

Technische Werke Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

Inhaltsverzeichnis Lagebericht

1 Grundlagen des Unternehmens	2
1.1 Geschäftsmodell	2
1.2 Strategie und Ziele	2
1.3 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	3
2 Wirtschaftsbericht	3
2.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	3
2.2 Geschäftsverlauf	3
2.3 Wirtschaftliche Entwicklung	5
2.3.1 Ertragslage	5
2.3.2 Vermögens- und Finanzlage	5
2.3.3 Bericht zu den einzelnen Geschäftsbereichen	7
3 Personalbericht	17
4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht	17
4.1 Prognosebericht	17
4.2 Risikobericht	19
4.3 Chancenbericht	20

1 Grundlagen des Unternehmens

1.1 Geschäftsmodell

Schwerpunkt der operativen Geschäftsaktivitäten der Technische Werke Friedrichshafen GmbH (TWF) ist der Betrieb von Parkhäusern. Darüber hinaus halten wir Beteiligungen an Gesellschaften des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie an einem Regionalversorger, der Stadtwerk am See GmbH & Co. KG (SWSee).

In Friedrichshafen betreiben wir vier Parkhäuser - „Altstadt“, „Am See“, „Am Stadtbahnhof“ und „Sportpark“ - mit in Summe insgesamt 1.715 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

Gegenstand des Unternehmens ist die Erbringung kommunalwirtschaftlicher Aufgabenstellungen, wobei die Errichtung und der Betrieb der Einrichtungen des ruhenden Verkehrs (Parkhäuser, Tiefgaragen) von TWF als Gesellschaft direkt ausgeführt wird. Für weitere kommunale Aufgabenstellungen hält die TWF - zum Teil wesentliche - Beteiligungen an:

- SWSee (u.a. für Strom-, Gas-, Wasser-, Wärmeversorgung, Energieerzeugung etc.),
- Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH (SVF) (Durchführung von ÖPNV im Busbetrieb),
- Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG (KRB) (Durchführung von ÖPNV im Schiffsverkehr),
- Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (BOB) (Durchführung von ÖPNV im Schienenverkehr),
- Flughafen Friedrichshafen GmbH (FFG) (Erbringung von Verkehrsleistungen im Luftverkehr).

Ziel der TWF ist dabei, innerhalb des TWF-Konzerns eine ausreichende Wirtschaftlichkeit darzustellen. Das Ergebnis wird im Wesentlichen von dem Ergebnisanteil der SWSee getragen. Gegenläufig wirken aktuell die Verlustzuweisungen des SVF, der KRB und der FFG. Durch die vereinbarte Garantiedividende der SWSee können die zu tragenden Defizite bei Betrachtung des EBT bis auf weiteres überkompensiert werden. Jahresüberschüsse von TWF können durch höhere Steuerlast - im Wesentlichen durch Unterschiede in der handels- und steuerrechtlichen Bewertung - beachtenswert beeinflusst werden.

1.3 Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft wird hinsichtlich ihrer finanziellen Leistungsindikatoren am Umsatz, Rohertrag, dem EBIT sowie dem Jahresüberschuss gemessen. Die Werte entwickeln sich wie folgt:

Ergebniskennzahlen	Ist 2024 TEUR	Plan 2025 TEUR	Ist 2025 TEUR	Abw. Ist/Plan 2025 TEUR
Umsatzerlöse	2.899	2.994	3.134	140
Rohertrag	1.487	1.647	1.616	-31
EBIT	-323	134	201	66
Ergebnis vor Steuern	2.125	1.858	3.929	2.071
Überschuss / Fehlbetrag	662	879	1.187	308

Darüber hinaus zeigt die Gesellschaft die typischen Ansätze einer Beteiligungsholding. Sie verfügt über ein hohes Eigenkapital (siehe Kapitel 2.3.2.1 und 2.3.2.2). Das Sachanlagevermögen tritt in seiner Höhe deutlich gegenüber dem Finanzanlagevermögen zurück.

Aussagen zu nichtfinanziellen Kennzahlen der Parkierung finden sich in Kapitel 2.3.3.2.

2 Wirtschaftsbericht

2.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt liegt laut dem Statistischen Bundesamt im abgelaufenen Kalenderjahr um 0,2 % höher gegenüber dem Vorjahr (Vorjahresänderung: -0,2 %). Nach zwei Rezessionsjahren ist die deutsche Wirtschaft 2025 wieder leicht gewachsen, vor allem durch die gestiegenen Konsumausgaben der privaten Haushalte und des Staates. Demgegenüber gaben die Exporte erneut nach. Die Exportwirtschaft sah sich heftigem Gegenwind ausgesetzt durch die höheren US-Zölle, die Euro-Aufwertung und die stärkere Konkurrenz aus China. Zudem hielt die Investitionsschwäche 2025 an.

2.2 Geschäftsverlauf

Die Belegungszahlen der Kurzparker in den TWF-Parkhäusern lagen 2025 rund 3 % über dem Plan und 2 % über dem Vorjahr. Die Erlöszahlen der Kurzparker in den TWF-Parkhäusern lagen 2025 - korrespondierend mit der Plan-/Ist-Abweichung der Belegung – ebenfalls rund 3 % über dem Plan. Die Erlöse der Dauerparker lagen in 2025 sogar 12 % über Plan. Nähere Details zur Entwicklung der Parkhäuser finden sich in Kapitel 2.3.3.2 Parkhäuser.

Bei SWSee kann der Geschäftsverlauf 2025 mit einem Jahresüberschuss von 24,7 Mio. EUR vor dem Hintergrund des bezogen auf die Energiemarktpreisentwicklung schwierigen Geschäftsumfelds insgesamt als außerordentlich und sehr zufriedenstellend bezeichnet werden. Das Marktumfeld war im Energievertrieb weiterhin von sehr hohem Wettbewerbsdruck geprägt. Dies führte bei SWSee zu leichten Kunden- und Mengenverlusten im regionalen und bundesweiten Vertrieb – in Summe stehen die Vertriebskanäle stabil da. Der Wärmemarkt war

durch hohe Nachfrage aber zurückhaltende Abschlüsse durch die ungewissen politischen Rahmenbedingungen geprägt. Im Netzbereich konnten wir unser Dienstleistungsergebnis weiter ausbauen, der regulierte Bereich stellte sich stabil dar.

Die SWSee plant für die Folgejahre mit Jahresüberschüssen in gleichbleibender Höhe, wodurch mit einer stabilen, vereinbarten Ausschüttung für die TWF gerechnet wird. Die Höhe der Rückstellung für die künftige Stilllegung und den unvermeidbaren Rückbau von Erdgasnetzen unterliegt allerdings erheblichen Schätzunsicherheiten, da sie u.a. maßgeblich von der rechtlichen Auslegung von Konzessionsverträgen (Rückbaupflicht vs. Verbleib im Boden) sowie der Entwicklung von Baupreisindizes und Abzinsungssätzen abhängt. Sollte eine Stilllegung oder ein Rückbau tatsächlich gefordert werden, könnten die tatsächlichen Kosten die aktuell gebildete Rückstellung deutlich übersteigen. SWSee begegnet diesem Risiko durch eine kontinuierliche Überwachung.

Die SVF konnte 2025 mit einem Fahrleistungsvolumen von 2,3 Mio. km das Vorjahresniveau von 2,1 Mio. km um 7,5 % übertreffen. Die Ausstattung der SVF-Flotte mit Fahrgastzählsystemen ermöglicht eine präzise Erfassung der Fahrgastzahlen. Die Verluste lagen mit 4,35 Mio. EUR in 2025 über Plan und Vorjahr. Da im ersten Quartal 2025 rückwirkend zum 01.01.2024 bis 31.12.2026 eine Erhöhung des Defizitrahmens auf 4,5 Mio. EUR beschlossen wurde, liegt das Ergebnis dennoch innerhalb dieser Vorgaben. Aufgrund der Organbeziehung prägt der SVF-Fehlbetrag das TWF-Ergebnis auch in Zukunft maßgeblich negativ.

