 T€). Das EBITDA liegt demgegenüber mit 1.015 T€ weiterhin im positiven Bereich, hat sich aber gegenüber dem Vorjahr (1.677 T€) verschlechtert.

Das Jahresergebnis mit einem Verlust in Höhe von -1.715 T€ liegt unter Plan (-1.023 T€) und ist etwas schlechter als im Vorjahr (-1.551 T€). Im Wesentlichen ist dies auf die bislang nicht gelungene Reaktivierung der innerdeutschen Strecken sowie auf eine außerplanmäßige Abschreibung auf aktivierte Planungs- und Beratungsleistungen bzgl. des anstehenden Towerneubaus aus den vergangenen Jahren (212 T€) zurückzuführen.

Die Umsatzerlöse am Flughafen setzen sich aus den vier Bereichen „operative Kernerlöse“, „operative Zusatzerlöse“, „Non-Aviation Erlöse“ und „sonstige Umsatzerlöse“ zusammen. Eine Umsatzsteigerung konnte in 2017 bei den Non-Aviation Erlösen erreicht werden, die sich um 1,0% erhöhten. Gründe hierfür waren gestiegene Einnahmen für die Vermietung von Räumlichkeiten. Eine weitere Umsatzsteigerung in Höhe von 4,7% hat im Bereich sonstige Umsatzerlöse stattgefunden. Ursächlich hierfür waren vor allem gestiegene Einnahmen für Mietnebenkosten sowie bessere Umsätze während der Luftfahrtmesse AERO. Demgegenüber sind die operativen Kernerlöse um -5,5% im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Somit sind die Kernerlöse prozentual etwas mehr gesunken als die Anzahl der Passagiere. Die operativen Kernerlöse pro Passagier sind gegenüber Vorjahr von 10,50 € auf 10,05 € gesunken. Die operativen Zusatzerlöse blieben mit -4,5% hinter dem Vorjahreswert zurück. Hauptgrund sind die reduzierten Erträge für Früh- und Spätabfertigungen (-10,7%) sowie Enteisungen (-13,0%), die aufgrund der geringeren Anzahl an Flugbewegungen und der relativ milden Witterungsverhältnisse im vierten Quartal niedriger ausfielen. Die Erlöse für die Inanspruchnahme von Vorfeldfahrzeugen, die für die Flugzeugabfertigung benötigt werden, sowie Erlöse für Reinigungsdienstleistungen im Flugzeuginneren sind angesichts der geringeren Menge an Flugbewegungen ebenfalls niedriger ausgefallen (-28,0% und -14,4%). Die Provisionserlöse für Flugzeugbetankungen haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert (+7,6%), konnten die sonstigen Rückgänge bei den operativen Zusatzerlösen jedoch nicht kompensieren.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Vergleich zum Vorjahr um +82,9% auf 384 T€ erhöht. Hauptgrund hierfür ist die anteilige Auflösung der Prozesskostenrückstellung, die im Jahr 2016 gebildet wurde.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren sind im Berichtsjahr um +16,9% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Zu dieser Kostensteigerung haben überwiegend erhöhte Bezugsmengen für Landebahnenteisungsmittel sowie Reparaturkosten für den Fuhrpark geführt.

Die bezogenen Leistungen erhöhten sich um +11,1%. Während die Ausgaben im Bereich der Flugbetriebstechnik, für die Dienstleistungen der Tochterfirma FPS sowie für die Instandhaltung der Gebäude höher ausgefallen sind, konnten in den Bereichen Instandhaltung Flächen, Flugzeugreinigung, sowie Entwässerung wesentliche Einsparungen erzielt werden.

