

*Betreff:*

**Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH - Jahresabschluss 2018**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat VII 20 Fachbereich Finanzen	<i>Datum:</i> 08.05.2019
---	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Finanz- und Personalausschuss (Entscheidung)	09.05.2019	Ö

**Beschluss:**

„Der Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH wird angewiesen, in der Gesellschafterversammlung der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH folgende Beschlüsse zu fassen:

- Der Jahresabschluss 2018 wird unter Berücksichtigung der in Höhe von 2.800.032,85 € geleisteten Betriebskostenzuschüsse mit einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 1.123.847,52 € und einem Gewinnvortrag in Höhe 2.262.139,68 € festgestellt.
- Der Jahresfehlbetrag wird mit dem Gewinnvortrag verrechnet. Der verbleibende Gewinnvortrag in Höhe von 1.138.292,16 € wird auf neue Rechnung vorgetragen.“

**Sachverhalt:**

Die gemäß § 11 Buchstabe a) und b) des Gesellschaftsvertrages der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH (FBWG) vorgesehenen Beschlussfassungen durch die Gesellschafterversammlung über die Feststellung des Jahresabschlusses und über die Gewinnverwendung bedürfen einer Weisung an den dortigen Vertreter der Stadt Braunschweig.

Um eine Stimmbindung des städtischen Vertreters in der Gesellschafterversammlung der FBWG herbeizuführen, ist ein Anweisungsbeschluss erforderlich, für den gem. § 6 Ziffer 1 Buchstabe a) der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig in der geltenden Fassung der Finanz- und Personalausschuss (FPA) zuständig ist.

Der Aufsichtsrat der FBWG hat sich in seiner Sitzung am 3. Mai 2019 mit dem Jahresabschluss 2018 befasst und eine entsprechende Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung abgegeben.

Die Entwicklung der Aufwands- und Ertragspositionen ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

	In T€	Plan 2017	IST 2017	Plan 2018	IST 2018	Plan 2019
1	Umsatzerlöse	+ 6.286,0	+ 6.181,0	+ 6.167,6	+ 5.147,2	+ 5.242,7
1a	% zum Vorjahr/Plan					
2	Sonstige Betriebliche Erträge	+ 2.445,0	+ 2.972,1	+ 2.320,0	+ 2.710,5	+ 2.320,0
3	Erträge aus Betriebsmittelzuschüssen der Gesellschafter	+ 2.800,0	+ 2.800,0	+ 2.800,0	+ 2.800,0	+ 4.350,0
4	Materialaufwand	- 4.899,3	- 3.942,2	- 3.888,1	- 2.090,2	- 3.042,7
5	Personalaufwand	- 4.256,0	- 4.228,4	- 4.671,0	- 4.533,9	- 4.608,0
6	Abschreibungen	- 3.420,0	- 3.348,0	- 3.420,0	- 3.349,2	- 3.353,0
7	Sonst. betriebl. Aufwendungen	- 740,6	- 1.162,0	- 1.003,2	- 1.727,2	- 1.053,6
8	<i>Betriebsergebnis (Summe 1 bis 7)</i>	- 1.784,9	- 727,5	- 1.694,7	- 1.042,8	- 144,6
9	Zins-/Finanzergebnis	- 75,3	- 12,3	- 60,3	- 57,3	- 125,4
10	<i>Ergebnis (8+9)</i>	- 1.860,2	- 739,8	- 1.755,0	- 1.100,1	- 270,0
10a	Davon: Sondereffekte	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0
10b	<i>Nachrichtlich: Ergebnis ohne Sondereffekte (10/.10a)</i>	- 1.860,2	- 739,8	- 1.755,0	- 1.100,1	- 270,0
11	Sonstige Steuern	- 35,0	+ 253,4	- 35,0	- 23,7	- 30,0
12	<b>Jahresergebnis I (10+11)</b>	- 1.895,2	- 486,4	- 1.790,0	- 1.123,8	- 300,0
13	<b>Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung</b>	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 150,0
14	<b>Jahresergebnis II (12+13)</b>	- 1.895,2	- 486,4	- 1.790,0	- 1.123,8	- 150,0
15	<i>Nachrichtlich: Jahresergebnis II ohne Betriebsmittelzuschüsse (14 /. 3)</i>	- 4.695,2	- 3.286,4	- 4.590,0	- 3.923,8	- 4.500,0
16	<i>Nachrichtlich: Jahresergebnis II ohne Betriebsmittelzuschüsse und ohne Sondereffekte (14 /. 3 /.10a)</i>	<b>- 4.695,2</b>	<b>- 3.286,4</b>	<b>- 4.590,0</b>	<b>- 3.923,8</b>	<b>- 4.500,0</b>