Bei der KRB lag die Fahrgastnachfrage im Jahr 2025 um 4 % unter dem Vorjahr. Die im April durchgeführte Tarifierungsanpassung konnte die negative Entwicklung bei den Fahrgastzahlen etwas abmildern. Die Verluste der KRB fielen 2025 mit einem Betrag von 320 TEUR um 161 TEUR höher aus als geplant. Diese sind entsprechend des Gesellschaftsanteils zu 50% von TWF zu tragen.

Die Fahrgastzahlen der BOB sind gegenüber dem Vorjahr wieder leicht angestiegen. Der für das Geschäftsjahr 2024/25 erzielte Jahresfehlbetrag in Höhe von 997 TEUR liegt über dem Plan (-792 TEUR). Der Verlust wird – analog der Thesaurierung ihrer Gewinne - von der Gesellschaft selbst getragen.

Die Passagierzahlen der FFG lagen 2025 aufgrund des Entfalls geplanter Flugverbindungen unter Plan, aber über Vorjahr. Analog wird das Geschäftsjahr voraussichtlich finanziell unter Plan abgeschlossen werden. Die TWF wird, soweit Bedarf besteht und die Voraussetzungen dafür gegeben sind, Zuwendungen zu einem Gesamtfinanzierungskonzept der FFG leisten, wofür in 2025 eine entsprechende Rückstellung gebildet wurde.

Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von 1,2 Mio. EUR erzielt. Dieser liegt 0,3 Mio. EUR über dem Plan (879 TEUR) und 0,5 Mio. EUR über dem Vorjahr (662 TEUR). Die Abweichung wird im Wesentlichen durch das höhere Beteiligungsergebnis verursacht.

2.3 Wirtschaftliche Entwicklung

2.3.1 Ertragslage

Die Umsatzerlöse spiegeln die Einnahmen aus Parkierung wider und liegen leicht über Plan. Die sonstigen betrieblichen Erträge bestehen zum einen aus der Ausschüttung der Stadt Friedrichshafen aus dem Klima- und Umweltschutzpro-

Gewinn- und Verlustrechnung	Ist 2024 TEUR	Plan 2025 TEUR	Ist 2025 TEUR	Abw. Ist/Plan 2025 TEUR
Umsatzerlöse	2.899	2.994	3.134	140
Sonstige betriebliche Erträge	241	46	493	447
Materialaufwand	1.398	1.347	1.507	160
Personalaufwand				0
Abschreibungen	971	718	698	-20
Sonstige betriebliche Aufwendungen	865	1.086	1.986	900
Zinsergebnis	-4	-55	-8	47
Beteiligungsergebnis	2.224	2.026	4.502	2.476
Ergebnis vor Steuern	2.125	1.860	3.929	2.070
Steuern	1.463	980	2.742	1.762
Jahresüberschuss	662	879	1.187	308

gramm für die Jahre 2024 und 2025 und zum anderen aus nicht in Anspruch genommenen Rückstellungen der Vorjahre.

Im Materialaufwand enthalten sind vor allem die Instandhaltungen und weitere Aufwendungen für bezogene Leistungen für die Parkierungsanlagen. Der Materialaufwand im Parkhausbetrieb lag analog den Umsatzerlösen leicht über Plan. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind seit dem Jahr 2025 auch die Finanzierungsbeiträge für die Beteiligungen an KRB und FFG enthalten, wodurch sich ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr ergibt.

Die Ausschüttung der SWSee (Garantiedividende inkl. Steuermehrbetrag sowie Sonderausschüttung) liegt bei 8.855 TEUR und damit ca. 3,0 Mio. EUR über Plan und Vorjahr (5.908 TEUR). Sie schlägt sich im Beteiligungsergebnis (siehe Kapitel 2.3.3.3) nieder.

Die Steuerlast der TWF liegt bei 2.742 TEUR in 2025 und somit 1,8 Mio. EUR über Plan. Die Planabweichung ist zum einen bedingt durch das über Plan liegende Beteiligungsergebnis, zum anderen führen unterschiedliche Bewertungsgrundlagen zwischen der Handels- und Steuerbilanz zu einer höheren Steuerlast für TWF.

Das Ergebnis vor Steuern (3,9 Mio. EUR) entwickelte sich positiv und liegt 2,1 Mio. EUR über dem Plan 2025. Analog fällt der Jahresüberschuss von TWF in Höhe von 1.187 TEUR höher aus als geplant (879 TEUR) und als im Vorjahr (662 TEUR).

2.3.2 Vermögens- und Finanzlage

2.3.2.1 Bilanzentwicklung

Das Anlagevermögen - insbesondere die Sachanlagen mit rund 15,5 Mio. EUR sowie die Finanzanlagen mit rund 38,6 Mio. EUR - dominiert die Aktiva. Bei den Finanzanlagen haben sich hinsichtlich der Anteile an verbundenen Unternehmen im Berichtsjahr keine Änderungen zum Vorjahr ergeben. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (SVF) haben sich von 340 TEUR auf 173 TEUR reduziert.

Ein wesentlicher Bestandteil des Umlaufvermögens ist die Forderung der Ausschüttung der SWSee in Höhe von 8,86 Mio. EUR. Die liquiden Mittel des Umlaufvermögens fallen im Vergleich zum Plan und Vorjahr niedriger aus; ursächlich sind im Wesentlichen Rückgänge der kurzfristigen Finanzanlagen (z. B. Tagesgelder).

Bilanz	Ist 2024 TEUR	Plan 2025 TEUR	Ist 2025 TEUR	Abw. Ist/Plan 2025 TEUR
Anlagevermögen	54.964	54.622	54.158	-465
Immaterielle Vermögensgegenstände	7		5	5
Sachanlagen	16.169	15.704	15.533	-171
Finanzanlagen	38.787	38.918	38.620	-298
Umlaufvermögen (ohne liquide Mittel)	8.911	8.734	10.897	2.164
Liquide Mittel	5.764	4.861	2.117	-2.744
Rechnungsabgrenzungsposten				0
Aktiva	69.639	68.217	67.172	-1.045
Eigenkapital	56.325	57.213	57.512	299
Rückstellungen	1.627	1.330	1.992	662
Verbindlichkeiten	11.686	9.673	7.668	-2.006
Rechnungsabgrenzungsposten				0
Passiva	69.639	68.217	67.172	-1.045

Die Rückstellungen umfassen hauptsächlich Steuerrückstellungen und Rückstellungen für ausstehende Rechnungen. Die Rückstellungen liegen 0,7 Mio. EUR über Plan. Ursächlich sind im Wesentlichen die Rückstellungen für mögliche Zuschüsse an die FFG.

2.3.2.2 Kapitalstruktur

Die um den Jahresüberschuss bereinigte Eigenkapitalquote liegt bei 84 % (Vorjahr 80 %). Das langfristig gebundene Vermögen (54,2 Mio. EUR; Vorjahr 55,0 Mio. EUR) ist vollständig durch langfristiges Kapital abzüglich Jahresüberschuss (56,3 Mio. EUR; Vorjahr 55,7 Mio. EUR) finanziert. Den Großteil der Verbindlichkeiten bilden mit 6,2 Mio. EUR die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

2.3.2.3 Investitionen

Investitionen	Ist 2024 TEUR	Plan 2025 TEUR	Ist 2025 TEUR	Abw. Ist/Plan 2025 TEUR
Immaterielle VG und Sachanlagen	115	236	59	-177
Summe	115	236	59	-177

In Sachanlagen wurden im Berichtsjahr 59 TEUR investiert. Der wesentliche Anteil entfällt auf eine Investition in die Schließanlagen aller Parkhäuser. Die Investitionen befinden sich unter Plan, da zum einen die Inbetriebnahme und somit Aktivierung der PV-Anlage auf dem PH „Sportpark“ erst 2026 erfolgt und sich zum anderen die Investition in Kennzeichenerfassung auf 2027 verschiebt.