Der Personalaufwand ist gegenüber Vorjahr um rund 115 T€ gestiegen. Kostenreduzierungen konnten durch die teilweise Nichtbesetzung frei gewordener Stellen realisiert werden. Mehrkosten sind durch den Abschluss der Tarifvereinbarung mit ver.di entstanden, durch welche die Mitarbeiter zum 1. Januar 2017 eine Gehaltserhöhung von 1,5% erhalten haben. Ebenso wurde bei den Lotsen eine Tarifsteigerung von 1,2% auf der Basis der Tarifverhandlungen mit der GdF umgesetzt. Die Hauptursache für den Anstieg des Personalaufwands im Jahr 2017 sind Zuführungen zu Rückstellungen für Altersteilzeitleösungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich im Geschäftsjahr 2017 nochmals um 496 T€. Diese weitere Reduzierung ist hauptsächlich auf den Wegfall der Kosten für das Erstellen einer Studie über Marktchancen und strategische Handlungsoptionen für die FFG, reduzierte Marketingaufwendungen, den Wegfall der Prozesskostenrückstellung sowie Einzelwertberichtigungen zurückzuführen. Dem gegenüber stehen Mehraufwendungen für Pachten, Gebühren, Ausgaben für die Luftfahrtmesse AERO sowie diverse Beratungsleistungen.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft hat sich insgesamt um 2.554 T€ gegenüber Vorjahr reduziert und beträgt im Berichtsjahr 32.169 T€.

Im Berichtsjahr 2017 wurden insgesamt Investitionen in Höhe von 672 T€ vorgenommen. Hauptsächlich erfolgten diese im Bereich der Technischen Anlagen für die Umstellung des Flugfunks, die Installation einer LED-Vorfeldbeleuchtung, einen neuen

Feldmonitor, einen neuen Shelter für die Flugbetriebstechnik, ein Antennenarray sowie eine GP-Sendeanlage. Im Bereich Grundstücke und Bauten wurde primär in eine Kälteanlage für das Terminal sowie in Umbauarbeiten im Bauteil B zur Errichtung eines neuen Coffee Shops investiert.

Des Weiteren wurde im Bereich Betriebs- und Geschäftsausstattung in einen neuen Radlader, Enteisungsmitteltank, Betriebsfunkgeräte sowie in neue Hardware (PC's) investiert.

Die Abschreibungen übersteigen im Berichtsjahr das Vorjahresniveau, was auf die außerplanmäßige Abschreibung (siehe B.2. Ertragslage) zurückzuführen ist.

Die Investitionstätigkeit des Unternehmens und die vorgenommenen Abschreibungen haben insgesamt zu einer Reduzierung des Anlagevermögens geführt. Das Anlagevermögen hat sich gegenüber Vorjahr um 1.653 T€ reduziert.

Das Umlaufvermögen ist gegenüber dem Vorjahr um 907 T€ niedriger. Ursächlich hierfür ist im Kern die Reduzierung der flüssigen Mittel um 896 T€.

Unter Berücksichtigung des im Berichtsjahr erwirtschafteten Jahresverlustes in Höhe von -1.715 T€ hat sich das Eigenkapital gegenüber Vorjahr insgesamt um 1.715 T€ auf 7.816 T€ reduziert. Die Eigenkapitalquote beträgt per 31. Dezember 2017 rd. 24,3% (im Vorjahr rd. 27,4%).

Die sonstigen Rückstellungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 164 T€ erhöht. Eine der Hauptursachen für den Anstieg sind Erhöhungen der Rückstellungen im Personalbereich.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich gegenüber Vorjahr um 1.094 T€ reduziert. Der Rückgang ist auf die vertraglich vereinbarten Tilgungen zurückzuführen.

Die in der Gesellschafterversammlung vom 2. Dezember 2015 zugesagten Gesellschafterdarlehen in Höhe von 3.466 T€ wurden im Jahr 2016 vollständig ausbezahlt. Die vertraglich vereinbarten Regeltilgungen in Höhe von 100 T€ wurden im Jahr 2017 fristgerecht geleistet.

