

Lagebericht zum Jahresabschluss 2021

der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH

1. Grundlagen des Unternehmens

a. Geschäftsmodell

Die Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH stellt eine Kapitalgesellschaft mit öffentlicher Zweckbestimmung dar. Ihre Aufgabe ist der Betrieb des Verkehrslandeplatzes Donaueschingen-Villingen und dessen Bereithaltung für den öffentlichen Luftverkehr. Dazu unterliegt der Verkehrslandeplatz sowohl einer Betriebspflicht im Rahmen von im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) veröffentlichten, regelmäßigen Betriebszeiten, als auch einem Kontrahierungszwang, bestimmte Luftverkehrsdienstleistungen betreffend.

Anteile der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH werden in erster Linie von der Stadt Donaueschingen, der Stadt Villingen-Schwenningen und dem Schwarzwald-Baar-Kreis gehalten. In geringerem Umfang sind daneben der Landkreis Tuttlingen, die IHK Schwarzwald/Baar/Heuberg und das Haus Fürstenberg am Unternehmen beteiligt.

In den letzten Jahren stabilisierten sich die Flugbewegungszahlen bei über 20.000 pro Jahr. Der Flugplatz verfügt über eine befeuerte Start- und Landebahn mit einer Länge von 1.290 Metern, über ein im Luftfahrthandbuch veröffentlichtes Instrumentenanflugverfahren, betreibt eine Tankstelle für Luftfahrtskraftstoffe und ist als Grenzübergangsstelle für den internationalen Luftverkehr zugelassen, was vor allem für Flüge in die und aus der benachbarten Schweiz von Bedeutung ist. Es wird sowohl gewerblicher als auch nichtgewerblicher Luftverkehr abgefertigt und betreut. Am Flugplatz ansässig sind sowohl eine Flugschule für die Ausbildung von Flugzeugführern (Flugschule Nikolaus GmbH) sowie auch eine Flugschule für die Ausbildung von Hubschrauberführern (Helicopter Training Center).

b. Forschung und Entwicklung

Es besteht keine Tätigkeit.

2. Wirtschaftsbericht

a. Gesamtwirtschaftliche, branchenbezogene Rahmenbedingungen und Corona

Im Geschäftsjahr 2021 fanden am Verkehrslandeplatz in Donaueschingen insgesamt 23.776 Flugbewegungen statt. Diese betreffen sowohl den gewerblichen wie auch den nichtgewerblichen Luftverkehr. Im Vergleich zu den Flugbewegungen des Vorjahres von 20.424 bedeutet dies einen Anstieg um 16,4%.

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021
 Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH, Donaueschingen

Der Begriff „Allgemeine Luftfahrt“ definiert jegliche Luftfahrt, die, vereinfacht ausgedrückt, nicht Linien- und nicht Charterluftfahrt ist; also Werkverkehr, Taxiflüge, Ausbildungs- und Privatflüge, Arbeitsluftfahrt und weitere Luftverkehrsarten. Abgesehen von Flugbewegungen, die nach Instrumentenflugregeln (IFR) durchgeführt werden, findet ein großer Teil der Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt nach Sichtflugregeln (VFR) statt, was bedeutet, dass das Wetter, hier insbesondere die auf dem Flugweg herrschenden Flugsichten und Wolken-Untergrenzen von entscheidender Bedeutung für die Verkehrszahlen eines Flugplatzes ist.

Nach einem langen Winter 2020/2021 stabilisierten sich die Flugbewegungen zusehends. Als im weiteren Jahresverlauf auch immer mehr Corona Beschränkungen aufgehoben wurden, steigerten sich die Flugbewegungen deutlich über das Niveau von 2020, so dass zum Jahresende 2021 ein deutliches Plus bei den Flugbewegungen zu verzeichnen war.

b. Geschäftsverlauf

Der oben beschriebene Geschäftsverlauf führte bei der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH zu folgenden Flugbewegungen: 23.776 Flugbewegungen stehen 20.424 Flugbewegungen im Jahre 2020 gegenüber. Das ist ein Plus von 16,4 %.

