



Geschäftsbericht 2018

Herausgeber

Flughafen Friedrichshafen GmbH

Postfach 1520

D-88005 Friedrichshafen

Telefon +49 (0) 7541 / 284-0

Fax +49 (0) 7541 / 284-119

E-Mail info@bodensee-airport.eu

Redaktion

Marketing und Unternehmenskommunikation

Flughafen Friedrichshafen GmbH

Fotos

Archiv Flughafen Friedrichshafen GmbH

Inhaltverzeichnis

Flughafen Friedrichshafen GmbH

Mitglieder des Aufsichtsrats	4
Gesellschafter	5

Bericht der Geschäftsführung

Das Unternehmen	6
Die Verkehrslage 2018	7
Das Jahr 2018 am Bodensee-Airport	
Geschäftsverlauf und Entwicklung	8
Entwicklung der Flugbewegungen	9
Entwicklung des Fluggastaufkommens	9

Ertrags- und Vermögenslage

Ertragslage	10
Vermögenslage	10

Ausblick

Chancen und Risiken künftiger Entwicklungen	11
---	----

Anhang

Flugangebot: Fluggesellschaften und Destinationen	13
---	----

Flughafen Friedrichshafen GmbH

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender

Dr. Konstantin Sauer

Mitglied des Vorstands der ZF Friedrichshafen AG

Stellvertretender Vorsitzender

Joachim Kruschwitz

Erster Landesbeamter des Landkreises Bodenseekreis

Mitglieder

Thomas Brandt

Geschäftsführer der Luftschiffbau Zeppelin GmbH

Alexander-Florian Bürkle

Geschäftsführer der Stadtwerk am See GmbH & Co. KG

Prof. Georg Fundel

Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH (bis 31.03.18)

Dr. Arina Freitag

Geschäftsführerin der Flughafen Stuttgart GmbH (ab 01.04.18)

Prof. Dr. Peter Jany

Hauptgeschäftsführer der IHK Bodensee-Oberschwaben

Dr. Stefan Köhler

Erster Bürgermeister der Stadt Friedrichshafen

Petra Rossbrey

Geschäftsführerin der GCS Gesellschaft für Cleaning Services Airport Frankfurt

Geschäftsführung

Claus-Dieter Wehr

Flughafen Friedrichshafen GmbH

Flughafen Friedrichshafen GmbH

Gesellschafter

Gesellschafter	Geschäftsanteile in %
Stadt Friedrichshafen	39,38
Landkreis Bodenseekreis	39,38
Land Baden-Württemberg	5,74
ZF Friedrichshafen AG	4,32
Technische Werke Friedrichshafen GmbH	4,11
Luftschiffbau Zeppelin GmbH	3,54
IHK Bodensee-Oberschwaben	1,57
DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs GmbH (Airbus/Dornier)	0,98
MTU Friedrichshafen GmbH	0,98

Bericht der Geschäftsführung

Das Unternehmen Bodensee-Airport Friedrichshafen

Der Bodensee-Airport Friedrichshafen ist der südlichste Flughafen in Deutschland und sorgt in der wirtschaftsstarken Vier-Länder-Region (Österreich, Schweiz, Liechtenstein und Deutschland) für die nationalen und internationalen Flugverbindungen. Er wird von der Flughafen Friedrichshafen GmbH betrieben.

Die Bodensee-Region ist von einer hohen Wirtschaftskraft geprägt. Der Flughafen ist für viele Unternehmen der Region und den Messestandort Friedrichshafen ein wichtiger Faktor und damit das „Tor zur Welt“.

Die moderne und funktionale Infrastruktur des Bodensee-Airport mit kurzen Wegen und schnellen Prozessen wird von den Kunden sehr geschätzt. Die flugbetriebstechnische Infrastruktur mit einem Instrumentenlandesystem der höchsten Kategorie ermöglicht einen pünktlichen und zuverlässigen Flugbetrieb selbst während schlechter Sichtbedingungen, wie sie im Frühjahr und Herbst in Seenähe herrschen können.