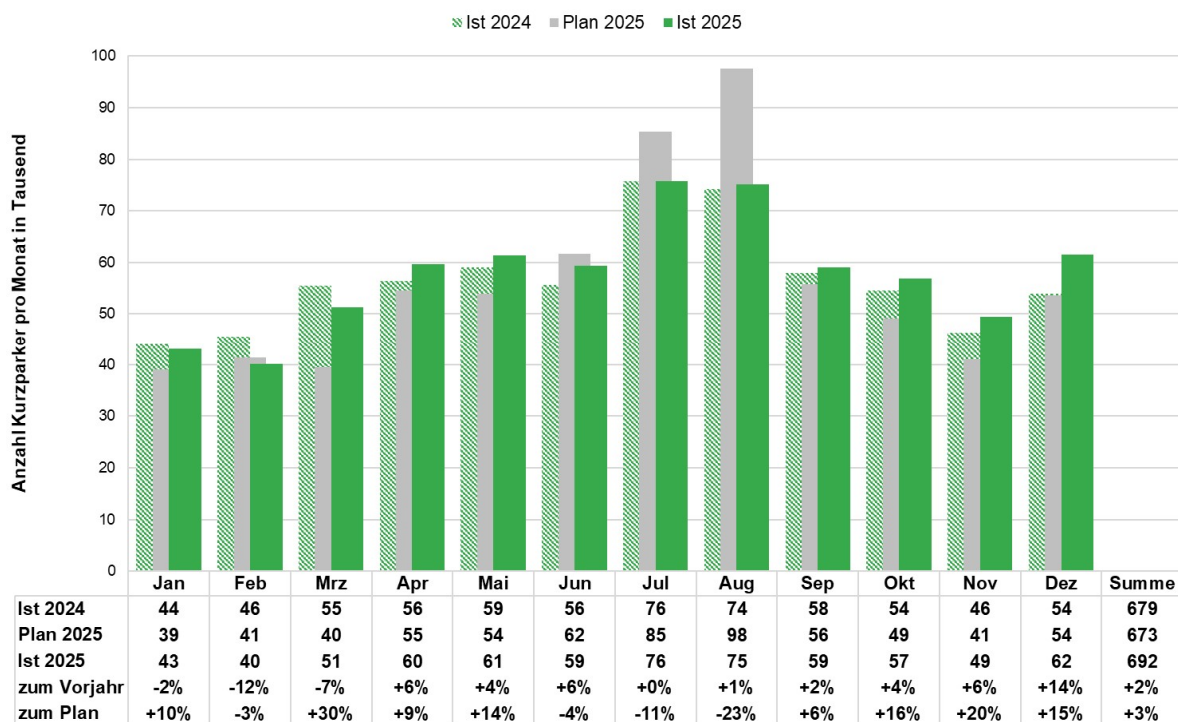
2.3.3 Bericht zu den einzelnen Geschäftsbereichen

2.3.3.1 Allgemeiner Geschäftsbereich

Der allgemeine Geschäftsbereich bildet im Wesentlichen das Beteiligungsergebnis aus der Ausschüttung von SWSee und die Aufwendungen für Führung und Verwaltung der TWF ab. Den bedeutendsten Beitrag zum Jahresergebnis stellt die Garantiedividende von SWSee dar. Der auf die TWF entfallende Gewinnanteil beträgt 8.855 TEUR (Vorjahr: 5.908 TEUR).

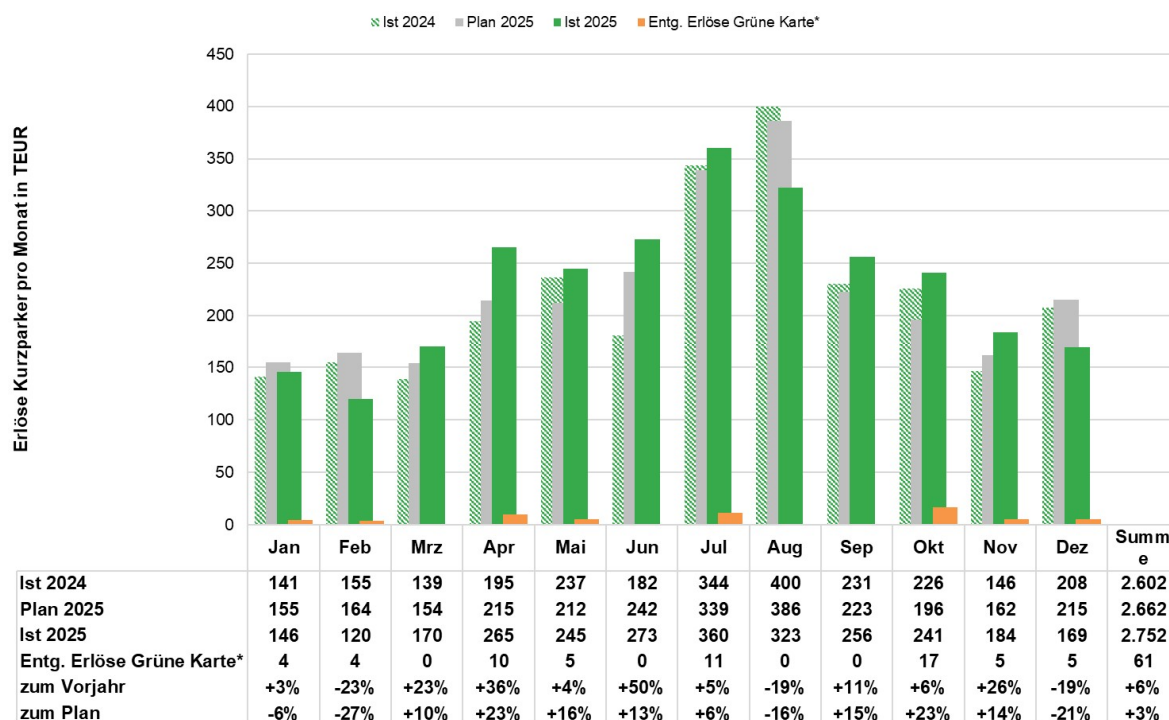
2.3.3.2 Parkhäuser

Entwicklung der Kurzparkter-Belegung in den TWF-Parkhäusern



Die Belegungszahlen der Kurzparkter in den TWF-Parkhäusern lagen 2025 rund 3 % über dem Plan und 2 % über dem Vorjahr. Insbesondere im vierten Quartal konnten die Planzahlen entgegen den Erwartungen deutlich übertroffen werden.

Entwicklung der Kurzparker-Erlöse in den TWF-Parkhäusern



Die Erlöszahlen der Kurzparker in den TWF-Parkhäusern lagen 2025 - korrespondierend mit der Plan-/Ist-Abweichung der Belegung - rund 3 % über dem Plan. Gegenüber dem Vorjahr zeigt sich hingegen eine Erlössteigerung um 6 %, da erst zur Mitte des Jahres 2024 eine Tarifierhöhung bei den Kurzparkern stattfand.

Die Erlöse der Dauerparker lagen über alle Parkhäuser in 2025 bei 372 TEUR und damit 12 % über Plan (332 TEUR) und 10 % über dem Vorjahr (338 TEUR). Hintergrund ist eine höhere Anzahl an Abonnements bei den Dauerparkern als geplant.

2.3.3.3 Beteiligungen

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

Beteiligungen (Stand: 31.12.25)	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

Die Ergebnisse der Beteiligungen stellen sich im Überblick wie folgt dar:

Beteiligungsergebnisse	Ist 2024 TEUR	Plan 2025 TEUR	Ist 2025 TEUR	Abw. Ist/Plan 2025 TEUR
Stadtwerk am See GmbH & Co. KG	5.908	5.879	8.855	2.976
Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH	-3.503	-3.853	-4.353	-500
Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG	-65	-196	-160	36
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG				
Flughafen Friedrichshafen GmbH	-115	-145	-672	-527
Gesamt	2.224	1.684	3.670	1.986

Durch die vereinbarte Garantiedividende der SWSee können die zu tragenden Defizite bis auf weiteres überkompensiert werden. Das Beteiligungsergebnis der SWSee liegt aufgrund des überplanmäßigen Jahresergebnisses sowie einer Sonderausschüttung deutlich über Plan. Das dadurch allerdings ebenfalls über Plan liegende Steuerergebnis der TWF reduziert diesen Effekt wieder. Die Aufwendungen aus den Verlustübernahmen bzw. Finanzierungsbeiträgen der Verkehrsunternehmen SVF, KRB und FFG liegen mit 5.185 TEUR über Plan (4.195 TEUR) und über dem Vorjahreswert (3.683 TEUR). Der für die SVF bis 31.12.2026 geltende Defizitrahmen von 4,5 Mio. EUR wurde nicht überschritten.