Die Einordnung der Flugbewegungen in Kategorien ergibt sich aus folgender Tabelle:

Gewerblich	Absolut	Prozent
Schulung gewerblich	7.587	31,91
Sonstige	786	3,31
Werkverkehr	3.523	14,82
Staatsflüge	184	0,77
Gesamt	12.080	50,81
Nicht gewerblich		
Schulung	4.015	16,89
Sonstige	7.398	31,12
Segelflug	283	1,19
Gesamt	11.696	49,19
<u>Summe Gesamt</u>	<u>23.776</u>	<u>100,00</u>

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021
Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH, Donaueschingen

Im Jahr 2021 standen somit 50,81 % gewerbliche Flüge 49,19 % nicht gewerblichen Flügen gegenüber. Sowohl die Anzahl der gewerblichen Flugbewegungen als auch die Anzahl der nichtgewerblichen Flugbewegungen hat im Vergleich zum Vorjahr zugenommen.

Flugbewegungen und Einnahmesituation der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH stehen zwar in einem gewissen Zusammenhang miteinander. Diese Abhängigkeit kann aber nicht linear bewertet werden. Die gewerbliche Luftfahrt, meist nach Instrumentenflugregeln durchgeführt, betreibt größere Luftfahrzeuge, für die entsprechend höhere Landeentgelte entrichtet werden. Demgegenüber stellen Flugbewegungen des Segelfluges keine bedeutenden Einnahmeposten der Gesellschaft dar.

c. Lage

i. Ertragslage

Die Ergebnisquellen der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH stellen im Wesentlichen die Lande- und Abfertigungsentgelte mit rd. 36 %, Mieteinnahmen mit rd. 31 %, Zuschüsse mit rd. 19 % und Provisionen aus dem Kraftstoffverkauf mit rd. 5 % der Gesamteinnahmen dar.

Die Umsatzerlöse des Jahres 2021 haben sich um 42 T€ oder 9,5 % gegenüber dem Vorjahr erhöht. Diese Umsatzveränderung führte bei höheren Lande- und Abfertigungsentgelten (37 T€) und geringeren Mieteinnahmen (5 T€) sowie höheren sonstigen betrieblichen Erträge (83 T€) zu einem Jahresüberschuss von 197 T€.

Durch den lange geplanten Verkauf einer Grundstücksfläche an die Maier/Wember/Bader GbR ergab sich in 2021 ein neutraler Ertrag in Höhe von 76.880 €.

Auf der Kostenseite sind die Personalaufwendungen um 6,8 % im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Die übrigen Kosten sind auf dem Niveau des Vorjahres.

ii. Finanzlage

Die im Rahmen von Darlehensverträgen mit der Sparkasse Schwarzwald-Baar bzw. der Volksbank eG - Die Gestalterbank eingegangenen Zahlungsverpflichtungen sind planmäßig erfüllt worden.

Der planmäßige Kapitaldienst aus den genannten Darlehensverhältnissen belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 118 T€, wovon 83 T€ auf Tilgungen entfielen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die im Wesentlichen mittel- und langfristig sind, betragen 51 % der Bilanzsumme. Die jährlichen Finanzüberschüsse der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH müssen in gewissem Umfang zur Tilgung der eingegangenen Darlehensverpflichtungen verwendet werden. Dies erklärt sich aus den Investitionen der vergangenen Jahre (Hangarbau), die aber stets in „rentierliche Anlagen“ erfolgten und daher zu einer mittelfristigen stabilen Konsolidierung der Ertragslage der Flugplatz GmbH beitragen werden.

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021
Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH, Donaueschingen

Im Berichtsjahr wurden Investitionen in Software in Höhe von TEUR 6 sowie in Sachanlagen in Höhe von TEUR 12 vorgenommen.

iii. Vermögenslage

Die Vermögenslage der Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH ist durch eine als recht günstig zu beurteilende Eigenkapitalsituation gekennzeichnet. Der Stand des Eigenkapitals zum 31.12.2021 beträgt 835 T€ oder 43 % der Bilanzsumme.

iv. Finanzielle Leistungsindikatoren

Hierbei ist insbesondere der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von entscheidender Bedeutung. Wir berechnen diesen nach dem Schema des DRS 21. Er beläuft sich im Geschäftsjahr auf 88T€ (Vj. 35T€). Die außerplanmäßige Steigerung beruht auf dem oben beschriebenen guten Geschäftsverlauf.

v. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Unser Flugplatz ist für die Region und darüber hinaus ein wichtiger Anlaufpunkt vor allem für gewerbliche Kunden, also große Firmen und damit Arbeitgeber. Wir fungieren als regionales Zentrum der Flugbewegungen, um bspw. schnelle Geschäftsreisen in andere europäische Staaten zu ermöglichen. Damit sind wir für viele Firmen inzwischen unverzichtbar geworden.