In den vergangenen Wirtschaftsjahren war sowohl im Materialaufwand als auch bei den Umsatzerlösen ein hoher Betrag (im Jahresabschluss 2017 beispielsweise 986 T€) eingebucht aufgrund der Zahlungsflüsse im Zusammenhang mit der Arbeitnehmerüberlassung der formal für die Austro-Control GmbH tätigen Fluglotsen. Es handelte sich hierbei jedoch immer um korrespondierende Aufwendungen und Erträge in identischer Höhe, die keine Ergebniswirkung hatten. Diese wurden auch im Wirtschaftsplan 2018 so noch veranschlagt. Im Wirtschaftsplan 2019 (siehe hierzu die Vorlage vom 22. November 2018; 18-09490) sowie jetzt erstmals im Abschluss 2018 konnte diese (die Ergebnisrechnung aufblähende, jedoch im Saldo ergebnisneutrale) Buchungssystematik aufgrund des neuen „Betriebsteilführungsvertrages“ entfallen. Daher ergeben sich allein aufgrund dessen entsprechende Differenzen im Plan zum Ist 2018 bei den Umsatzerlösen und beim Materialaufwand in Höhe von jeweils 1.001 T€ (und gegenüber dem Vorjahr 986 T€).

Der weitere Rückgang beim Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der Übernahme des Brandschutzes in Eigenregie zum 16. Oktober 2017 - siehe hierzu die Vorlage für den Rat der Stadt Braunschweig vom 8. September 2017 (17-05280) sowie die Mitteilung bzw. die Stellungnahme für den Feuerwehrausschuss der Stadt Braunschweig vom 30. Mai 2017 (17-04649) bzw. 7. Juni 2017 (17-04725-01).

Gegenüber dem Plan 2018 sind beim Materialaufwand (neben o. g. Veränderung aufgrund der Buchungssystematik) Einsparungen festzustellen aufgrund von noch nicht vorgenommenen Sanierungsmaßnahmen, die im Jahr 2019 jedoch neu veranschlagt wurden und nachgeholt werden.

Die flugbetrieblichen Umsatzerlöse liegen in etwa auf Vorjahresniveau, jedoch knapp unter den Planansätzen.

Ferner wurden im Wirtschaftsjahr 650,0 T€ den Rückstellungen zugeführt für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (enthalten in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen). Der Gesellschaft liegt nunmehr der erste umfassende Bericht zum „Monitoring zu den Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen zum Ausbau des Forschungsflughafens Braunschweig-Wolfsburg“ vor (Monitoringbericht). Der Aufsichtsrat der FBWG hat hierzu in seiner Sitzung am 7. Februar 2019 entschieden, den Bericht zunächst erschöpfend auszuwerten und die erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen validieren zu lassen. In seiner Sitzung am 3. Mai 2019 hat sich der Aufsichtsrat über die nunmehr von der Geschäftsführung vorgesehenen weiteren Maßnahmen berichten lassen und darüber hinaus die Veröffentlichung des Monitoringberichtes beraten. Über das weitere Vorgehen, auch in Bezug auf eine Veröffentlichung des Monitoringberichtes, wird in der Sitzung des Finanz- und Personalausschusses mündlich berichtet.

Im Geschäftsjahr 2018 wurde eine Vielzahl von kleineren Investitionen in Gesamthöhe von 524,6 T€ vorgenommen. Hiervon entfallen 8,5 T€ auf immaterielle Vermögensgegenstände, 207,1 T€ auf Grundstücke und Bauten, 61,5 T€ auf technische Anlagen und Maschinen, 147,8 T€ auf Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie 99,7 T€ auf Anlagen und Anzahlungen im Bau. Die Finanzierung erfolgte über die noch vorhandene eigene Liquidität der Gesellschaft; eine Kreditaufnahme war nicht erforderlich.

Die Prüfung des Jahresabschlusses 2018 durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Kommuna Treuhand, Hannover, hat zu keinen Einwendungen geführt. Der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk wurde am 7. März 2019 erteilt.

Als Anlage sind die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung und der Lagebericht 2018 beigefügt.