Finanzlage

Der Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 2017 insgesamt 970 T€ (Vorjahr 921 T€). Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit belief sich 2017 auf - 672 T€ (Vorjahr -845 T€) und der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 2017 -1.194 T€ (Vorjahr 2.333 T€).

C. Prognose-, Chancen- und RisikoberichtZukunftsorientierte Angaben:

Für das Jahr 2018 erwartet der Flughafenverband ADV eine Passagiersteigerung an den deutschen Verkehrsflughäfen von 4,2%. Die Lücken im Angebot aufgrund der Insolvenz der Air Berlin werden durch Lufthansa, easyJet und weitere Anbieter nach und nach gefüllt werden. Für die europäischen Verkehre erwartet der Verband ein Wachstum von 5,5%, für den innerdeutschen Verkehr eine Konsolidierung auf dem bestehenden Niveau. Es wird davon ausgegangen, dass das Wachstum sich aus einer höheren Auslastung der Flugzeuge ergibt, sodass sich die Anzahl der Flugbewegungen unterproportional entwickeln wird.

Diese im Vergleich zum Vorjahr optimistischere Entwicklung kann auf die guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Deutschland zurückgeführt werden. Für das Bruttoinlandsprodukt wird je nach Quelle eine Steigerung zwischen 1,9% und 2,2% erwartet. Der Luftverkehr reagiert allerdings schnell und sensibel auf politische Unwägbarkeiten und regionale Krisen, die somit die Entwicklungen stark beeinflussen können. Markantestes Beispiel der letzten Jahre mit einem großen Einfluss auf die Verkehrsnachfrage ist die politische Entwicklung der Türkei.

Das Jahr 2018 wird stark durch die Neustruktur im deutschen und europäischen Luftverkehr bestimmt werden. Mit dem Wegfall der Air Berlin wird sich das Angebot im deutschen Markt neu ordnen. Der Wettbewerb unter den Low Cost Carriern wird zunehmen und auch stark durch die großen Luftfahrtkonzerne, die in diesen Markt drängen, angetrieben. Davon werden zunächst die größeren Flughäfen profitieren. Für die Regionalflughäfen bleibt das Umfeld weiterhin sehr anspruchsvoll. Hauptaufgabe wird es sein, bestehende Angebote zu sichern und dafür zu sorgen, dass neben den

großen Märkten das Nischenpotential bei den relevanten Fluggesellschaften wahrgenommen und entsprechend genutzt wird.

Am Bodensee-Airport Friedrichshafen wird die Lufthansa die vom Markt gut angenommenen vier täglichen Verbindungen auch in 2018 weiterführen. Von diesem Bedienungsbild dürfte auch dann auszugehen sein, wenn die innerdeutschen Strecken wieder angeboten werden.

Bei Turkish Airlines wird es zunächst bei einer saisonalen Bedienung des Flughafens Friedrichshafen mit vier wöchentlichen Flügen bleiben. Aufgrund der guten Auslastung im vergangenen Jahr ist es möglich, dass in der Hauptnachfragezeit ein größeres Flugzeug zum Einsatz kommt und somit die angebotene Kapazität erweitert wird. Ziel des Flughafens ist es, Turkish Airlines von einer ganzjährigen Bedienung zu überzeugen und auch sukzessive die Frequenzen wieder zu erhöhen.

Aktuell wird davon ausgegangen, dass mindestens eine innerdeutsche Strecke im laufenden Jahr wieder aktiviert werden kann. Bei einer guten Annahme der Verbindung könnte eventuell eine weitere Strecke ab dem Spätsommer zusätzlich bedient werden.

Aufgrund deutlich gestiegener Abfertigungskosten in Belgrad hat sich Wizz Air leider entschieden, die Strecke nach Belgrad ab Mitte Januar nicht mehr zu bedienen. Der Fokus wird nun darauf liegen, die ebenfalls neue Strecke nach Tuzla zu stabilisieren und auf ein ähnlich erfolgreiches Niveau wie die Verbindung nach Skopje zu bringen. Entsprechend werden in 2018 Marketingmaßnahmen dazu umgesetzt. Eine weitere Entwicklung des Low Cost Segmentes muss unter Berücksichtigung des bestehenden Angebotes ein Ziel des Flughafens sein.