Der Bodensee-Airport unterscheidet sich von den umliegenden Wettbewerbsflughäfen durch die Vielzahl seiner Verkehrssegmente: die Linienverkehre, die touristischen Verkehre und die Allgemeine Luftfahrt.

Besonders wichtig für die Wirtschaftsunternehmen der Region sind die Linienverkehre

und hier insbesondere die Verbindungen in die Drehkreuze Frankfurt und Istanbul, über die mit einmaligem Umsteigen Destinationen in der gesamten Welt erreicht werden können. Essentiell sind auch die innerdeutschen Direktverbindungen, deren Bedienung nach den Betriebseinstellungen mehrerer Regionalairlines allerdings zeitweise unterbrochen war. Anfang Juni 2018 konnte nach längeren Verhandlungen die Strecke nach Düsseldorf wieder aufgenommen werden. Ab Mitte Januar 2019 ist die Aufnahme von Flügen nach Hamburg geplant. Ergänzt werden die Linienverkehre durch Flüge nach Skopje, Tuzla und Toulouse.

Die touristischen Verbindungen für die Bevölkerung der Region umfassen die gesamte Mittelmeerregion mit den kanarischen und balearischen Inseln, einigen griechischen Inseln, der türkischen Riviera sowie Ägypten. Ergänzt wird dieses Programm im Winter durch touristische Flüge aus Großbritannien in die Region, die vor allem den britischen Skitourismus bedienen.

Wesentlicher Faktor bei der Allgemeinen Luftfahrt sind die Flüge des Zeppelin NT sowie Flüge mit privaten Geschäftsreiseflugzeugen. Für den Flughafen von wirtschaftlicher Relevanz sind vor allem die Linien- und Charterverkehre.

Die Verkehrslage im Luftverkehr 2018

Weltweit ist der Luftverkehr mit +6,5% (verkaufte Passagierkilometer) erneut gewachsen, wenn auch weniger stark als im Vorjahr (+7,6%). Die europäischen Fluggesellschaften konnten mit 6,6% einen ähnlichen Zuwachs verzeichnen, der allerdings weniger dynamisch als im Vorjahr (+8,2%) ausfiel.

Trotz der Insolvenz von Air Berlin konnten die deutschen Verkehrsflughäfen 2018 ein robustes Passagierwachstum von +4,1% verzeichnen (Vorjahr: +5,2%). Sie liegen damit allerdings unterhalb des weltweiten Durchschnitts der Flughäfen (+6,0%) und des europäischen Durchschnitts (+6,2%). Insgesamt gab es an deutschen Verkehrsflughäfen 244 Mio. an- und abreisende Fluggäste. 19% dieser Passagiere flogen innerhalb Deutschlands (Vorjahr: 20%). 64% der Passagiere waren auf europäischen Strecken unterwegs (Vorjahr: 62%).

Die Marktkonsolidierung im europäischen Luftverkehr schreitet ungebrochen voran. Bereits das Jahr 2017 war durch die Insolvenzen der Air Berlin, der Monarch Airlines

und der Alitalia geprägt. Im Jahr 2018 folgten weitere Insolvenzen u.a. mit Small Planet Deutschland, Azur Air, Primera Air, Skywork Airlines und VLM.

Die fünf größten Luftfahrtunternehmen vereinen inkl. ihrer Tochtergesellschaften inzwischen rund 66% der Marktkapazität auf sich (Vorjahr: 64%). Gerade für kleinere Regionalflughäfen steigen damit die Herausforderungen, geeignete Fluggesellschaften als Partner anzusiedeln. Ein stark wachsendes Segment sind weiterhin die Low Cost Verkehre, die seit Jahren gegenüber den europäischen Netzwerkcarriern überproportional an Marktanteilen gewinnen.