Geiger

**Anlage/n:**

Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Lagebericht 2018

Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH, BraunschweigBilanz zum 31. Dezember 2018**A K T I V A**

	31.12.2018 €	31.12.2017 €
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	<u>29.332,00</u>	<u>33.622,00</u>
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	10.265.425,07	10.393.557,08
2. Technische Anlagen und Maschinen	20.045.269,66	22.543.111,66
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.600.918,93	1.903.189,93
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	<u>377.387,92</u>	<u>291.568,09</u>
	<u>32.289.001,58</u>	<u>35.131.426,76</u>
	<u>32.318.333,58</u>	<u>35.165.048,76</u>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	<u>114.681,13</u>	<u>115.119,72</u>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	435.436,86	394.928,22
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.998,63	787,17
- davon Forderungen gegen Gesellschafter: € 0,00 (Vorjahr: € 188,89)		
3. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>34.130,19</u>	<u>370.799,74</u>
	<u>472.565,68</u>	<u>766.515,13</u>
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	<u>2.550.898,03</u>	<u>2.876.096,62</u>
	<u>3.138.144,84</u>	<u>3.757.731,47</u>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		
	<u>10.945,67</u>	<u>35.519,53</u>
	<u>35.467.424,09</u>	<u>38.958.299,76</u>

**P A S S I V A**

	31.12.2018 €	31.12.2017 €
<b>A. EIGENKAPITAL</b>		
I. Ausgegebenes Kapital		
1. Gezeichnetes Kapital	608.400,00	608.400,00
2. Nennbetrag eigener Anteile	<u>-216.400,00</u>	<u>-216.400,00</u>
	<u>392.000,00</u>	<u>392.000,00</u>
II. Gewinnrücklagen		
1. Rücklage für eigene Anteile	216.400,00	216.400,00
2. Zweckgebundene Rücklage für Investitionen	3.948.297,26	3.948.297,26
3. Andere Gewinnrücklagen	<u>894.842,09</u>	<u>894.842,09</u>
	<u>5.059.539,35</u>	<u>5.059.539,35</u>
III. Gewinnvortrag		
IV. Jahresfehlbetrag		
	<u>-1.123.847,52</u>	<u>-486.393,93</u>
	<u>6.589.831,51</u>	<u>7.713.679,03</u>
<b>B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE</b>		
<b>C. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
1. Sonstige Rückstellungen	<u>3.945.538,45</u>	<u>3.471.443,14</u>
	<u>3.945.538,45</u>	<u>3.471.443,14</u>
<b>D. VERBINDLICHKEITEN</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	239.642,27	289.547,09
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	328.416,72	305.381,91
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.075,89	332.114,75
- davon gegenüber Gesellschaftern: € 2.075,89 (Vorjahr: € 332.114,75)		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	99.163,85	247.482,43
- davon gegenüber Gesellschaftern: € 11.504,07 (Vorjahr: € 11.504,07)		
- davon aus Steuern: € 54.359,11 (Vorjahr: € 56.902,34)		
- davon im Rahmen der sozialen Sicherheit: € 1.218,49 (Vorjahr: € 0,00)		
	<u>669.298,73</u>	<u>1.174.526,18</u>
<b>E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>		
	<u>3.585,49</u>	<u>3.585,50</u>
	<u>35.467.424,09</u>	<u>38.958.299,76</u>

**Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH, Braunschweig**

## Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2018

*Sara Danner*

## Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH

Braunschweig

---

### Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018

#### 1. Geschäftsverlauf

Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ist einer von zwei Verkehrsflughäfen des Landes Niedersachsen. Er sichert die Luftfahrtanbindung der Unternehmen des Wirtschaftsraumes Südostniedersachsen mit seinem Schwerpunkt Braunschweig-Wolfsburg-Salzgitter. Er ist zudem Kristallisierungspunkt des „Forschungsflughafens Braunschweig“, einem europaweit bedeutsamen Forschungscluster aus universitären Einrichtungen und Forschungsinstitutionen mit rund 3.000 (Stand Ende 2018) größtenteils hochqualifizierten Mitarbeitern. Seine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung wurde gutachterlich bestätigt. Das Kerngeschäft liegt im Forschungsflugbetrieb und im Geschäftsreiseverkehr (Werks-, Gelegenheitscharter- [Taxi-] und Anforderungslinienverkehr). Der Flughafen wird von der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH gemäß ihrem Gesellschaftszweck betrieben.