In Summe tragen die Beteiligungen mit 3.670 TEUR zum Erfolg der TWF bei und ergänzen somit die Gewinne des Parkhausbetriebs.

2.3.3.3.1 Stadtwerk am See GmbH & Co. KG

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

Mit einem um 12,5 Mio. EUR über Plan liegenden Jahresüberschuss kann der Geschäftsverlauf 2025 vor dem Hintergrund des bezogen auf die Energiemarktpreisentwicklung schwierigen Geschäftsumfelds insgesamt als außerordentlich und sehr zufriedenstellend bezeichnet werden.

Das Marktumfeld war im Energievertrieb weiterhin von sehr hohem Wettbewerbsdruck geprägt. Dies führte bei SWSee zu leichten Kunden- und Mengenverlusten im regionalen und bundesweiten Vertrieb – in Summe stehen die Vertriebskanäle stabil da.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Gas- und Strompreise für die Tarifikunden erfolgreich gestaltet und regelmäßig an die Marktpreise angepasst. Weiter positiv waren Effekte an den Beschaffungsmärkten, die wir durch aktive Portfoliobewirtschaftung ergebnisverbessernd nutzen konnten. Der Wärmemarkt war durch hohe Nachfrage aber zurückhaltende Abschlüsse durch die ungewissen politischen Rahmenbedingungen geprägt. Im Netzbereich konnten wir unser Dienstleistungsergebnis weiter ausbauen, der regulierte Bereich stellte sich stabil dar.

Weitere positive Effekte resultieren aus der Auflösung von Rückstellungen im Jahr 2025.

Ertragslage

Der Jahresüberschuss lag mit 24,7 Mio. EUR 12,5 Mio. EUR über Plan und 11,8 Mio. EUR über dem Vorjahr.

Ergänzend zur Tabelle erläutern wir nachfolgend die wesentlichen Effekte in den Geschäftsbereichen:

Der Rohertrag im **Vertrieb** lag 13,7 Mio. EUR über Plan und 14,4 Mio. EUR über dem des Vorjahres.

Gewinn- und Verlustrechnung	2024 IST Mio. EUR	2025 PLAN Mio. EUR	2025 IST Mio. EUR	Abw. IST / PLAN 2025 Mio. EUR
Umsätze	398,4	348,1	371,4	23,3
Sonstige Erträge	2,5	5,5	13,4	7,9
Materialaufwand	-324,6	-274,3	-291,1	-16,8
Personalaufwand	-34,9	-37,7	-38,2	-0,5
Abschreibungen	-13,1	-12,3	-14,0	-1,8
Sonstige Aufwendungen	-13,6	-13,8	-11,8	1,9
Zinsergebnis	-1,4	-2,5	-1,9	0,6
Beteiligungsergebnis	1,5	1,3	1,3	0,1
Steuern	-1,9	-2,1	-4,4	-2,3
Jahresüberschuss	12,9	12,2	24,7	12,5

Im Bereich **Netze** lagen wir im Rohertrag um 3,4 Mio. EUR über Plan und 5,1 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Im Bereich **Energiesysteme** hatten wir einen um 0,4 Mio. EUR niedrigeren Rohertrag als geplant und 0,9 Mio. EUR weniger als im Vorjahr. Preissteigerungen vor allem im Gasbezug führen zu einer Reduktion des Rohertrages gegenüber Vorjahr.

Bei den **sonstigen Erträgen** lagen wir mit 13,4 Mio. EUR um 7,9 Mio. EUR über Plan und um 10,9 Mio. EUR über dem Vorjahr. Die Abweichung gegenüber dem Vorjahr resultiert i. W. aus höheren Bestandsveränderungen.

Der **Personalaufwand** stieg infolge regulärer Tarifierhöhungen sowie des Zuwachses an Beschäftigten auf rund 38,2 Mio. EUR (rund 3,3 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr). Der Aufwand fiel gegenüber Plan um rund 0,5 Mio. EUR höher aus.

Die **sonstigen Aufwendungen** fielen mit 11,8 Mio. EUR um 1,9 Mio. EUR geringer als im Plan und um 1,8 Mio. EUR geringer als im Vorjahr aus.

Das **Zinsergebnis** ist um 0,6 Mio. EUR besser als geplant. Die unterjährig zur Verfügung stehende hohe Liquidität führte zu höheren als geplanten Zinserträgen i. H. v. 0,4 Mio. EUR (VJ 0,7 Mio. EUR).

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme stieg 2025 gegenüber dem Vorjahr um 11,3 Mio. EUR auf 326,3 Mio. EUR. Geplant war eine Bilanzsumme von 309,7 Mio. EUR. Durch mehr liquide Mittel bzw. Rückstellungen als geplant wurde der Planwert überschritten.

Das Anlagevermögen ist durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital fristenkongruent finanziert.

Bilanz	2024 IST Mio. EUR	2025 PLAN Mio. EUR	2025 IST Mio. EUR	Abw. IST / PLAN 2025 Mio. EUR
Anlagevermögen	193,5	209,7	198,5	-11,2
Umlaufvermögen (ohne liquide Mittel)	80,9	91,1	84,2	-6,9
Liquide Mittel	40,6	8,9	43,6	34,8
Aktiva	315,0	309,7	326,3	16,6
Eigenkapital	103,2	107,5	117,5	10,0
Sonderposten / Ertragszuschüsse	26,3	25,9	27,8	1,9
Rückstellungen	48,7	39,1	57,8	18,7
Verbindlichkeiten	136,8	137,2	123,2	-14,1
Passiva	315,0	309,7	326,3	16,6

Neben den Forderungen werden CO₂-Zertifikate in Höhe von 8,9 Mio. EUR ausgewiesen (VJ 7,9 Mio. EUR).

Die liquiden Mittel liegen über dem Vorjahr und höher als geplant.

Die Rückstellungen fielen mit 57,8 Mio. EUR um 18,7 Mio. EUR höher als geplant aus (VJ 48,7 Mio. EUR). Davon entfiel ein wesentlicher Teil auf Rückstellungen im Strom- Gas- und Wasservertrieb sowie im Netzbetrieb und auf Energiebezugsrückstellungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind um 5,3 Mio EUR gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich um 14,2 Mio. EUR.

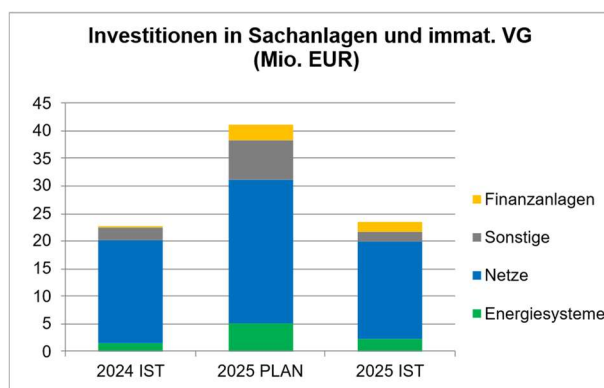
Im Jahr 2025 haben wir 23,5 Mio. EUR investiert und damit 17,8 Mio. EUR weniger als geplant und 0,8 Mio. EUR mehr als im Vorjahr. Der überwiegende Teil der Sachanlageninvestitionen floss mit 19,9 Mio. EUR erneut in die Energie- und Wassernetze, sowie in die Telekommunikationssparte.