Die Entwicklung an den deutschen Verkehrsflughäfen verlief 2018 erneut sehr uneinheitlich. Die großen Flughäfen konnten mehrheitlich wieder stabile Wachstumsraten verzeichnen, während es bei den kleineren Flughäfen markante Unterschiede gab.

Das Jahr 2018 am Bodensee-Airport: Geschäftsverlauf und Entwicklung

Der Bodensee-Airport konnte im Jahr 2018 zunehmende Verkehre verzeichnen und ein Passagierwachstum von +4,6% erzielen, das über dem durchschnittlichen Wachstum der deutschen Verkehrsflughäfen (+4,1%) lag. Insgesamt nutzten 540.782 Passagiere den Flughafen.

Positiv entwickelten sich insbesondere die vier täglichen Flüge der Lufthansa in das Drehkreuz Frankfurt. Für die Wirtschaft wichtig ist außerdem die Drehkreuzverbindung der Turkish Airlines nach Istanbul, über die vor allem asiatische Ziele zeiteffizient erreicht werden können. Die vier wöchentlichen Flüge erzielten eine höhere Auslastung als im Vorjahr. Diese erfreuliche Entwicklung führt dazu, dass im Sommer 2019 wieder tägliche Verbindungen angeboten werden.

Entscheidend war für die Region die Wiederaufnahme der Strecke nach Düsseldorf mit der dänischen Regionalfluggesellschaft SUN-AIR, die die Verbindung seit Anfang Juni im doppelten Tagesrand an Wochentagen anbietet. Ein ideales Produkt für Geschäftsreisende, die auf effiziente Tagesreisen angewiesen sind. Die Strecke des Franchisepartners von British Airways hat sich bis zum Jahresende so gut etabliert, dass SUN-AIR auch die Verbindung nach Hamburg aufnimmt.

Die Low Cost Airline Wizz Air überarbeitete Anfang 2018 ihr Angebot und nahm dabei die Verbindung nach Belgrad aus dem Programm. Die verbleibenden Strecken nach

Skopje und Tuzla konnten ein Wachstum verzeichnen.

Wachstumstreiber im touristischen Verkehr war Germania, die nahezu das komplette Angebot für die Region darstellte. Ergänzt wurden die Flüge durch Charterflüge der Corendon Airlines nach Antalya und von Tailwind Airlines nach Bodrum. Auf allen anderen Strecken war Germania der einzige Anbieter und konnte insgesamt eine sehr positive Entwicklung verzeichnen. Die Strecke nach Island wurde durch die Neuaufnahme von Faro ersetzt.

Die Nachfrage auf den Skiflügen primär aus dem Londoner Markt heraus war auch 2018 ungebrochen. Die Flüge der insolventen Monarch wurden durch Norwegian ersetzt. Die beiden wichtigsten Anbieter in diesem Segment sind weiterhin British Airways und easyJet. Für die kommende Entwicklung dieser Verkehre sind die politischen Entscheidungen zum Brexit sowie die Entwicklung der Wechselkurse entscheidend.

Positiv entwickelt haben sich außerdem die Verkehre der Allgemeinen Luftfahrt und hier insbesondere die Flüge des Zeppelin NT, der im Jahr 2018 einen neuen Passagierrekord verzeichnen konnte.

Wichtig für die weitere Verkehrsentwicklung am Bodensee-Airport ist weiterhin die systematische Nutzung aller sich bietenden Marktchancen, die für zusätzliche Verbindungen sorgen, die bestehenden Verkehre nicht gefährden und sich für den Flughafen insgesamt wirtschaftlich rechnen.