Das Förderprojekt „Ausbau des Avionik-Clusters am Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg“ konnte 2013 abgeschlossen werden. Die ausgebauten, verlängerten Start- und Landebahn, die eine Teilmaßnahme dieses Projektes darstellte (neben der Erschließung dreier Gewerbegebiete am Forschungsflughafen), konnte schon im Oktober 2012 in Betrieb genommen werden.

Dieses Förderprojekt wurde mit Mitteln des Landes gefördert. Die NBank als zentrale Förderinstitution des Landes hat im Dezember 2015 die Prüfung des Projektes hinsichtlich einer zweckentsprechenden Verwendung der Fördermittel abgeschlossen. Ergänzend hatte der Niedersächsische Landesrechnungshof seit März 2017 eine umfassende förderrechtliche Prüfung des Projektes vorgenommen. Auch diese Prüfung ist mittlerweile beendet. Negative Konsequenzen wie beispielsweise eine Rückforderung von Fördermitteln haben sich nicht ergeben, so dass abschließend konstatiert werden kann, dass der Ausbau des Forschungsflughafens erfolgreich zu Ende gebracht werden konnte.

## 2. Lage des Unternehmens

### 2.1 Ertragslage

Die Umsatzerlöse haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 1.034 TEUR auf 5.147 TEUR vermindert, bedingt durch rechtliche Änderungen im Zusammenhang mit der Beschäftigung von Fluglotsen. Im Gegensatz zu den Vorjahren erfolgt seit 2018 keine Arbeitnehmerüberlassung mehr. Hierdurch haben sich die Erlöse um 986 TEUR reduziert.

Erhöht haben sich bei den Umsatzerlösen u. a. die Erlöse aus PPR (+ 42 TEUR) sowie Erlöse aus der Provision für die Auslieferung von Flugkraftstoffen (+ 45 TEUR), da mehr getankt wurde. Dem standen geringere Erlöse aus Abfertigungsentgelten (./. 46 TEUR) sowie geringere Mieteinnahmen (./. 41 TEUR) gegenüber.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten hauptsächlich Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (2.336 TEUR; i. V. 2.663 TEUR) als Gegenposten zu den entsprechenden Abschreibungen, die die bezuschussten Anlagegüter der Start-/Landebahnverlängerung betreffen. Im Vorjahr lagen die Auflösungserträge aufgrund einer Grundstücksveräußerung über den planmäßigen Auflösungen. In den handelsrechtlichen sonstigen betrieblichen Erträgen sind weiterhin Erträge aufgrund von Schadenersatzansprüchen (69 TEUR) sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (264 TEUR) enthalten.

Der Materialaufwand verminderte sich um 1.615 TEUR auf 2.070 TEUR, vor allem aufgrund geringerer Aufwendungen für Arbeitnehmerüberlassung (./. 986 TEUR) sowie für die Berufsfeuerwehr (./. 755 TEUR).

Der Anstieg des Personalaufwandes um 306 TEUR gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen zurückzuführen auf Tariferhöhungen (+ rd. 66 TEUR), höhere Aufwendungen für Altersversorgung (+ rd. 164 TEUR), bedingt durch höhere Zuführungen zur Rückstellung für Versorgungsverpflichtungen der Fluglotsen, sowie die sich überschneidende Anstellung des neuen Geschäftsführers von Oktober bis Dezember (+ rd. 39 TEUR).

Die Höhe der Abschreibungen ist mit 3.349 TEUR nahezu unverändert zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Wesentlichen durch die Dotierung einer Rückstellung für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (650 TEUR) sowie Aufwendungen für den Interimsgeschäftsführer (232 TEUR), die im Vorjahr noch nicht in dieser Höhe angefallen waren. Gegenläufig wirkten sich vor allem geringere Aufwendungen im Rahmen der erstmaligen EASA-Zertifizierung (./. 148 TEUR) aus.

Das Finanzergebnis beinhaltet mit 53 TEUR insbesondere Aufwendungen für die Aufzinsung langfristiger Rückstellungen für die Übergangsversorgung der Fluglotsen.