Als stabiler Partner im Touristikgeschäft zeichnet sich die Germania aus. Neu in das Angebot aufgenommen wird Faro, während Hurgada nun auch im Sommer angefliegen wird. Wieder aufgenommen wird auch die Verbindung nach Kayseri, die bereits früher bedient wurde. Dadurch kann bei Germania ein weiteres Wachstum bei den Passagieren erwartet werden. Eine besondere Beachtung muss dem britischen Ski-charterverkehr geschenkt werden, da der Brexit die Entwicklungen negativ beeinflussen könnte. Ziel ist es, neben diesem Markt einen weiteren Markt aufzubauen, der

kompensierend wirken kann. Dazu sind entsprechende Gespräche mit den österreichischen Tourismusorganisationen notwendig.

Neben der Hauptaufgabe, im Linienverkehr die innerdeutschen Strecken nach Berlin, Düsseldorf und Hamburg wieder zu aktivieren, müssen auch die anderen Verkehrsegmente am Bodensee-Airport strukturiert weiterentwickelt werden. Hierzu zählt auch der Low Cost Bereich, der im Luftverkehr die stärksten Wachstumsraten generiert. Große Herausforderungen sind dabei der Wettbewerb mit dem Flughafen Memmingen, der Erhalt einer möglichst nachhaltigen Einnahmenstruktur und eine bestandsverträgliche Entwicklung, die bestehende Verbindungen ergänzt und nicht gefährdet.

Aufgrund eines wieder höheren Angebotes der Germania und positiver Resonanz bei den Verhandlungen zur Reaktivierung von innerdeutschen Strecken, wird ein deutliches Passagierwachstum erwartet. Anspruchsvoll bleibt der Umgang mit Einflüssen auf den Luftverkehr aus politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen, die nicht beeinflusst werden können. Für einen möglichst strukturierten Umgang mit den Risiken, denen das Unternehmen ausgesetzt ist, wird ein Risikomanagementsystem genutzt, in welchem quartalsweise die bestehenden und neuen Risiken analysiert und bewertet werden. Das Risikomanagementsystem wurde 2017 überarbeitet und neu strukturiert, sodass auch erstmals mit dem Bericht des 3. Quartals Anpassungen im Berichtswesen an den Aufsichtsrat und die Gesellschafter erfolgten. Im Jahr 2017 wurden vier Risikoberichte erstellt und Aufsichtsrat sowie Gesellschafter jeweils über die Quartalsberichte informiert.

Die Risiken wurden im Rahmen der Überarbeitung in eine Risikomatrix eingeordnet. Dadurch haben sich auch Veränderungen bei den bestandsgefährdenden (früher existenzbedrohenden) Risiken ergeben. Dem bisherigen Risiko im Rahmen der Finanzierung/Liquidität konnte durch ein enges Liquiditätsmonitoring und die frühzeitige Einleitung von Maßnahmen zur finanziellen Restrukturierung des Unternehmens begegnet werden. Das Risiko wurde auf die Stufe „wesentlich“ herabgesetzt.

Entgegen den Erwartungen wurde im gesamten Jahr 2017 die Kontokorrentlinie nicht in Anspruch genommen. Dies ist einerseits einem konsequenten Kosten- und restriktiven Investitionsmanagement geschuldet und andererseits einer permanenten Nachverfolgung der Zahlungseingänge. Für die Sicherung der weiteren Finanzierung der

Gesellschaft wurde im zweiten Halbjahr mit den Gesellschaftern eine finanzielle Restrukturierung festgelegt, die der Gesellschaft eine Teilentschuldung ermöglicht und damit eine nachhaltig solidere wirtschaftliche Basis schafft.