Investitionen Sachanlagen und immat. VG	2024 IST Mio. EUR	2025 PLAN Mio. EUR	2025 IST Mio. EUR	Abw. IST / PLAN 2025 Mio. EUR
Energiesysteme	1,5	5,1	2,1	-3,0
Netze	18,5	26,1	17,8	-8,3
davon Strom	10,6	6,2	5,8	-0,5
davon Gas	0,8	1,4	0,6	-0,8
davon Wasser	3,4	4,2	3,9	-0,4
davon TK Rohmetz	3,7	13,4	7,3	-6,1
davon Andere	0,0	0,7	0,2	-0,5
Sonstige	2,4	7,0	1,8	-5,3
Finanzanlagen	0,3	3,0	1,8	-1,2
Summe	22,7	41,3	23,5	-17,8

Darüber hinaus haben wir 2,1 Mio. EUR in Energieerzeugungsanlagen investiert. Im Bereich Energiesysteme wurden -3,0 Mio. EUR weniger als geplant investiert, maßgeblich durch Projektverschiebungen.

In den Netzen fielen die Investitionen im Stromnetz um 0,5 Mio. EUR geringer, im Gasnetz 0,8 Mio. EUR geringer aus als geplant. Im Wassernetz (0,4 Mio. EUR) und in der Telekommunikationssparte (6,1 Mio. EUR) fielen die Investitionen u.a. durch Projektverschiebungen geringer aus als geplant.

Bei den Finanzanlagen haben wir im Jahr 2025 bei der Windkraft Bodensee Oberschwaben GmbH & Co. KG eine Eigenkapitalzuführung in Höhe von 1 Mio. EUR für das Projekt Röschenwald geleistet, bei der Seewärme Meersburg GmbH in Höhe von 0,7 Mio. EUR, bei der Regionalwerk Bodensee GmbH & Co. KG in Höhe von 0,1 Mio. EUR, bei der Stadtwerk Mobility Plus GmbH & Co. KG in Höhe von 0,15 Mio. EUR und bei der Seeallianz GmbH & Co. KG in Höhe von 0,05 Mio. EUR.



Prognosebericht

Wir befinden uns weiterhin in einem Strategieprozess. Dabei fokussieren wir die Möglichkeiten zum Wachstum. Gleichzeitig verstärken wir die Optimierung unserer Prozesse und Produkte. Dies erfolgt unter den nach wie vorherrschenden Unsicherheiten im Rahmen der Strom-, Wärme- und Verkehrswende.

Für 2026 gehen wir von Folgendem aus:

- Die zukünftige Preisentwicklung an den Energiemärkten ist weiterhin durch die Sorge um die kurzfristige Versorgungssicherheit geprägt, wobei die längerfristigen Preise schon deutlich entspannter und damit gemäßiger ausfallen. Dies spiegelt sich auch in entsprechend niedrigeren Plan-Umsatzerlösen wider.

- Das Marktumfeld ist weiterhin herausfordernd. Bundesweit hat sich im Jahr 2025 der preislich getriebene Wettbewerb deutlich intensiviert. Unsere vertrieblichen Aktivitäten zur Kundenakquise umfassen das gesamte Bundesgebiet, davon gehen wir auch im Planungszeitraum aus. Wesentlicher Fokus ist weiterhin das eigene Netzgebiet und der sich angrenzende Regionalmarkt.
- Wir investieren weiterhin in Projekte der dezentralen Energieerzeugung sowie in erneuerbare Erzeugungsanlagen über unsere Beteiligungen.
- Wir planen mittelfristig die Konsolidierung unserer Dienstleistungen.
- Wir planen den erforderlichen Abriss des Werkstattgebäudes und der Fahrzeughalle und die Sanierung und Erweiterung des Betriebsgebäudes.

Dies hat zur Folge, dass

- unsere Umsätze wie auch Materialaufwände im Planjahr 2026 im Vergleich zum Jahr 2025 steigen und im Planungszeitraum etwa konstant bleiben,
- unser Jahresüberschuss im Planjahr 2026 mit rd. 13,9 Mio. EUR und in den Folgejahren auf einem Niveau über der letztjährigen Planung, allerdings deutlich unter dem Ergebnis des Jahres 2025 liegt, wodurch die Garantiedividende nach heutigem Modus regelmäßig erwirtschaftet wird
- Insbesondere in den späteren Planungsjahren zeigt sich, dass die Geschäftsmodelle zunehmend herausfordernder werden und es immer schwieriger wird, den Jahresüberschuss auf dem bislang konstant hohen Niveau zu halten,
- der Personalbestand im Betrachtungszeitraum auf ein Niveau von knapp 490 Beschäftigten wächst,
- unsere Verschuldung im Betrachtungszeitraum die bankseitigen Financial Covenants einhält.

Abschließend ist festzuhalten, dass der Wirtschaftsplan auf teilweise unsicheren Annahmen basiert. Ein zentraler Aspekt ist die Sicherstellung eines hohen Jahresüberschusses sowie der Verbleib der über die Garantiedividende hinausgehenden Ergebnisanteile im Unternehmen. Dies ist unerlässlich, um unsere Finanzierungsfähigkeit und langfristige Zukunftssicherung zu gewährleisten. Ziel der aktuellen Planung war es daher, den dynamischen Verschuldungsgrad wiederholt deutlich unter dem Faktor 4,0 zu halten und die Darlehenslast auf ein kapitaldienstfähiges Niveau zu begrenzen – was erfolgreich umgesetzt wurde. Daraus ergibt sich jedoch, dass zusätzliche Vorhaben außerhalb des bestehenden Plans unter gleichbleibenden Rahmenbedingungen nur eingeschränkt realisierbar sind – oder eine Eigenkapitalzuführung erfordern. Die Machbarkeit und das Potenzial solcher Projekte müssen daher stets sorgfältig geprüft und individuell bewertet werden.

Finanzielle Leistungsindikatoren	2025 IST	2026 PLAN	2027 PLAN	2028 PLAN	2029 PLAN	2030 PLAN
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Umsatz	371,4	448,3	475,4	444,6	422,4	426,4
Rohertrag	95,4	83,3	86,5	87,0	88,5	89,6
Jahresüberschuss	24,7	13,9	13,5	13,2	12,8	12,7

In der Wirtschaftsplanung wurde unterstellt, dass an den Beschaffungsmärkten weiterhin eine Konsolidierungsphase mit deutlich niedrigeren Terminpreisen in allen Energiesektoren und Laufzeiten als in den Anfangsjahren der Energiekrise zu beobachten ist. Auswirkungen durch den Konflikt in der Ukraine sind dabei teilweise berücksichtigt. Der Konflikt im Iran konnte zum Zeitpunkt der Wirtschaftsplanung noch nicht berücksichtigt werden. Der Ölpreis ist dadurch erstmals seit 2022 wieder über 100 Dollar gestiegen und Ökonomen warnen bereits vor einem Inflationsschub in Europa. Entscheidend ist die Dauer des Konflikts im Nahen Osten. Wird er

rasch beigelegt, dürften auch die Ölpreise prompt wieder fallen. Sollte der Ölpreis jedoch länger bei 80 Dollar oder im schlimmsten Fall sogar über 100 Dollar liegen, dann hätte das nachhaltige Effekte auf unser Geschäft, vor allem auf die Energiebeschaffung und die Materialkosten.

Im geplanten Jahresüberschuss für 2026 von rd. 13,9 Mio. EUR sind grundsätzlich erhebliche Chancen und Risiken enthalten. Im Wesentlichen wie bereits erwähnt die Entwicklung der Bezugspreise Strom und Gas an den Energiemärkten sowie die Mengenentwicklung im Strom- und Gasnetz, nicht jedoch konkret die aktuellen Geschehnisse im Iran.

Kennzahlen	2025 IST	2026 PLAN	2027 PLAN	2028 PLAN	2029 PLAN	2030 PLAN
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
Eigenkapitalquote in %	36,00%	35,38%	36,71%	36,64%	36,77%	36,98%
Verschuldungsgrad (Jahre)	1,87	2,01	2,25	2,46	2,54	2,59

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 Maximalwert von 2,59. Damit liegen wir – auch im Verhältnis zu anderen Unternehmen – in einem guten Bereich mit ausreichend Puffer. Mit der Einhaltung dieser Kennzahl ist die langfristige Finanzierungsfähigkeit sichergestellt.