Unter Berücksichtigung der in gleicher Höhe wie im Vorjahr gezahlten Betriebskostenzuschüsse weist die Gesellschaft einen Jahresfehlbetrag 2018 von 1.124 TEUR aus, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

## **2.2 Vermögenslage**

Auf der Aktivseite verminderten sich die Buchwerte im Sachanlagevermögen um 2.842 TEUR. Zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf den Anlagespiegel in Anlage 3.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verminderten sich stichtagsbezogen im Vergleich zum Vorjahr um 40 TEUR. Die sonstigen Vermögensgegenstände haben sich um 337 TEUR auf 34 TEUR vermindert. In 2017 wurde eine steuerliche Außenprüfung für die Veranlagungsjahre 2010 bis 2014 abgeschlossen, aus der sich erhebliche Vorsteuererstattungsansprüche ergeben haben. Resultierend aus den Feststellungen der steuerlichen Außenprüfung wurden im Vorjahr für die Veranlagungszeiträume 2010 bis 2016 Umsatzsteuererstattungsansprüche in Höhe von 275 TEUR sowie Zinserstattungen in Höhe von 43 TEUR ausgewiesen. Für 2018 bestehen darüber hinaus Umsatzsteuererstattungsansprüche in Höhe von 32 TEUR.

Der Sonderposten enthält von den Gesellschaftern bzw. Dritten gewährte Investitionszuschüsse für die Finanzierung der Flughafenerweiterung.

Unter den kurzfristigen sonstigen Rückstellungen werden insbesondere Aufwendungen für unterlassene Instandhaltungen (194 TEUR), für übrige Personalverpflichtungen (324 TEUR), vertragliche Verpflichtungen aus der Sanierung des Ableitungssystems (422 TEUR), Verpflichtungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (670 TEUR), Planänderungsverfahren (70 TEUR) sowie für sonstige Verpflichtungen (117 TEUR), hierbei insbesondere für ausstehende Rechnungen, ausgewiesen. Langfristige Rückstellungen bestehen in Form von Versorgungsverpflichtungen für Fluglotsen (2.148 TEUR).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich aufgrund von Tilgungen vermindert. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich stichtagsbezogen um 23 TEUR erhöht.

## 2.3 Finanzlage

Aus der Kapitalflussrechnung ergeben sich folgende Cashflows:

	<u>Vorjahr</u>	<u>TEUR</u>	<u>TEUR</u>
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		- 2.551	- 1.957
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-524	-453
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		<u>2.750</u>	<u>2.751</u>
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds		-325	341

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit ist negativ und kann nur durch Betriebskostenzuschüsse der Gesellschafter ausgeglichen werden.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrifft im Wesentlichen die zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes notwendigen Investitionen.

Der (positive) Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält insbesondere Betriebskostenzuschüsse.

Die Mittelzuflüsse aus der Finanzierungstätigkeit (2.750 TEUR) reichten nicht aus, um den Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit (./. 2.551 TEUR) und Investitionstätigkeit (./. 524 TEUR) zu decken, sodass sich der Finanzmittelbestand stichtagsbezogen um 325 TEUR auf 2.551 TEUR verminderte.

## 2.4 Regionales Umfeld

Eine in 2000 vorgelegte und im Jahr 2009 validierte wissenschaftliche Studie über den Standort- und Wirtschaftsfaktor sowie die Entwicklungspotentiale des Forschungsflughafens Braunschweig (sog. „Hübl-Gutachten“) zeigt, dass der Forschungsflughafen mit seinen rund 40 Instituten, Unternehmen und Behörden für die Region unverzichtbar ist. Die vom Forschungsflughafen mit seinen rund 3.000 (Stand Ende 2018) Arbeitsplätzen ausgehenden wirtschaftlichen Effekte sind beachtlich.

In einer weiteren Fortschreibung des o. g. Gutachtens (Hübl 2013) wurde für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg die Bruttowertschöpfung auf mittlerweile knapp 300 Mio. EUR pro Jahr geschätzt. Die fiskalische Umwegrentabilität – der indirekte Nutzen der betreffenden Gebietskörperschaften – wurde dabei mit ca. 9,5 Mio. EUR angegeben. Eine aktuelle Be- trachtung der fiskalischen Effekte erfolgt im Jahr 2019.

### 3. Zukünftige Entwicklung

#### Rechtliche Aspekte

Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg wies in 2009 die Anfechtungsklagen gegen den Planfeststellungsbeschluss weitgehend ab. Der Antragsteil der sog. „Ostumfahrung“ wurde als selbständiger abtrennbarer Teil des Planfeststellungsantrags und der Planfeststellungsbeschluss insoweit für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Nach Klärung inhaltlicher und rechtlicher Fragen soll das Änderungsverfahren nach der Fertigstellung von Verkehrsmengen- und Verkehrslärmgutachten im Jahr 2019 betrieben werden.