Für eine stabilere und nachhaltigere Positionierung des Flughafens müssen die innerdeutschen Verkehre aktiviert und die bestehenden Marktsegmente in der Touristik und im Low Cost Bereich auf eine breitere Basis gestellt werden. Weitere Fluggesellschaften und neue Destinationen müssen für den Standort gewonnen und entwickelt werden. Eine stabilere Position weisen die Fluggesellschaften auf, die hier am Standort ein Flugzeug stationiert haben und lokale Crews beschäftigen. Für kleinere Regionalflughäfen wird dies eine Ausnahme bleiben. Am Bodensee-Airport haben Lufthansa und Germania jeweils ein Flugzeug stationiert. Von Relevanz ist eine möglichst routenverträgliche Entwicklung neuer Strecken, da Konkurrenzsituationen in der Vergangenheit keine Nachhaltigkeit im begrenzten Marktumfeld brachten.

Das Marktumfeld bleibt für einen Regionalflughafen mindestens so anspruchsvoll wie in den vergangenen Jahren. Da sich Low Cost Gesellschaften zunehmend auch auf den Märkten der mittleren und größeren Flughäfen bewegen und dort Business Verkehre abschöpfen, wird es für kleinere Flughäfen zunehmend schwieriger, diese Angebote auf die vorhandene Nischennachfrage zu lenken.

Für den Bodensee-Airport wird die sukzessive Entwicklung des Low Cost Segmentes eine Herausforderung bleiben. Das am stärksten wachsende Segment im europäischen Luftverkehr kann nicht unberücksichtigt bleiben. Herausfordernd ist einerseits, dass eine Entwicklung bestehende Segmente nicht gefährden sollte und andererseits die Konkurrenzsituation mit den umliegenden Flughäfen eine Akquisition erschwert. Das deutlich zunehmende Engagement von Low Cost Airlines an größeren Flughäfen wie München, Stuttgart und Zürich und die in diesem Segment gute Position des Flughafens in Memmingen schränken die Möglichkeiten, diese Verkehre hier in Friedrichshafen nachhaltig zu entwickeln, ein.

Auch im Geschäftsreisesegment und in der Touristik ist das Umfeld zu beachten. Der Flughafen Zürich hat mit seinem umfangreichen Angebot, der niedrigen Mehrwertsteuer und der fehlenden Luftverkehrsteuer Vorteile vor allem im Ostschweizer Markt. Das nördliche Einzugsgebiet des Flughafens Friedrichshafen wird dagegen vom Angebot der größeren Flughäfen in Stuttgart und München beeinflusst. Allerdings bleibt

für die Passagiere aus der Region der Nachteil der langen Anreisezeiten von mindestens zwei bis drei Stunden, die langen Wege an diesen Flughäfen und die längere Dauer von Sicherheitskontrollen an den größeren Flughäfen.

Der Flughafen Altenrhein konzentriert sich im Geschäftsreisesegment auf die Verbindung nach Wien. Allerdings ist auch die Entwicklung des touristischen Angebotes zu beobachten, da dieses das für den Bodensee-Airport interessante Einzugsgebiet der Ostschweiz anzieht.

Ende 2017 erhielt der Bodensee-Airport das europäische EASA-Zertifikat. Damit verbunden war eine umfassende Prozess- und Infrastrukturdokumentation um nachzuweisen, dass die vorgegebenen EASA-Richtlinien durch den Flughafen eingehalten werden. Bei der Infrastruktur wurden teilweise Abweichungen identifiziert und dokumentiert, die in den nächsten Jahren wo notwendig und wirtschaftlich sinnvoll behoben werden müssen. Die damit verbundenen Maßnahmen sind in die Investitionsplanung eingeflossen. Weitere Investitionen umfassen die kontinuierliche Modernisierung von flugbetriebstechnischen Anlagen, um eine hohe Anlagenverfügbarkeit sicherzustellen.