Die Planung für 2026 wurde im Herbst 2025 erstellt. Für 2026 bestehen natürlich nicht in der Planung bewertete Risiken, allen voran die aktuelle Entwicklung in der Weltpolitik (Iran-Konflikt). Weitere, nicht bewertete Risiken sind u. a.:

- der mögliche Commodity-Switch unserer Kunden von Gas zu Strom
- die Entwicklung der Bezugspreise Strom und Gas
- die Beschaffung der Verlustenergie für unser Stromnetz
- das Verbrauchs- oder Kündigungsverhalten unserer Kunden
- die Reduktion technischer Dienstleistungen aufgrund unklarer politischer Förderkulisse
- mögliche Effekte infolge der kommunalen Wärmeplanungen in der Region
- neue Marktgegebenheiten infolge der globalen Kriegsgeschehnisse
- Anpassung des Regulierungsrahmens für Strom- und Gasnetze

Extreme Marktpreisschwankungen nach oben und nach unten sowie Mengenabweichungen durch z.B. extreme Witterungsschwankungen können je nach Eindeckungsgrad zu Chancen oder Risiken führen.

2.3.3.3.2 ÖPNV

Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH

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

Das Fahrleistungsvolumen bei den Tages- und Ergänzungslinien des Stadtverkehrs belief sich auf 2.231.633 km (+160.935 km zum Vorjahr) und im Schülerverkehr zur Bodensee-Schule anteilig auf 52.312 km (+299 km zum Vorjahr). Insgesamt wurden somit in 2025 2.283.945 km gefahren, was einer Mehrleistung von 161.234 km (+ 7,6%) gegenüber dem Vorjahr und von 89.763 km (+ 4,09%) gegenüber dem Plan entspricht.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 01. Mai 2023 hat sich die Vertriebslandschaft in unserem Verkehrsgebiet signifikant verändert. Nur durch die Ausstattung unserer SVF-Flotte mit Fahrgastzählsystemen sind wir in der Lage eine präzise Erfassung der Fahrgastzahlen vorzunehmen.

Gewinn- und Verlustrechnung	Ist 2024 TEUR	Plan 2025 TEUR	Ist 2025 TEUR	Abw. Ist/Plan 2025 TEUR
Umsatzerlöse	8.891	7.695	8.584	889
Sonstige betriebliche Erträge	836	59	569	510
Materialaufwand	9.693	9.257	9.766	509
Personalaufwand				
Abschreibungen	1.169	1.292	1.172	-120
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.899	724	2.208	1.483
Zinsergebnis	-468	-333	-360	-26
Beteiligungsergebnis				
Steuern			1	1
Ergebnis nach Steuern	-3.503	-3.853	-4.353	-500

Das Ergebnis vor Erträgen aus Verlustübernahme der SVF beläuft sich im Geschäftsjahr 2025 auf -4.353 TEUR und liegt somit unter dem Vorjahr (-3.503 TEUR) und 500 TEUR unter Plan (-3.853 TEUR). Die Abweichung gegenüber Plan resultiert im Wesentlichen aus ungeplanten, periodenfremden Rückzahlungen zum Rettungsschirm und § 148 SGB aus den Vorjahren sowie Rückstellungen für laufenden Aufwand aus dem Deutschlandticket.

Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co. KG

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

Insgesamt lag die Fahrgastnachfrage im Jahr 2025 um 4 % unter dem Vorjahr. Vor allem im Februar, Mai und Oktober war ein deutlicher Nachfragerückgang zu verzeichnen, wobei der Rückgang im Mai auf eine zeitliche Verschiebung der Osterferien in den April zurückzuführen ist und mit einem starken Nachfrageanstieg im April einherging. Im Dezember zogen die Weihnachtsmärkte wieder viele Besucher an.

Im Winter wurde der Fahrplan an Sonn- und Feiertagen auf einen 2-Stunden Takt reduziert. Ausgenommen hiervon war die Zeit der Weihnachtsmärkte, wo auch am Wochenende wieder zusätzliche Spätverbindungen angeboten wurden. Im Sommerfahrplan wurde der bewährte Stundentakt beibehalten. Außerdem wurde der Linienverkehr am Freitag und Samstag durch den Abendverkehr ergänzt. Es gab punktuelle Verstärkerfahrten sowie Sonderfahrpläne zu besonderen Anlässen wie beispielsweise dem Seehasenfest und dem Konstanzer Seenachtsfest.

Die im April durchgeführte Tarifierung konnte die negative Entwicklung bei den Fahrgastzahlen etwas abmildern. Die Erlöse aus dem Verkehrsbetrieb liegen leicht über dem Vorjahresniveau jedoch mit 9 % unter Plan. Sie liegen 2025 bei 3,2 Mio. Euro.

Die Einführung des Deutschlandtickets sowie der Ausbau der See-Linie und der Schnellbus Linie 7394 stellen weiterhin eine große Konkurrenz zur Katamaran Verbindung dar. Dazu kommen Angebote für Touristen wie die Echt Bodensee Card (EBC) und Bodensee Card West zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV. Die Reederei hat spezielle Angebote für Pendler mit Deutschlandticket und Inhaber von EBC, Bodensee Card West und Bodensee Card Plus aufgelegt.

Trotz technischer Probleme mit vermehrten Ausfällen, weist die Betriebsstatistik auch weiterhin ein hohes Maß an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Katamaran-Verbindung aus. Die Verfügbarkeitsquote erreichte im Jahr 2025 einen Wert von 97,15 % (Vorjahr: 96 %).

Gewinn- und Verlustrechnung	Ist 2024 TEUR	Plan 2025 TEUR	Ist 2025 TEUR	Abw. Ist/Plan 2025 TEUR
Umsatzerlöse	3.380	3.773	3.474	-299
Sonstige betriebliche Erträge	30	43	3	-40
Materialaufwand	2.519	3.035	2.812	-223
Personalaufwand	27	30	22	-8
Abschreibungen	374	290	184	-106
Sonstige betriebliche Aufwendungen	611	610	770	160
Zinsergebnis	-3	-2	0	2
Beteiligungsergebnis				
Steuern	7	8	8	-1
Ergebnis nach Steuern	-131	-159	-320	-161

Das Ergebnis nach Steuern bewegt sich im Geschäftsjahr 2025 mit -320 TEUR unter Plan (-159 TEUR) und unter Vorjahr (-131 TEUR). Die Abweichung gegenüber Plan liegt im Wesentlichen in niedrigeren Umsatzerlösen aufgrund geringerer Fahrgastnachfrage begründet, gegenläufig wirken Einsparungen im Materialaufwand.

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

Von der BOB haben wir die folgenden Informationen erhalten, die wir im weiteren Verlauf des Textes aus deren Lagebericht für das Geschäftsjahr 01.10.2024 - 30.09.2025 übernehmen:

Das Geschäftsjahr 2024/25 ist für die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG insgesamt als normales Jahr einzuordnen. Die Fahrgastzahlen sind gegenüber dem Vorjahr wieder leicht angestiegen. Das Deutschlandticket hat bis dato leider keinen nachweisbaren, signifikanten Einfluss auf die Fahrgastzahlen der BOB gehabt. Der hiermit einhergehende Einnahmeverlust wird durch Unterstützungszahlungen seitens des Landes und des Bundes gemindert. So wird die BOB Zahlungen für Einnahmeausfälle durch das „Deutschlandticket“ weiterhin erhalten.