#### Wirtschaftsplanung 2019

Der Wirtschaftsplan 2019 weist einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 150 TEUR aus, wobei die Betriebskostenzuschüsse gegenüber dem Vorjahr (2.800 TEUR) in Höhe von 4.350 TEUR geplant wurden. Nach Verrechnung mit dem Jahresfehlbetrag 2018 in Höhe von 1.124 TEUR nebst Gewinnvortrag in Höhe von 2.262 TEUR verbliebe damit plangemäß ein Gewinnvortrag von 988 TEUR zum 31. Dezember 2019.

Der Wirtschafts- und Finanzplan für das Jahr 2019 berücksichtigt die für den Betrieb des Flughafens benötigten Mittel. Die geplanten Betriebskostenzuschüsse betragen einschließlich anteiliger Zahlungen der Volkswagen AG 4.350 TEUR. In den Betriebskostenzuschüssen enthalten ist ein seitens der Stadt Braunschweig geleisteter zusätzlicher Ausgleich für den Verzicht auf eine Parkplatzbewirtschaftung in Höhe von 160 TEUR.

Die Umsatzerlöse 2019 aus dem Flugbetrieb erhöhen sich gegenüber dem Planansatz 2018 um 40 TEUR aufgrund von Entgelterhöhungen.

Besonders hervorzuheben sind die vorgesehenen Aufwendungen für die Instandsetzungsarbeiten an Vorfeld und Bahnen (375 TEUR) sowie Hauptgebäude (345 TEUR). Weitere wesentliche Investitionsmaßnahmen sind u. a. der Bau der Feuerwache und Kraftfahrzeughalle (3.200 TEUR), der Ausbau des Hauptgebäudes (2.000 TEUR), der Ersatz der alten Multifunktionshalle (155 TEUR) sowie 205 TEUR für die Errichtung eines Waschplatzes.

Des Weiteren sollen im Wirtschaftsplan 2019 nicht enthaltene, jedoch in den Vorjahren geplante und bereits genehmigte Maßnahmen im Jahr 2019 durchgeführt werden. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um verbliebene Investitionen im Zusammenhang mit der Start- und Landebahnverlängerung (285 TEUR), Restarbeiten für die Winterdiensthalle (115 TEUR), Bau der Tankstelle (96 TEUR), Vorfeldmarkierungen (50 TEUR), Gerätewagen der Feuerwehr (85 TEUR) sowie Notfallausstattungen (60 TEUR).

#### 4. Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

##### a) Chancen

Der Flughafen wurde für die Belange der Forschung und der Luftfahrt für die regionale Wirtschaft ausgebaut. Dies sichert sowohl die Standorte der hier angesiedelten Unternehmen und Institutionen, als auch die Weiterentwicklung des Forschungsflughafens und der erforderlichen Werks- und Anforderungsverkehre der Unternehmen der Region. Der Geschäftsreiseverkehr bleibt betriebswirtschaftliches Kerngeschäft des Flughafens und bildet damit die ökonomische Grundlage des Forschungsflughafens. Investitionen für die Abfertigung von regelmäßigen Touristikflügen im Linienverkehr und die damit verbundene Eröffnung etwaiger weiterer nachhaltiger Einnahmequellen sind jedoch unverändert nicht geplant.

Der Tower-Betrieb (Personal und Infrastruktur) ist mit 1,5 Mio. € Kosten pro Jahr einer der kostenintensivsten Bereiche der FBW. Die mögliche Übernahme der Tower-Kosten durch den Bund für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg wurde trotz seiner förderungswürdigen Aufnahme in dem Luftverkehrskonzept der Bundesregierung auf bundespolitischer Ebene bislang nicht unterstützt. Allerdings sind weitere Gespräche mit regionalen Mitgliedern des niedersächsischen Landtages und Bundestages, des Verkehrsausschusses sowie dem Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen geplant. Es besteht somit aus Sicht der Geschäftsführung und der Gesellschafter eine gewisse Chance der Kostenübernahme durch den Bund.

Des Weiteren wird die Umsetzung eines Remote-Tower-Konzeptes am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg aktuell in zwei Richtungen diskutiert. Der digitale Masterplan des Landes Niedersachsen hält für ein Remote-Tower-Projekt bis zu 5 Mio. € bereit. Aktuell prüft die Gesellschaft gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung Aviation Services GmbH (DAS) als Betreiber von Remote-Tower-Standorten die Umsetzbarkeit eines solchen Projekts mit dem Ziel, dass die erforderliche technische Infrastruktur für einen Remote-Tower-Betrieb (u. a. Kamerasysteme) durch Fördermittel finanziert wird. Als Forschungsprojekt strebt die DAS an, ein Remote-Tower-Center Niedersachsen mit Sitz in Braunschweig zu entwickeln. Nach Umsetzung soll die Flugsicherung an den Standorten Braunschweig und Emden von dem neuen Center aus gesteuert werden. Weitere Flughäfen könnten zur optimalen Ausnutzung von Synergiepotentialen der Towerlotsen folgen.