Das Jahr 2018 am Bodensee-Airport: Verkehrsentwicklung

Entwicklung der Flugbewegungen

	2017	2018	Veränderung
Flugbewegungen insgesamt	34.507	35.050	+ 1,6%
Linien- und Touristikverkehr	6.634	6.810	+ 2,7%
Allgemeine Luftfahrt	27.873	28.240	+ 1,3%

Entwicklung des Fluggastaufkommens

	2017	2018	Veränderung
Fluggastaufkommen insgesamt	517.209	540.782	+ 4,6%
Fluggäste Linien- und Touristikverkehr	459.439	482.280	+ 5,0%
Fluggäste Allgemeine Luftfahrt	57.770	58.502	+ 1,3%

Ertrags- und Vermögenslage

Ertragslage

Im Berichtsjahr wurden insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 11.204 T€ erzielt, die somit um 131 T€ bzw. -1,2% hinter den Umsatzerlösen des Vorjahres zurückblieben. Die Hauptursachen für diesen leichten Rückgang sind insbesondere höhere Vertriebsunterstützungen, geringere Einnahmen für Flugzeugenteisungen und geringere Betankungsprovisionen.

Das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Zinserträgen und -aufwendungen sowie vor Steuern (EBIT) verbesserte sich auf -929 T€ (Vorjahr -1.098 T€). Das EBITDA liegt mit 1.210 T€ weiterhin im positiven Bereich und hat sich gegenüber dem Vorjahr (1.015 T€) ebenfalls verbessert.

Das Jahresergebnis mit einem Verlust in Höhe von -1.918 T€ ist etwas schlechter als

im Vorjahr (-1.715 T€). Im Wesentlichen ist dies auf eine außerplanmäßige Abschreibung (223 T€) zurückzuführen. Diese musste vorgenommen werden, da aufgrund eines Schadensfalls eine Wertminderung an Teilen der Befeuerungsanlagen verursacht wurde.

Zu berücksichtigen ist, dass der Bodensee-Airport, wie ein Teil der anderen Regionalflughäfen auch, die Kosten der Flugsicherung selbst zu tragen hat. Dies steht im Gegensatz zu 16 anderen Flughäfen in Deutschland, bei denen die anfallenden Kosten durch die Flugsicherungsorganisation direkt den Airlines in Rechnung gestellt werden. Am Bodensee-Airport entstehen dadurch Kosten von 1,5 Mio. EUR, die nicht weiterverrechnet werden können.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft hat sich insgesamt um 1.906 T€ gegenüber Vorjahr erhöht und beträgt im Berichtsjahr 34.075 T€. Im Berichtsjahr 2018 wurden insgesamt Investitionen in Höhe von 1.459 T€ vorgenommen, ein gegenüber dem Vorjahr deutlich höherer Betrag. Im Bereich der Technischen Anlagen wurde hauptsächlich in die Fertigstellung des Flugfunks, des Windrichtungsanzeigers sowie die Vorfeldbeleuchtung, die auf LED umgerüstet wurde, investiert.

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 200 T€ wurden im Jahr 2018 fristgerecht geleistet.

Im Berichtsjahr 2018 wurden weitere Gesellschafterdarlehen über eine Gesamthöhe von 6.053 T€ ausgezahlt. Auch hier wurden die vertraglich vereinbarten Regeltilgungen fristgerecht geleistet.

Die im Berichtsjahr aufgenommenen Gesellschafterdarlehen unterliegen einer Zweckbindung. Sie dürfen nur für die Finanzierung von Strecken im Linienverkehr, für Investitionen und für die finanzielle Restrukturierung des Unternehmens eingesetzt werden. Eine Verwendung zur Finanzierung von Verlusten ist ausgeschlossen.

Ausblick

Chancen und Risiken künftiger Entwicklungen

Nach der Insolvenz der Air Berlin 2017 folgten mit den deutschen Touristikgesellschaften Small Planet Airlines und Azur Air, der Schweizer Regionalfluggesellschaft Skyworks und der skandinavischen Primera Air weitere Insolvenzen von Fluggesellschaften. In der Luftverkehrsbranche besteht weiterhin ein harter Wettbewerb, der zu entsprechenden Konzentrationen führt. Diese Entwicklung wird sich im Jahr 2019 weiter fortsetzen - mit den Insolvenzen der Germania in Deutschland und der britischen Regionalfluggesellschaft flybmi zeichnet sich hier bereits in den ersten beiden Monaten ein weitreichender Strukturwandel ab, der vor allem die Regionalflughäfen trifft.