Die DB InfraGo AG hatte bereits angekündigt, im Frühjahr/Sommer 2026 in der Region massiv die Infrastruktur zu sanieren. Von März bis Juni 2026 wird die Südbahn voll gesperrt sein, um diverse Instandhaltungsthemen anzugehen. Unter anderem werden in dieser Zeit die Wallstraßenbrücke in Ulm und die Werkstatt in Ulm umgebaut sowie Bahnsteigarbeiten in Aulendorf vorgenommen. Die BOB erarbeitet derzeit ein Konzept für den Schienenersatzverkehr und

führt hierzu Verhandlungsgespräche mit der NVBW, um eine Finanzierung der voraussichtlichen Mehrkosten sowie der zu erwartenden Erlösausfälle sicherzustellen. Die NVBW hat den Vertrieb zum Fahrplanwechsel Dezember 2025 im Bereich Südost Baden-Württemberg neu organisiert. Als Gewinner der landesweiten Ausschreibung wird zukünftig die transdev GmbH mit Vertrieb und Neuorganisation des Verkaufs beauftragt in Zusammenspiel mit DB Regio als Vertriebs-Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Geschäftsjahr 2024/2025 hat transdev bereits damit begonnen, die vorhandenen Fahrscheinautomaten der BOB durch Automaten von „bwegt“ auszutauschen. Die Vertriebsorganisation „Direktverkauf“ durch die BOB und die vertragliche Bindung zur DB Vertrieb AG entfällt daher zukünftig.

Die BOB hat erfolgreich eine einheitliche nationale Sicherheitsbescheinigung von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) erhalten. Im Januar 2026 wurde mitgeteilt, dass die BOB ihren Betrieb zum Jahresende 2027 einstellt und die Gesellschaft aufgelöst wird.

Nennenswerte Investitionen wurden im vergangenen Geschäftsjahr nicht getätigt. Die BOB ist Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund „bodo“, der die Landkreise Ravensburg, Bodenseekreis und Lindau umfasst. Die Tarife wurden zum 01.08.2025 um durchschnittlich 5,2 % erhöht, um die Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen entsprechend im Tarif zu berücksichtigen. Im kommenden Geschäftsjahr gilt im Tarif-Verbund bodo eine neue Einnahmenaufteilung, die nachfrageorientiert gestaltet wird. Die eindeutige Auswirkung ist noch nicht zu beziffern, jedoch laut den ersten Prognosen rechnen wir mit einer konstanten Entwicklung der Erlöse.

Die erhofften Fahrgastzuwächse 2024/25 durch das Deutschlandticket sind nicht erfolgt. Die Betriebsführung kann im laufenden Geschäftsjahr insgesamt als gut eingestuft werden. Das vertragliche Fahrleistungsvolumen lag ungefähr auf dem Vorjahreswert, da keine Änderungen vorgenommen wurden. Der Ausfall der Fahrzeuge und damit die reduzierte Zugkapazität konnten weiter verringert werden. Die monatliche Pünktlichkeitsquote konnte weiter stabilisiert werden. Die indirekten Betroffenheiten durch andere Verkehrsunternehmen und Infrastrukturmängel haben im gleichen Zeitraum zugenommen. Wir rechnen im kommenden Geschäftsjahr mit einer weiteren Zunahme der Auswirkungen aufgrund der Infrastrukturmängel bzw. durch notwendige Baumaßnahmen.

Gewinn- und Verlustrechnung	Ist 2023/24 TEUR	Plan 2024/25 TEUR	Ist 2024/25 TEUR	Abw. Ist/Plan 2024/25 TEUR
Umsatzerlöse	11.762	12.330	14.696	2.366
Sonstige betriebliche Erträge	1.069	43	212	169
Materialaufwand	10.373	11.844	12.961	1.117
Personalaufwand	4		25	25
Abschreibungen	299	293	617	324
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.310	1.173	2.501	1.328
Zinsergebnis	365	233	231	-2
Beteiligungsergebnis				
Steuern	181	88	31	-57
Ergebnis nach Steuern	1.028	-792	-997	-205

Der für das Geschäftsjahr 2024/25 erzielte Jahresfehlbetrag in Höhe von 997 TEUR liegt 2,0 Mio. EUR unter dem Vorjahr (1.028 TEUR) und mit 205 TEUR unter Plan

(-792 TEUR). Für die Abweichung gegenüber Vorjahr sind im Wesentlichen die aufwandsintensiven Hauptuntersuchungen der Triebwagen in 2024/2025 verantwortlich, die in regelmäßigen Abständen verpflichtend durchzuführen sind.

2.3.3.3.3 Flughafen Friedrichshafen GmbH

Zum Zeitpunkt dieser Berichterstellung liegen uns für das Geschäftsjahr 2025 noch keine Ergebnisse des Wirtschaftsprüfers vor. Nach Mitteilung vorläufiger, ungeprüfter Finanzzahlen durch die FFG wird das Geschäftsjahr voraussichtlich einen bereinigten Jahresfehlbetrag von 6,1 Mio. EUR ausweisen, welcher 3,4 Mio. EUR schlechter als der geplante in Höhe von 2,7 Mio. EUR wäre. Das TWF-Ergebnis 2025 wird davon nicht beeinflusst. Hingegen wurde für den in 2021 beschlossenen Beitrag zum Gesamtfinanzierungskonzept der FFG betreffend die Jahre 2026-2030 im Geschäftsjahr 2025 eine ergebnismindernde Rückstellung gebildet, um die möglichen zu erwartenden Zuschüsse der kommenden Jahre abzubilden. Diese Rückstellung ist ursächlich für die Plan-/Ist-Abweichung im Geschäftsjahr.

Die Passagierzahlen der FFG lagen kumuliert Ende des IV. Quartals 2025 mit 250.881 um 15,0 % unter Plan (295.263) und 9,5 % über Vorjahr (229.012). Die Nicht-Aufnahme der geplanten Flüge von Fischer Air hatten den größten Einfluss auf die unter Plan liegende Passagierstruktur.

Wesentliche Investitionsprojekte waren in 2025 der zweite Teil des Vorfeld-Neubaus, neue Fahrzeuge für den Passagiertransport sowie das Entry-Exit-System im Non-Schengen-Bereich. In Summe wurden 1.012 TEUR investiert.

Die Liquiditätsplanung und -prognose wird laufend kritisch überprüft und aktualisiert.

3 Personalbericht

Das Unternehmen beschäftigt kein eigenes Personal. Betriebsführungen werden auf Basis des Dienstleistungsrahmenvertrags zwischen TWF und SWSee dienstleistend durch Personal der SWSee erbracht.

Aufwendungen der kaufmännischen Betriebsführung der TWF durch die SWSee sind im sonstigen betrieblichen Aufwand verbucht. Aufwendungen für den operativen Betrieb der Parkierungsanlagen sind Bestandteil des Materialaufwands.

4 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

4.1 Prognosebericht

Der Wirtschaftsplan sieht für 2026 einen Jahresüberschuss in Höhe von 524 TEUR vor. Dieses Ergebnis ist maßgeblich durch den Ergebnisbeitrag der SWSee, die Entwicklung bei den ÖPNV-Unternehmen und das Spartenergebnis des Parkhausbetriebes bestimmt. Der Überschuss resultiert zum einen aus dem positiven Ergebnisbeitrag der Parkhäuser und zum anderen aus dem Beteiligungsergebnis im Planungszeitraum.

Für den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung bis 2030 gehen wir bei den Kurzparkern von einer gleichbleibenden Belegung auf dem Niveau des Planjahrs 2026 aus. Im Laufe des

Planungszeitraums gibt es Chancen auf höhere Belegungszahlen im Parkhaus „Altstadt“ (Wiedereröffnung des Edeka-Centers sowie Neueröffnung von zwei neuen Einzelhändlern) und im Parkhaus „Sportpark“ (P&R-Angebot für Messe Friedrichshafen 2027). Im Bereich der Dauerparker planen wir eine stabile Zahl der Abonnements über den Planungszeitraum, die aufgrund eines neuen Winterspezialangebots über dem Niveau der Jahre 2024/2025 liegt.

Im Jahr 2024 wurde eine Anpassung der Parktarife in den Parkhäusern vorgenommen, wodurch die Gebühren auf 1,20 € pro halbe Stunde erhöht wurden. Zum 1. April 2027 ist eine weitere Erhöhung des Tarifs auf 1,30 € pro halbe Stunde geplant. Dies geschieht in Abstimmung mit dem Tarifgefüge der Swü. Auch für die Tarife der Dauerparker ist eine Erhöhung um 5 % in 2027 vorgesehen. Gemäß Betrauungsakt der Stadt Friedrichshafen können die Tarife der Parkhäuser jährlich um bis zu 20 % erhöht werden.