Daneben sind wir Standort der deutschen Bundespolizei, die von hier aus Grenzsicherung und sonstige hoheitliche Tätigkeiten übernimmt. Auch Organtransporte für die nahegelegenen Kliniken werden bisweilen über unseren Flugplatz abgewickelt.

vi. Gesamtaussage

Wir sind mit dem Verlauf des Geschäftsjahres 2021 zufrieden.

3. Prognosebericht

Für das Geschäftsjahr 2022 sehen wir aktuell stabile Flugbewegungen. Die Hallenplätze sind nahezu zu 100% vermietet. Investitionen werden in 2022 notwendig zur Erneuerung der Markierungen der Flugbetriebsflächen und in neue Wettersensoren durch Zertifizierungsanforderungen des DWD.

Ohne überraschende Ereignisse erwarten wir für das Geschäftsjahr 2022 ein positives Ergebnis.

Für den Cashflow gehen wir von einem Wert auf der Basis von 2021 aus.

Wir werden auch weiterhin den Gewerbekunden eine sichere und komfortable Anlaufstelle bieten, um die globalen Handelsbeziehungen aufrecht zu erhalten.

4. Chancen- und Risikobericht

a. Risikobericht

i. Branchenspezifische Risiken

Für die gewerbliche Luftfahrt ist es seit 2019 notwendig, die Anforderungen an den Flugplatz zu erhöhen. Durch EU-Verordnungen wurden besondere Qualifikationen für die Mitarbeiter der Flugleitung eingeführt, Zertifizierungen des Verkehrslandeplatzes Donaueschingen-Villingen mussten durchgeführt werden, das Safety-Management wurde überarbeitet und erneuert, Protokollierungen von Arbeitsabläufen wurden verbessert. Wie sich diese Entwicklung in 2021 fortsetzt, ist noch nicht absehbar.

Für das Jahr 2022 erwarten wir im Bereich Wetterbeobachtung und Wettermeldungen, die automatisiert ablaufen sollen, Investitionen im technischen Bereich.

ii. Ertragsorientierte Risiken

Es ist festzustellen, dass die gewerbliche Luftfahrt am Flugplatz Donaueschingen sich im Jahr 2021 weiter erholt hat. Der gewerbliche Flugverkehr zeigt im Geschäftsjahr 2021 eine sehr stabile Tendenz.

Der Verkehrslandeplatz Donaueschingen Villingen profitiert von der Hinwendung zur gewerblichen Luftfahrt. Damit hat der Platz in der Region ein Alleinstellungsmerkmal und stellt für die Wirtschaft der gesamten Region eine unverzichtbare Verkehrseinrichtung und damit absolut notwendige Infrastruktur dar.

Der Flugplatz ist trotz der oben beschriebenen Entwicklungen noch immer von Gesellschafterzuschüssen abhängig. Nach eingehender Untersuchung stellen solche Zuschüsse der Gesellschafter, auch wenn diese öffentlich-rechtliche Körperschaften sind, keine Verstöße gegen die De-Minimis Verordnung über EU-Beihilfen dar, weil sie auf gesellschaftsrechtlicher Basis erfolgen.

iii. Finanzwirtschaftliche Risiken

Nachdem der künftige Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit ausreichen dürfte, um den Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit auszugleichen, dürften sich finanzwirtschaftliche Risiken nur aus Investitionsvorhaben ergeben, für die keine Finanzierungsmöglichkeit besteht. Solche sind derzeit nicht ersichtlich.

iv. Risiken aus politischen Entwicklungen auf Bundesebene und europäischer Ebene und Risiken aus Gerichtsurteilen und Gesetzgebung

Im Ausblick auf 2022 wird von besonderem Interesse die Entscheidung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMVI) zur Verpflichtung der Verkehrslandeplätze zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten sein. Den Verkehrslandeplätzen, die Flugsicherungsdienste erbringen müssen, werden nach § 27d Abs. 1a die Kosten zum Betrieb des Towers erstattet. Aktuell ist der Flugplatz Donaueschingen-Villingen zur Erbringung von Flugsicherungsdiensten verpflichtet und könnte ab dem 1. Oktober 2021 Zuschüsse zum Betrieb des Towers erhalten. Die Entscheidung des BMVI wird für das 2. Halbjahr 2022 erwartet.

