

## **Finanzielle Restrukturierung des Bodensee-Airport Friedrichshafen: Hintergrundinformationen**

### **1. Warum schreibt der Bodensee-Airport Friedrichshafen seit Jahren Verluste?**

Bis 2014 hat sich der Flughafen positiv entwickelt und den Verlust auf 450.000 Euro beschränkt. Ende 2014 kam im Touristikverkehr die Insolvenz der Hamburg Airways, die Friedrichshafen als Basisflughafen hatte. 2015 meldete die InterSky Insolvenz an, die innerdeutschen Strecken konnten nicht mehr im gewohnten Umfang bedient werden, die Passagierzahlen gingen zurück. Gleiches Schicksal, aber aus anderen Gründen, ereilte die Nachfolge-Airline VLM. Der Flughafen trägt daran jeweils keine Schuld, aber die Folgen können wir als relativ kleiner Regionalflughafen nicht schnell kompensieren. Dank umfangreicher Einsparungen und verschobener Investitionen konnte der Jahresverlust 2016 trotz dieser Rahmenbedingungen auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Was viele nicht wissen: Der Flughafen trägt als Regionalflughafen für die Flugsicherung Kosten, die bei größeren Flughäfen (und auch an kleinen Landesflughäfen wie Erfurt oder Saarbrücken) komplett über die staatliche DFS (Deutsche Flugsicherung) abgedeckt werden. Die Kosten für die Flugsicherung summieren sich am Flughafen Friedrichshafen auf 2,0 Mio. Euro. Von unseren Kunden, den Fluggesellschaften, erhalten wir für diese Leistung rund 0,5 Mio. Euro, es verbleiben 1,5 Mio. Euro ungedeckte Kosten. Aus Wettbewerbsgründen lässt sich eine höhere Kostendeckung in diesem Bereich nicht erzielen. Bis 2011 erhielten wir dafür noch einen Zuschuss vom Land Baden-Württemberg in Höhe von rund 500.000 EUR jährlich, der dann aber gestrichen wurde.

Erschwerend kommt hinzu, dass in den letzten Jahren weitere externe Einflüsse die Wirtschaftlichkeit des Flughafens nachhaltig getroffen haben, so z.B. die neu eingeführte Luftverkehrssteuer, neue staatliche kostenintensive Vorschriften, gesplittete Abwassergebühren oder auch die Nachfrageeinbrüche im Türkeiverkehr. Allein die neu eingeführte Abwassergebühr schlägt mit zusätzlich knapp 200.000 Euro pro Jahr zu Buche.

Im Gegensatz zu anderen Regionalflughäfen gelingt es uns jedoch seit Jahren, ein positives Ergebnis aus unserer operativen Geschäftstätigkeit (also ohne Berücksichtigung der Zins-, Tilgungs- und Abschreibungslast) zu schreiben, im Jahr 2016 wurde bei den schwierigen Rahmenbedingungen ein operatives Ergebnis von rund 1,7 Millionen erreicht.

Mit dem jetzt vorgestellten finanziellen Restrukturierungskonzept (siehe Punkt 8) kann der Flughafen auf solide Beine gestellt werden.

## **2. Welche Maßnahmen zur Verlustbegrenzung wurden getroffen?**

Seit fünf Jahren befindet sich der Flughafen im Wandel: Ein neues Management optimiert konsequent Prozesse und Kosten. So werden z. B. im Personalbereich vakante Stellen nicht oder zu günstigeren, aber marktgerechten Konditionen nachbesetzt. Investitionen werden auf ein absolut notwendiges Maß beschränkt oder Tarifabschlüsse zu verkraftbaren Konditionen abgeschlossen. Sämtliche Arbeitsabläufe werden ständig überprüft und optimiert. Diese Maßnahmen benötigen eine gewisse Laufzeit, bis sie ihre volle Wirkung zeigen.

Um die Einnahmenseite zu stärken, generiert der Flughafen im Non-Aviation Bereich zunehmend zusätzliche Einnahmen, z.B. über Parkgebühren und die Vermietung von Büros, Konferenzräumen oder Werbeflächen. Auch diese Maßnahmen benötigen eine gewisse Zeit, doch sobald die Verkehre wieder zunehmen, werden sie umso stärker wirken.