Die Ergebnisträger sind im Wesentlichen unsere Beteiligung an SWSee sowie - mit geringerem Anteil - der Parkhausbetrieb. Bei SWSee gehen wir auf Basis deren Wirtschaftsplanung von der aktuell geltenden Garantiedividendenvereinbarung und der damit verbundenen Ausschüttung über den gesamten mittelfristigen Finanzplanungszeitraum aus. Die beim Stadtwerk am See über die Garantiedividende erwirtschafteten Gewinnanteile wollen wir zur Stärkung des Eigenkapitals und zur Sicherstellung der Finanzierungsfähigkeit von Projekten im Bereich der Strom-, Wärme- und Verkehrswende dort im Unternehmen belassen.

Aufgrund der energiepolitischen Zielsetzungen zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 (Baden-Württemberg: 2040) wird die SWSee im Jahr 2026 die voraussichtlichen Nutzungsdauern ihres Gasverteilnetzes inkl. beispielsweise Übergabestationen und Hausanschlüsse überprüfen. Die Überprüfung könnte dazu führen, dass die handelsrechtliche Abschreibungsdauer anzupassen ist, um der absehbaren Beendigung der Erdgasversorgung ausreichend Rechnung zu tragen.

Der Konflikt im Iran konnte zum Zeitpunkt der Wirtschaftsplanung noch nicht berücksichtigt werden. Der Ölpreis ist dadurch erstmals seit 2022 wieder über 100 Dollar gestiegen und Ökonomen warnen bereits vor einem Inflationsschub in Europa. Die Planung für 2026 wurde im Herbst 2025 erstellt. Für 2026 bestehen natürlich nicht in der Planung bewertete Risiken, allen voran die aktuelle Entwicklung in der Weltpolitik (Iran-Konflikt). Dadurch entstehende, etwaige Materialengpässe bzw. Preisanstiege an den Rohstoffmärkten, die nicht durch langfristige Beschaffungsverträge abgedeckt sind, können die Ergebnisse der Verkehrsgesellschaften SVF, KRB und BOB in 2026ff beeinflussen.

Ergebnismindernd wirkt sich das im Vergleich zu den Vorjahren stark gestiegene Defizit des Stadtverkehrs im Planungszeitraum aus. Hauptgrund des Anstiegs ist die Neukonzeption des Stadtverkehrs im Jahr 2024, die mit einer signifikanten Investition in einen SVF-eigenen Bus-Fuhrpark verbunden war. Für 2026 liegt der geplante Verlust innerhalb des für 2026 geltenden Defizitdeckels von 4,5 Mio. EUR.

Die KRB plant nach einem Jahresfehlbetrag 2025 den gesamten Planungszeitraum hinweg mit positiven Jahresüberschüssen. Bei TWF sind die Überschüsse planerisch als Ausschüttung im Beteiligungsergebnis hinterlegt, wodurch sich das Beteiligungsergebnis erhöht.

Die BOB trägt ihre Verluste selbst bzw. thesauriert ihre Gewinne. Die Ergebnisentwicklung der BOB hat daher keine unmittelbare Auswirkung auf das TWF-Beteiligungsergebnis. Im Januar

2026 wurde mitgeteilt, dass die BOB ihren Betrieb zum Jahresende 2027 einstellt und die Gesellschaft aufgelöst wird.

Bei FFG wurden die unter dem Vorbehalt von Zielerreichung der FFG stehenden Zusagen der TWF für den Zeitraum 2026-2030 im Geschäftsjahr 2025 berücksichtigt. Für den Flughafen sind keine über diese Zusagen aus dem Finanzierungskonzept hinausgehenden Bezuschussungen verarbeitet, weshalb die Beteiligung neutral in die Planjahre einfließt. Im Februar 2026 wurde bekannt, dass der Geschäftsführer Herr Schäfer-Carroll das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlässt. Die Suche nach einer geeigneten Nachfolge ist eingeleitet.

Die finanziellen Leistungsindikatoren entwickeln sich entsprechend der Planung wie folgt:

Ergebniskennzahlen	Plan 2025 TEUR	Ist 2025 TEUR	Plan 2026 TEUR	Abw. Plan 26/Ist 25 TEUR
Umsatzerlöse	2.994	3.134	3.124	-10
Rohertrag	1.647	1.616	1.625	9
EBIT	134	201	289	88
Ergebnis vor Steuern	1.858	3.929	2.077	-1.852
Überschuss / Fehlbetrag	879	1.187	524	-663

4.2 Risikobericht

Die Exportwirtschaft in Deutschland im Jahr 2025 sah sich heftigem Gegenwind ausgesetzt durch die höheren US-Zölle, die Euro-Aufwertung und die stärkere Konkurrenz aus China, geprägt von konjunkturellen und strukturellen Belastungen. Zölle, etwaige Handelskriege der USA und weiterhin wirtschaftliche Unsicherheiten sowie der aktuell ausgebrochene Konflikt im Iran führen auch in Zukunft zu volatilen konjunkturellen wirtschaftlichen Aussichten.

Für die TWF und ihre verbundenen Unternehmen ist ein Risikomanagementsystem etabliert, welches dafür sorgt, dass Risiken frühzeitig identifiziert, bewertet, gesteuert und überwacht werden. Auch für das Jahr 2025 wurde eine Risikoinventur durchgeführt und die hieraus resultierenden Ergebnisse im Rahmen einer Risikokonferenz erörtert sowie Steuerungsmaßnahmen festgelegt. Es wurde kein Tatbestand der Risikoklasse A (Schaden im Einzelnen > 2.500 TEUR) identifiziert.

SWSee und SVF verfügen je über ein eigenes Risikomanagementsystem. Dennoch erstreckt sich eine Risikobetrachtung der TWF auch auf verbundene Unternehmen wie die SVF mit. Bestandsgefährdungen des Tochterunternehmens SVF werden über gesellschaftsrechtliche und gesellschaftsvertragliche Verpflichtungen (Verlустаusgleichsverpflichtung) unmittelbar auf die TWF als Muttergesellschaft übertragen und werden daher miteinbezogen.

Die Höhe der Rückstellung bei SWSee für die künftige Stilllegung und den unvermeidbaren Rückbau von Erdgasnetzen unterliegt erheblichen Schätzunsicherheiten, da sie u.a. maßgeblich von der rechtlichen Auslegung von Konzessionsverträgen (Rückbaupflicht vs. Verbleib im Boden) sowie der Entwicklung von Baupreisindizes und Abzinsungssätzen abhängt. Sollte eine Stilllegung oder ein Rückbau tatsächlich gefordert werden, könnten die tatsächlichen Kosten die aktuell gebildete Rückstellung deutlich übersteigen. Wir begegnen diesem Risiko durch eine kontinuierliche Überwachung.

4.3 Chancenbericht

Als Gesellschafterin nimmt die TWF unmittelbar an der Entwicklung der SWSee teil. Diese rechnet in ihren Planungen trotz der aktuellen Marktherausforderungen mit einer Ergebnislage, die die Ausschüttung der Garantiedividende sichert. Auch die Beteiligung an der KRB sieht planerisch wieder Gewinnbeiträge für TWF vor. Darüber hinaus wurde die Wirtschaftlichkeit des Parkhausbetriebs gesteigert, so dass aus dieser Sparte ebenfalls zukünftig positive Ergebnisbeiträge erwartet werden. Dadurch ergibt sich für die TWF die Chance, ihre restlichen ÖPNV-Beteiligungen zukunftsfähig auszurichten und dazu notwendige Investitionen zu tätigen.

Von den bei der SWSee gebündelten Kompetenzen und deren Marktwissen profitiert die TWF auf Grundlage des Dienstleistungsrahmenvertrags, den die TWF für ihren Betrieb in Anspruch nimmt.

Friedrichshafen, den 31.03.2026



Alexander-Florian Bürkle
Geschäftsführer
(Vorsitzender)



Clifford Asbahr
Geschäftsführer