Der Flughafen wird auch zukünftig alleine durch den Flugbetrieb (Aviation-Betrieb) kein positives Ergebnis erzielen. Es sollen daher Einnahmequellen aus dem Non-Aviation-Bereich entwickelt werden, um die Ertragslage des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg zu steigern. Die Ertragsmöglichkeiten werden im Rahmen des Masterplanes 2030 analysiert und identifiziert.

Neben der notwendigen Neuausrichtung der Bodenverkehrsdienste werden im Jahr 2019 die Grundstücksverhältnisse im Zusammenhang mit dem Masterplan geklärt. Aufbauend darauf werden etwaige Nutzungsmöglichkeiten der vorhandenen Flächen validiert.

Weiterhin sollen bisherige manuelle Prozesse am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg so weit möglich digitalisiert und der Bereich der IT/Datenverarbeitung neu aufgestellt werden. Zudem wird der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ein neues Markenkonzept sowie den Einstieg in moderne Kommunikationskanäle im Jahr 2019 umsetzen. Der Flughafen will damit ein neues Auftreten in der Öffentlichkeit bewirken und den Informationsfluss, insbesondere für kritische Themen, fördern, um diese schnell und direkt kommunizieren zu können.

#### b) Risiken

Veränderungen von Geschäftsprozessen der Geschäftskunden am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg sind generell nicht auszuschließen und können sich daher auf das Aufkommen des Geschäftsreiseverkehrs auswirken. Die Gesellschaft kann aufgrund der Beschränkungen sowie der Konzentration auf ein schmales Segment im Luftfahrtgeschäft die für den Flughafenbetrieb erforderlichen Aufwendungen voraussichtlich auch künftig nicht durch eigene Erträge decken. Sie bleibt weiterhin auf Zuschüsse der Gesellschafter angewiesen. Dies gilt auch für notwendige zukünftige Investitionen und Sanierungsmaßnahmen. Die kommunalen Gesellschafter profitieren jedoch von dem Steueraufkommen der am Flughafen ansässigen Unternehmen und Einrichtungen in erheblichem Umfang (s. o. 2.4).

Die vielfältigen Anforderungen an Luftverkehr, Flughafenbetrieb und Luftsicherheit erhöhen sich weiter. Der Flughafen kann das höhere Aufkommen an Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten für die mittlerweile nahezu doppelt so große Verkehrsfläche etc., insbesondere aus qualifikations- und luftsicherheitsrechtlichen Gründen, nur durch Vergaben an Dritte abdecken.

Durch die mögliche Abwanderung von Tower-Lotsen zur Deutschen Flugsicherung und die sehr geringe Verfügbarkeit von Tower-Lotsen entsteht das Risiko, freie Stellen nicht bzw. nicht zeitgerecht nachbesetzen zu können. Dies könnte zu Betriebseinschränkungen bzw. reduzierten Betriebszeiten bei gleichzeitiger Erlösreduzierung führen. Aktuell ist bereits der Wechsel eines Lotsen zur DFS im März 2020 bekannt. Die Suche eines Nachfolgers wurde bereits initiiert.

Ein nur bedingt für den Flughafen beherrschbares Erlösisiko besteht in der Abhängigkeit von Großkunden. Änderungen im Flugbetrieb, z. B. durch den Einsatz kleinerer Luftfahrzeuge, können erhebliche Auswirkungen auf die Ertragslage haben.

Weitere Verpflichtungen in Höhe von rd. 500 TEUR ergeben sich durch zu erwartende Ausbaubeträge im Zusammenhang mit dem Ausbau des Lilienthalplatzes. Diese sollen voraussichtlich im Wirtschaftsplan 2020 abgebildet werden. Die entsprechenden Gremienbeschlüsse sind noch zu fassen.

Der Monitoring-Bericht bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist ca. Ende 2017 als Verpflichtung aus dem Planfeststellungsverfahren beauftragt worden. Der Zustand der Flächen sei stark optimierungsbedürftig. Die Kosten der Nachbesserungsmaßnahmen werden noch durch einen weiteren Sachverständigen verifiziert; ein sechsstelliger Betrag ist hierfür im Abschluss 2018 den Rückstellungen zugeführt worden.