## **3. Warum wurde das Ziel von 1 Mio. Passagiere nie erreicht? Von welcher Größenordnung ist künftig auszugehen?**

Die Zielmarke von 1 Mio. Passagieren wurde vor rund zehn Jahren mit verschiedenen Gutachten plausibel belegt. Unter optimalen Rahmenbedingungen und ohne den Ausfall mehrerer Airlines wäre dieses Ziel auch erreichbar gewesen. Seither hat sich der Luftverkehrsmarkt massiv verändert. Er unterliegt Schwankungen, die ein Flughafen kaum beeinflussen kann. Die heutigen Rahmenbedingungen erfordern eine Ausrichtung auf nachhaltige und werthaltige Verkehre, mit einem Mix aus verschiedenen Fluggesellschaften und in unterschiedlichen Verkehrssegmenten. Wir rechnen in den kommenden Jahren mit rund 700.000 Passagieren, das ist eine realistische Größenordnung.

## **4. Welche Strategie verfolgt der Flughafen, um 700.000 Passagiere zu erreichen?**

Der Flughafen sorgt aktuell mit einem Mix aus bewährten und neuen, bereits erfolgreichen Strategien in den Segmenten Drehkreuzverkehr, Touristikverkehr, Low Cost Verkehr und allgemeine Luftfahrt für eine stabile Entwicklung. Dadurch haben wir mehrere Standbeine und sind weniger anfällig. Der Anschluss an das weltweite Streckennetz der Star Alliance wurde mit vier Tagesverbindungen von Lufthansa nach Frankfurt ausgebaut, die Touristikflüge mit Germania sind gut ausgelastet. Gleichzeitig arbeiten wir weiter systematisch daran, alle Marktchancen auszuschöpfen. Dafür verhandeln wir regelmäßig mit den bereits vor Ort aktiven Fluggesellschaften sowie mit Gesellschaften, über die wir einen weiteren Ausbau des Angebotes erreichen wollen. So ist es für den Winter 2017/18 gelungen, für die insolvente englische Fluggesellschaft Monarch den norwegischen Carrier Norwegian zu gewinnen, eine neue Airline für den Bodensee-Airport. Im touristischen Bereich wird Germania das Angebot im Sommer ausbauen und neu Faro in Portugal, Kayseri in der Türkei und ergänzend zum Winter auch Hurgada in Ägypten bedienen.

## **5. Warum setzt der Flughafen nicht mehr auf Low Cost Verkehre und das damit verbundene hohe Passagieraufkommen?**

Das derzeitige Wachstum vieler Flughäfen basiert auf Low Cost Verkehren. Dieser Markt verzeichnet aktuell in Europa die stärksten Zuwachsraten. In Friedrichshafen macht dieser Bereich rund 15 Prozent (Jahr 2017) der Passagiere aus. Diesen Bereich allerdings weiter zu stärken, macht für einen Flughafen wie Friedrichshafen nur begrenzt Sinn. Denn die Erlöse entstehen erst über eine sehr große Zahl an Passagieren, die Friedrichshafen aufgrund der Größe nicht ohne weiteres generieren kann. Außerdem stehen wir hier in direkter Konkurrenz zum Flughafen Memmingen und können diese Verkehre nicht durch noch günstigere Konditionen „kaufen“. Wo Low Cost Verkehre aber eine sinnvolle Ergänzung sein können, entwickeln wir entsprechende Angebote. Wizz Air mit den neuen Destinationen Belgrad und Tuzla, die zusätzlich zu Skopje in das Flugprogramm aufgenommen wurden, ist ein Beispiel für diese Entwicklung.

## **6. Warum ist es so schwierig, wieder innerdeutsche Verbindungen anzubieten?**

Die Insolvenzen der InterSky und der VLM sowie der plötzliche, für uns nicht nachvollziehbare Rückzug der People's Viennaline von der Strecke nach Köln haben in der Branche ihre Spuren hinterlassen. Trotz nachweisbarer Nachfrage in der Region sind Fluggesellschaften, die für diese Strecken in Frage kommen, nur mit unkonventionellen Konzepten zu gewinnen. Hinzu kommt, dass nur ein sehr enger Kreis von Fluggesellschaften über das hierfür geeignete Fluggerät, die nötige Markterfahrung und den finanziellen Hintergrund verfügt. Die Verhandlungen sind daher deutlich komplexer als üblich und brauchen ihre Zeit.