Gegenüber dem Vorjahr kühlt sich das Luftverkehrswachstum leicht ab, was auch als Folge der aufkeimenden weltweiten Handelskonflikte, verschiedener Währungseffekte sowie den mit dem Brexit verbundenen Risiken zu sehen ist. Trotz dieser Effekte gehen die IATA sowie der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft BDL von einem weltweiten Passagierwachstum im Luftverkehr in Höhe von 6% in 2019 aus. Für Europa wird mit einem etwas niedrigeren Wert von 5,5% gerechnet. Beim Sitzplatzangebot in Deutschland wird, nach Berücksichtigung der wegfallenden Kapazitäten der Germania, die nur teilweise durch neue Angebote ersetzt werden dürften, nur noch mit einem Wachstum von 2,3% gerechnet. Dies liegt deutlich unter den früheren Erwartungen.

Es ist zu erwarten, dass die deutschen Luftverkehrsgesellschaften weiter an Marktantei-

len verlieren werden. Nach dem Marktaustritt der Germania werden einige Lücken in den regionalen touristischen Märkten durch Zielgebietscarrier geschlossen. Die Expansion bei den Low Cost Airlines wird ungebrochen weitergehen, während die traditionellen Netzwerkcarrier weiter an Marktanteilen einbüßen werden.

Für die Regionalflughäfen wird die wirtschaftliche Entwicklung nach dem Austritt der Germania und dem fortschreitenden Konzentrationsprozess in der Luftfahrtbranche nochmals anspruchsvoller. Der Wettbewerb zwischen den regionalen Standorten bei der Schließung der entstandenen Angebotslücken führt dazu, dass die wenigen in diesem Segment aktiven Fluggesellschaften ihre somit sehr starke Verhandlungsposition entsprechend ausnutzen. Dadurch sind für die Regionalflughäfen häufig kaum mehr kostendeckende Preise zu erzielen. Weitere Kostensenkungen sind bei Regionalflughäfen aufgrund der hohen Auflagen in den Bereichen Flugsicherung, Luftsicherheit und EASA kaum noch möglich.

Nachdem der Bodensee-Airport im Jahr 2018 seine Ziele weitestgehend erreichen konnte und damit einen guten Weg eingeschlagen hat, sind mit der Insolvenz der Germania Anfang 2019 wieder erhebliche Herausforderungen entstanden. Es wird intensive Vermarktungsanstrengungen erfordern, die entstandene Angebotslücke wieder zeitnah zu schließen.



Das regelmäßige Flugangebot am Bodensee-Airport 2018: Fluggesellschaften und angeflogene Destinationen

Linienverkehr

Lufthansa	Frankfurt
Turkish Airlines	Istanbul (März-Oktober)
SUN-AIR	Düsseldorf (ab Juni)
TwinJet	Toulouse
Wizz Air	Skopje, Tuzla, Belgrad (bis Januar 2018)

Touristikverkehr (Outgoing)

Germania	Antalya, Faro, Fuerteventura, Gran Canaria, Heraklion, Hurghada, Kayseri, Kos, Palma de Mallorca, Rhodos, Teneriffa, Varna
Corendon Airlines	Antalya (nur Hochsaison)
Tailwind Airlines	Bodrum (nur Hochsaison)

Touristikverkehr (Ski Charter Incoming, nur im Winter)

British Airways	London Gatwick
easyJet	London Gatwick
Norwegian	London Gatwick (bis April 2018)

Flughafen Friedrichshafen GmbH
Postfach 1520
88005 Friedrichshafen
Marketing und Unternehmenskommunikation