Aktuell bleibt weiterhin der mittelfristige Ersatz des Towers. Ende 2017 wurde für die Aufgaben der Flugsicherung ein Vertrag mit der DFS Aviation Services über einen Zeitraum von acht Jahren abgeschlossen, der mit einem Teilbetriebsübergang der Fluglotsen verbunden ist. In dieser Zeit soll das Projekt vorangetrieben werden. Die DFS Aviation Services befasst sich intensiv mit den technischen Anforderungen an das zukunftssträchtige Konzept eines Remote Towers, welches auch am Flughafen Friedrichshafen in die Überlegungen einbezogen wird. Neben den technischen und operativen Fragestellungen an dieses neue Konzept muss im weiteren Projektverlauf der Finanzierung eine große Beachtung geschenkt werden. Hier ist zu prüfen, welche Fördermöglichkeiten bestehen, oder ob das Projekt über ein Leasing-Modell realisiert werden muss. Mit Gesellschafterbeschluss vom Dezember 2013 hat die Gesellschafterversammlung der Aufnahme von Gesellschafterdarlehen unter anderem für die Investition Tower zugestimmt. Eine aktuelle Einordnung dieses Beschlusses in die derzeitige Situation des Flughafens wäre gegebenenfalls notwendig. Der bestehende Tower ist weiterhin funktionstüchtig und auf dem Stand der Technik. Allerdings sind Erneuerungen, Systemwartungen und die Ablösung von Systemen nur mit erheblichem Aufwand zu realisieren.

Der Flughafen wurde 2017 erneut nach EMAS zertifiziert und hat damit nachgewiesen, dass er hohe Umweltauflagen einhält und ständige Verbesserungen umsetzt. Zu nennen ist hier z.B. die neue LED-Vorfeldbeleuchtung, die zu einer Senkung des Energieverbrauches beiträgt. Wichtig ist und bleibt ein transparenter Umgang mit der unmittelbaren Nachbarschaft des Flughafens. Die monatlichen Fluglärmberichte mit den Daten der Fluglärmmessanlage werden auf der Homepage publiziert, wie auch die jährlichen Berechnungen der Lärmwerte während der sechs verkehrsreichsten Monate an den zehn festgelegten Immissionsorten.

Das Jahr 2017 war, wie erwartet, ein finanziell schwieriges Jahr aufgrund der fehlenden Flugverbindungen. Es wurden frühzeitig Maßnahmen eingeleitet um Kosten zu sparen und über restriktive Investitionen die Liquiditätssituation entspannt zu halten. Wider Erwarten ist es so gelungen, das gesamte Jahr die verfügbare Kontokorrentlinie nicht in Anspruch zu nehmen.

Mit den Gesellschafterbeschlüssen im 4. Quartal 2017, die weitere Darlehensgewährungen durch die Gesellschafter zur finanziellen Restrukturierung vorsehen, ist die Finanzierung für die kommenden Jahre sichergestellt. Alle Voraussetzungen für eine Auszahlung der Darlehen sind zwischenzeitlich erfüllt. Dies entbindet den Flughafen allerdings nicht, weiterhin sehr sorgsam mit den verfügbaren Mitteln zu haushalten und für die nötigen Verkehre zu sorgen. Risiken der Branche muss der Flughafen selber abfedern können.

Der Aufsichtsrat hat im Umlaufverfahren im Dezember den Wirtschaftsplan 2018 genehmigt. Die Gesellschaft rechnet im laufenden Jahr mit 573.588 Passagieren und einem Jahresfehlbetrag von 2.746 T€. Bestandteil dieser Planung ist eine finanzielle Restrukturierung des Unternehmens, die den Zeitraum bis 2021 umfasst und von den Gesellschaftern beschlossen wurde.

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 29. März 2018

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C.-D. Wehr', is written over a horizontal line.

gez. Claus-Dieter Wehr