Ein Plus ist die nachweisbare hohe Nachfrage in der Region. Mit der Reaktivierung der innerdeutschen Routen ergibt sich ein realistisches Potential von ca. 80.000 bis 100.000 Passagieren. Für die wirtschaftliche Bedienung der innerdeutschen Strecken ist ein Flugangebot im doppelten Tagesrand (d.h. jeweils morgens und abends ein Hin- und Rückflug) obligatorisch, das aber nur mit kleineren Flugzeugen (mit weniger als 80 Sitzen) wirtschaftlich darstellbar ist. Für große Jets mit mehr als 150 Sitzen, die z.B. von Low Cost Gesellschaften eingesetzt werden, ist dies kein attraktiver Markt.

Klar ist aber auch, dass die Tickets auf diesen Routen teurer sind, weil die Kosten pro Sitzplatz bei kleineren Flugzeugen höher sind. Der Vorteil für Geschäftsreisende liegt in der Zeitersparnis – mit einem schnellen Direktflug und der bequemen kurzen Anfahrt zum Flughafen.

Derzeit verhandeln wir mit drei Fluggesellschaften über die Wiederaufnahme der innerdeutschen Strecken. Wir verfolgen dabei Ansätze, die bisher unüblich waren: So haben wir mit den größten Unternehmen der Region über die Anzahl ihrer jährlich benötigten Tickets sowie über die akzeptierten Ticketpreise gesprochen. Damit erhalten die interessierten Airlines eine höhere Planungssicherheit.

Zusätzlich arbeiten wir mit Modellen, bei denen der Flughafen den Fluggesellschaften das mit einer Streckenaufnahme verbundene Risiko ein Stück weit reduziert (Anschubhilfe). Im Gegenzug verpflichtet sich die Fluggesellschaft für eine bestimmte Vertragslaufzeit zur Bedienung der Strecke. Dafür steht uns ein von den Gesellschaftern gewährter Finanzrahmen von 2 Mio. Euro zur Verfügung. Wir sind zuversichtlich, dass es mit diesen Rahmenbedingungen und der früher schon erzielten Nachfrage gelingt, in absehbarer Zeit wieder Inlandsflüge im Flugplan zu haben.

## **7. Welche finanziellen Lasten kommen auf den Flughafen in nächster Zeit zu?**

Eine Herausforderung der kommenden Jahre sind einige bislang aufgeschobenen Investitionsmaßnahmen sowie die zusätzlich notwendige Investitionen, die sich aus den veränderten Vorschriften der europäischen Luftsicherheitsbehörde (EASA) ergeben. Das sonst übliche Investitionsvolumen von rund 1,5 bis 2 Mio. Euro pro Jahr erhöht sich dadurch in den Jahren 2018 bis 2021 auf 2,5 bis 3,6 Mio. Euro.

Insgesamt wird der Flughafen in den Jahren 2018-2022 hier ein Volumen von 13,2 Mio. EUR zu finanzieren haben. Hinzu kommen Tilgungen von Darlehen der Banken und Gesellschafter in Höhe von rund 7 Mio. EUR in diesem Zeitraum. Einen Teil dieser Summen kann der Flughafen aus eigener Kraft über das normale Geschäft erwirtschaften - aber eben nicht den Gesamtbedarf.

## **8. Wie kann der Flughafen in sicheres Fahrwasser kommen, wenn die Erträge auf absehbare Zeit nicht ausreichen, die Investitionen zu schultern und abzuzahlen?**

Über die jetzt vorgelegte finanzielle Restrukturierung können die außerordentlichen finanziellen Belastungen aus anstehenden Investitionsmaßnahmen mit den damit zusätzlich entstehenden Kosten, sowie Zins und Tilgung der Darlehen geschultert werden. Die Finanzierung wird über die Gesellschafter in den Jahren 2018 bis 2021 gesichert.

Benötigt werden 13,6 Mio. Euro, die als Gesellschafterdarlehen zu den marktüblichen Konditionen verzinst werden. 2021 sollen dann diese Darlehen komplett oder in Teilen in Eigenkapital umgewandelt werden. Das Eigenkapital der Gesellschaft liegt nach diesen Maßnahmen bei rund 18 Mio. Euro, die Fremdfinanzierung über Banken bei ca. 12 Mio. Euro. Die entstehenden Zins- und Tilgungsaufwendungen können dann aus dem laufenden Geschäft bewältigt werden.