Chancen und Risiken durch technische und regulatorische Entwicklungen (Quelle IDRF)

Natürlich sind nicht alle möglichen technischen und regulatorischen Entwicklungen, die den dezentralen Luftverkehr in Deutschland in der Zukunft bis ins Jahr 2050 beeinflussen werden, heute bereits zu erkennen. Wir führen daher im Folgenden einige Punkte auf, die bereits aus heutiger Sicht relevant bzw. absehbar sind. Hinzu ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass insbesondere kleinere, nicht von der Deutschen Flugsicherung (DFS) kontrollierte Flughäfen einen erheblichen Kostennachteil erleiden. Während DFS-Flughäfen mit wenig Verkehrsaufkommen von der DFS-internen Quersubventionierung profitieren, müssen Nicht-DFS-Flughäfen sowie Flugplätze die Kosten der Flugsicherung selbst tragen bzw. erwirtschaften. Ein Flughafenkonzept der Länder, welches die Belange des dezentralen Luftverkehrs berücksichtigt, könnte einen finanziellen Rahmen setzen, für die Bereitstellung von Flugsicherungseinrichtungen, zu denen auch Navigations- und Wetterdienste, der Flugplatzinformationsdienst AFIS oder neue Technologien wie SBAS (Satellite Based Augmentation System) zählen. Ähnliches gilt auch für andere Dienste zur Erfüllung der Verkehrspflicht, wie etwa die Bereitstellung der Feuerwehr, von polizeilichen und Zolldiensten und von anderen notwendigen Infrastrukturen.

Autonomer Passagierflug und neue Geschäftsmodelle

Angesichts des Erfolges von bodengebundenen Fahrvermittlungsdiensten wie UBER wird verstärkt über neue Formen von „Ride-sharing air services“ diskutiert. Zudem gehören, wie im vorherigen Kapitel bereits angesprochen, der mögliche Markteintritt autonomer Passagierflugangebote, ggf. in erster Linie für den urbanen oder regionalen Bereich, sowie die zugehörige Regulierung zu den derzeit stark diskutierten Luftfahrtthemen. In einer aktuellen Erhebung der EBAA glauben 59 % der befragten Millennials, dass neue Formen des Luftverkehrs drastische Auswirkungen auf das Alltagsleben haben werden („Game Changer“), und knapp die Hälfte kann sich vorstellen, autonome Luftfahrzeuge zu benutzen. Zudem können sich rund 60 % vorstellen, neue Formen von „Ride-sharing air services“ zu benutzen. Es kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden, ob autonome Luftverkehrsangebote und neue Sharing-Dienste, sollten sie in nennenswerter Form zum Einsatz gelangen, eher als Chance oder eher als Risiko für die dezentrale Flughafenlandschaft zu sehen sind.

Eine Substitution von Teilen des klassischen Bedarfsluftverkehrs durch UAV könnte auf den ersten Blick zwar ein Risiko für etablierte Landeplätze, Anbieter und Beschäftigte darstellen, es wird jedoch als äußerst wahrscheinlich erachtet, dass aus luftrechtlichen Gründen auch für UAVs eine Art Flugplatzzwang existieren wird. Dies kann wiederum eine bedeutende Chance für Landeplätze darstellen, die bereits existieren. In jedem Fall würden autonome Luftverkehrsangebote aus Nutzersicht eine Erweiterung der dezentralen Luftverkehrsmobilität darstellen und neue Konnektivität bieten.