Da bisher eine aussagekräftige zukunftsorientierte Strategie (Business- und Masterplan) fehlte, werden im Jahr 2019 entsprechende Pläne für Handlungsempfehlungen, die den Zeitraum bis zum Jahr 2030 erfassen, erarbeitet.

## **5. Allgemeine Rahmenbedingungen**

Die mediale grundsätzliche Auseinandersetzung mit dem Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg ist weiterhin aktuell.

Die seit Februar 2014 geltenden „Leitlinien zur Flughafenfinanzierung“ der EU-Kommission zur Regulierung von Investitions- und Betriebszuschüssen sind hinsichtlich einer nach Passagierzahl und Verkehrsfunktion des jeweiligen Flughafens differenzierteren Betrachtung der jeweiligen Zahlungen aktualisiert worden. Nach der im Jahr 2017 beschlossenen AGVO sind kleinere Flughäfen mit weniger als 200.000 Passagieren p. a. und weniger als 200.000 Tonnen Fracht p. a., worunter auch der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg fällt, vom Anwendungsbereich der EU-Leitlinie ausgenommen.

Die Europäische Kommission hat im Februar 2014 die Verordnung (EU) 139/2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze erlassen. Die Verordnung wird ergänzt durch Vorschriften der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu „Certification Specifications“ (CS), annehmbaren Nachweisverfahren („Acceptable Means of Compliance“, AMC) und Anleitungen („Guidance Material“, GM). Laut EASA-Grundverordnung (VO (EG) 216/2008) zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt musste für jeden Flugplatz und seinen Betrieb bis 31. Dezember

2017 ein Zeugnis vorliegen. Die Verordnung beinhaltet u. a. detaillierte Vorschriften für die Gestaltung und den Betrieb von Flugplätzen, den organisatorischen Aufbau von Betreiberorganisationen und Behörden sowie die Bedingungen für die Erteilung und Umwandlung von Zeugnissen für Flugplätze und Flugplatzbetreiber. Die Luftsichtsbehörde hat dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg im Herbst 2015 das Zertifizierungserfordernis mitgeteilt. Der mit der Luftsichtsbehörde abgestimmte Antrag wurde vollständig fristgerecht eingereicht. Die Unterlagen werden in laufender Abstimmung mit der Luftsichtsbehörde weiterentwickelt. Bereits jetzt ist erkennbar, dass die EASA-Zertifizierung nicht allein wegen

der anschließenden regelmäßigen Auditierungen, sondern wegen erforderlicher tiefgreifend organisatorischer und struktureller Anpassungen auch künftig substantiell zum laufenden Aufwand beitragen wird. Die zusätzlichen Aufgaben sollen jedoch ohne zusätzliches Personal bewerkstelligt werden. Die für die nötigen Prüfungen gleichwohl erforderlichen Mittel sind sowohl im Wirtschaftsplan 2019 als auch für die Folgejahre eingeplant.

Am 21. Dezember 2017 erhielt die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH den Bescheid über die Erteilung eines Flugplatz- und Flugplatzbetreiberzeugnisses (EASA-Zertifikat). Damit erfüllt die Gesellschaft die aufgestellten verbindlichen Vorgaben zur Sicherheit im Flugbetrieb aus der o. g. EU-Verordnung. Mit der Erteilung des EASA-Zeugnisses wurde eine wesentliche Grundlage für die Fortführung des bestehenden Verkehrsflughafens geschaffen.

Der Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg als Einrichtung der infrastrukturellen Da-seinsvorsorge muss künftig noch stärker auf allen politischen Ebenen seine regionalverkehrspolitische und volkswirtschaftliche Bedeutung herausstellen. Vor allem von Industrie und Mittelstand genutzte Regionalflughäfen unterstützen insbesondere die Mobilität einer Wirtschaftsregion und helfen so, die Prosperität einer Region auch künftig im zunehmenden globalen Wettbewerb zu sichern. Bei den politischen Akteuren – von der kommunalen bis zur EU-Ebene – muss das Bewusstsein für den volkswirtschaftlichen Wert einer solchen Infrastruktureinrichtung geschärft werden, ohne die betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten der Kostenreduzierung und -effizienz außer Acht zu lassen.

Braunschweig, 6. März 2019

Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH



Michael Schwarz

Geschäftsführer