**9. Sollte man die Flughafenfläche von 150 ha nicht sinnvoller für ein Gewerbegebiet und Wohnungsbau nutzen, auch über eine Verkürzung der Start- und Landebahn? Der Flughafen könnte mit dem Erlös Schulden tilgen.**

Der Flughafen könnte schon jetzt als Gewerbegebiet bezeichnet werden. Insgesamt sind hier durch den Flugbetrieb rund 700 Personen beschäftigt (Fluggesellschaften, Wartungsbetrieb, Gastronomie, Autovermietungen, Behörden etc.). Daraus entstehen auch volkswirtschaftliche Effekte (Steuern, Konsum etc.). Diese liegen bei rund 80 Mio. Euro, die Bruttowertschöpfung liegt bei 35 Mio. Euro. Löhne und Gehälter betragen rund 15 Mio. Euro pro Jahr.

Der Flughafen hat kaum noch Flächen, die nicht für den Flugbetrieb benötigt werden oder die aus flugbetrieblichen Gründen nicht bebaut werden dürfen. Bei einer Verkleinerung des Geländes könnte nicht mehr die gesamte Länge der Start- und Landebahn genutzt werden. Früher getätigte Investitionen gingen damit verloren, Anlagenwerte würden vernichtet. Eine verkürzte Bahn würde außerdem dazu führen, dass zahlreiche bestehende Flugverbindungen nicht mehr bedient werden könnten. Den Luftverkehr dominierende Flugzeugtypen wie die Boeing 737, die von Germania und Turkish Airlines regelmäßig eingesetzt werden, könnten dann nicht mehr auf dem Flughafen Friedrichshafen operieren. Das Ergebnis: erhebliche Einnahmeverluste – und damit verbunden weitere, sehr kostenintensive Maßnahmen wie z.B. die Anpassung der gesamten Anflugtechnik oder der Neubau von Entwässerungssystemen.

Die Bodenseeregion leidet ohnehin schon unter einer insgesamt unzureichenden Verkehrsanbindung. Mit der Auflösung des Flughafens würde eine wichtige Infrastruktur am Bodensee wegfallen. Für die Wirtschaft ist der Airport ein wesentlicher Standortfaktor. Die Nutzung des Angebotes anderer Flughäfen wie Stuttgart oder Zürich würde für die regionalen Firmen deutlich erhöhten Aufwand erzeugen, weil für die An- und Abreise erheblich mehr Zeit einzuplanen wäre.

Außerdem ist der Flughafen auch für Kunden der regionalen Wirtschaft aus dem In- und Ausland sowie für die Messe von erheblicher Bedeutung. Somit stärkt der Flughafen das Image unserer prosperierenden Region. Darüber hinaus vervollständigt er das Bild der hier ansässigen Luftfahrtunternehmen; immerhin ist Friedrichshafen der zweitälteste Flughafen Deutschlands.

## **10. Welchen Beitrag leistet die Wirtschaft zum Erhalt des Flughafens?**

Einige große Unternehmen sind Gesellschafter des Flughafens und unterstreichen so den Stellenwert, den der Flughafen für sie hat.

Die Wirtschaft sorgt für eine stabile Nachfrage bei Inlandsflügen, das ist das Wichtigste, was sie tun kann. Für die Fluggesellschaften ist dies interessant, da Geschäftsreisende eher hochpreisige Tickets buchen, die kurzfristig umgebucht werden können. Außerdem engagieren sich die großen Firmen der Region bei der Reaktivierung der innerdeutschen Strecken. Hier haben sich die führenden Unternehmen bereit erklärt, einen höheren Ticketpreis und teilweise auch die Abnahme einer bestimmten Zahl von Tickets zu garantieren. So leisten sie einen substantiellen Beitrag zur Stabilisierung der Ergebnisse der Fluggesellschaften und erleichtern den Neustart.

Auch durch ihre Steuerzahlungen unterstützt die regionale Wirtschaft indirekt den Flughafen: so fließen über die Gewerbesteuer rund 250 Mio. Euro pro Jahr in die Region, davon rund 100 Mio. Euro in den Bodenseekreis.

Stand: 06.11.2017