Entwicklung der Business Aviation auf Basis vorhandener Prognosen

Im Bereich der General-/Business Aviation gibt es Prognosen diverser Hersteller wie Bombardier oder Embraer, aber auch z. B. von der amerikanischen Luftfahrtbehörde. Meist steht hier die Anzahl der eingesetzten Flugzeugtypen/-klassen im Vordergrund. Unterschiede gibt es auch bei der Definition von Business Aviation. Während bei einigen Prognosen die Verkehrsart zugrunde liegt, ist es bei anderen das eingesetzte Fluggerät. Jetcraft, ein Unternehmen, welches neben dem Handel von Flugzeugen auch in der Marktforschung der Geschäftsreisefluffahrt tätig ist, kommt zu dem Ergebnis, dass die Flotte der weltweiten Geschäftsreiseflugzeuge von derzeit 21 Tsd. (2017) auf 28 Tsd. Einheiten im Jahr 2026 ansteigen wird. Dabei wird unterteilt in die Gruppe der großen Geschäftsreiseflugzeuge, zu denen z. B. die Gulfstream G 650, eine Embraer Legacy 700, das Modell Falcon 7X von Dassault, aber auch die C-Serie von Bombardier zählen und in die Gruppe der mittleren Geschäftsreiseflugzeuge mit Modellen, wie z. B. Falcon 2000, Gulfstream G150, Embraer Legacy 500, Cessna New Citation oder Bombardier CL 350. Zur Gruppe der kleinen Flugzeuge zählen z. B. Embraer Phenom, Cessna Mustang oder CJ4, Pilatus PC-24, Bombardier L 75. Insgesamt wird hier ein jährliches Wachstum von 3,3 % prognostiziert. Dabei wird erwartet, dass die Anzahl der großen Geschäftsreiseflugzeuge mit über 70 % am stärksten in dem Zeitraum zunimmt. In den beiden anderen Klassen kommt es jeweils zu einem Anstieg zwischen 25 % und 28 %. Dies führt auch zu einer Verschiebung der Anteile. Während derzeit die kleineren und mittleren Flugzeuge auf einen Anteil von jeweils rund 42 % kommen, werden sie 2026 nur noch einen Anteil von 39 % haben. Und das betrifft insbesondere den Flugplatz Donaueschingen-Villingen mit den kleineren Flugzeugen der Business Aviation.

b. Chancenbericht

Das Geschäftsjahr 2021 zeigte deutlich die Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Donaueschingen Villingen für die Wirtschaft durch stabile Zahlen bei der gewerblichen Luftfahrt.

Gerade bei den Einschränkungen der Luftfahrt auf den großen internationalen Flughäfen und bei Linienverbindungen konnte der Platz in Donaueschingen für die regionale Wirtschaft weiter genutzt werden und den Bedarf erfüllen. Flughäfen wie Friedrichshafen, der Baden Airport, Zürich und Stuttgart benötigten aufgrund des hohen Kostenapparates massive finanzielle Unterstützung bzw. mussten den Betrieb aussetzen. In Donaueschingen-Villingen konnte der Betrieb fast unverändert fortgeführt werden und die konstanten Zahlen bei den Flugbewegungen sprechen für die Bedeutung.

c. Gesamtaussage

Die Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH sieht sich in einem Umfeld, in dem sowohl Chancen als auch Risiken bestehen. Die Tilgungen der Darlehen erfolgen weiterhin planmäßig.

5. Risikoberichterstattung über die Verwendung von Finanzinstrumenten

Die Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH bedient sich der Finanzierungsinstrumente von Kasseneinnahmen, Forderungen sowie Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten. Die Gesellschaft verfügt über einen solventen Kundenstamm und übt stets Vorsicht im Umgang mit unbekanntem Kunden aus. Nennenswerte Forderungsausfälle sind daher nicht zu verzeichnen. Ein adäquates Debitorenmanagement unterstützt dieses Ziel. Die Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH erfüllt ihre Verbindlichkeiten stets innerhalb der gegebenen Zahlungsfristen. Grundsätzlich wird, bei allen geschäftlichen Aktivitäten, eine konservative Risikopolitik betrieben, d.h. mögliche Risiken bei allen Geschäften zu vermeiden. Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Flugzeughallen Nord wurde seinerzeit ein Zinssicherungsvertrag auf dem 3 Monats-Euribor-Index abgeschlossen.

6. Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden nicht unterhalten.

Donaueschingen, 18. Juli 2022

Flugplatz Donaueschingen-Villingen GmbH
Geschäftsführung



Eckhart Pauly