



Weitere Finanzierung der Flughafen Friedrichshafen GmbH

Ausschuss für Finanzen, Verwaltung und Kultur des Landkreises Bodenseekreis

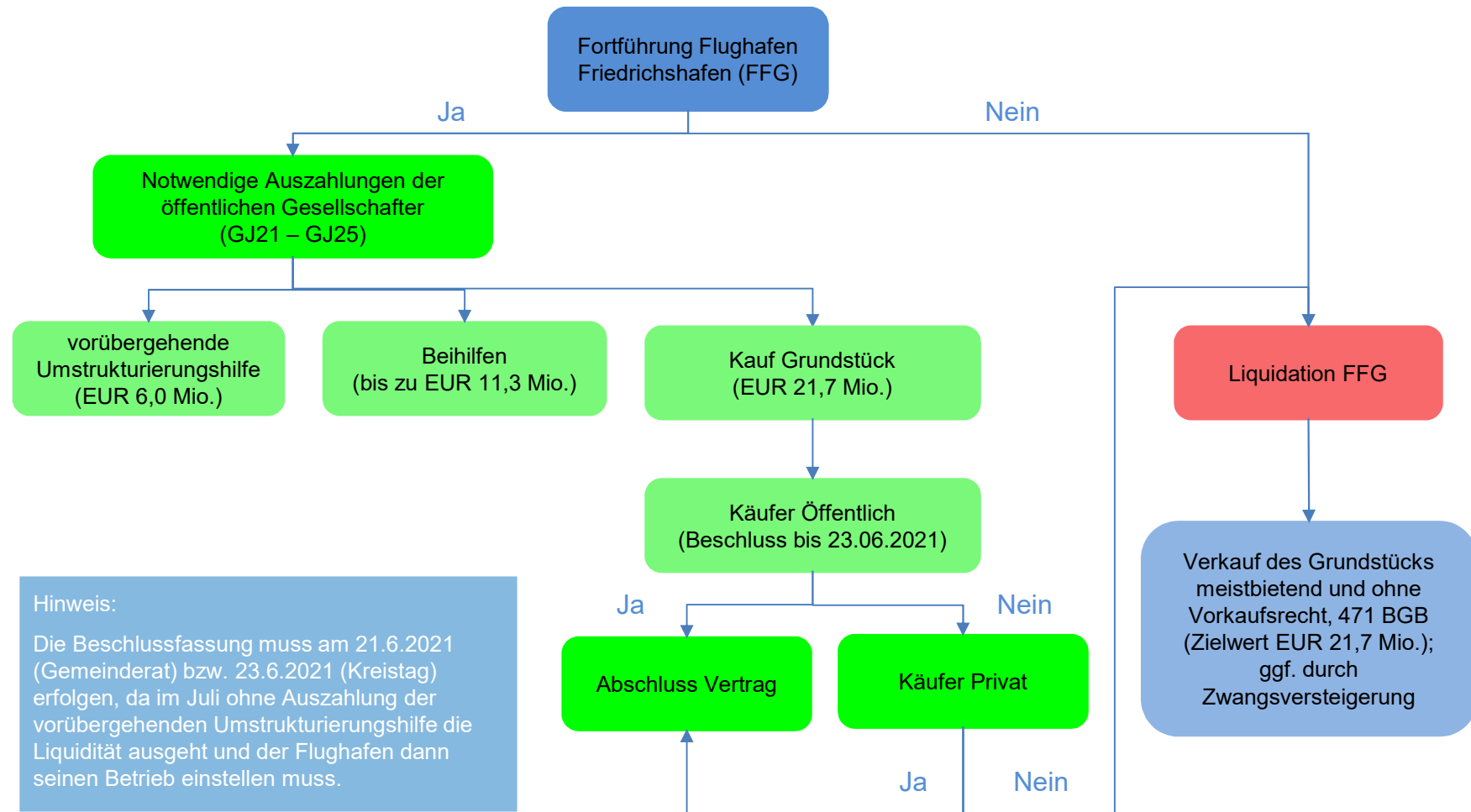


Claus-Dieter Wehr, Geschäftsführer

8. Juni 2021



Die erforderlichen Beschlüsse sind wichtig und weitreichend





Deshalb muss der Flughafen erhalten bleiben

- Die Wirtschaft der Bodensee-Region ist auf den Flughafen als Standortfaktor angewiesen. Er garantiert die weltweite Anbindung und Erreichbarkeit der Region für die international agierenden Unternehmen (z.B. ZF, RRPS, Airbus, ifm etc.) sowie die Messe und die Hotellerie.
- Dies gilt für die Unternehmen selbst aber vor allem auch deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Familien, die in der Region leben sowie für Partnerunternehmen und Kunden, die die hier angesiedelten Unternehmen besuchen.
- Friedrichshafen hat eine lange, fortgesetzte und identitätsstiftende Tradition im zivilen Luftverkehr: seit mehr als 100 Jahren kommen Innovationen in Luft- und Raumfahrt aus Friedrichshafen.
- Heute beschäftigen mehr als 100 Unternehmen und Forschungseinrichtungen in der Region über 8000 Mitarbeiter im Bereich Luft- und Raumfahrt. Die Region ist eine von fünf Schwerpunktregionen der Luft- und Raumfahrt in Deutschland. Viele dieser Unternehmen treiben auch die Entwicklung hin zu einem umweltverträglicheren Flugverkehr.
- Nicht ohne Grund beheimatet die Messe Friedrichshafen gemeinsam mit dem Bodenseeairport die Leitmesse der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) AERO, dies ist Ausdruck der starken lokalen Luftfahrtindustrie.
- Am Flughafen selbst sind rund 400 Arbeitnehmer beschäftigt.
- Entfällt einmal die luftverkehrsrechtliche Genehmigung, ist sie unwiederbringlich verloren.
- Damit verschließt sich die Region auch Entwicklungen, sollte ein auf regenerativen Energien basierender Luftverkehr zukünftig einmal ökologisch verträglicher sein als der bodengebundene Verkehr.



Was hat sich seit Herbst geändert?

- Die zweite und dritte Corona-Welle haben den Flughafen schwer getroffen und den Finanzbedarf nochmals entsprechend erhöht.
- Die Übernahme der Flugsicherungskosten durch die Bundesrepublik beseitigt eine Schlechterstellung von Friedrichshafen gegenüber anderen Flughäfen. Dies entlastet dauerhaft und kompensiert das Corona-Minus.
- Wir bitten nicht um höhere Beihilfen, sondern möchten als Gegenwert für weitere Zahlungen das Betriebsgrundstück als Sicherheit übertragen.
- Kaufpreis ist der Liquidationswert, also jener Wert, den das Grundstück nach Dekontamination und Rückbau, Erschließung und bei Verwertung von 50.000 qm pro Jahr über 20 Jahre hat.
 - Die Bewertung geht davon aus, dass von 1,6 Mio. qm in 20 Jahren etwa 1,0 Mio. qm veräußert werden können und hiervon rund 500.000 qm bebaubar sein werden, der Rest sind Verkehrs- und Grünflächen.
 - Nimmt man diese 500.000 qm und multipliziert sie nur mit 130 EUR pro qm, dem aktuellen Preis für Gewerbegrundstücke, (unterstellt ist ein Mix aus Gewerbe und Wohnen), kommt man zu einem Erlös von 65 Mio. EUR.
- Für die Stadt, als Baurecht schaffende Stelle, ist dieser Wert auch erzielbar, wenn der Flughafen irgendwann einmal weniger Platz benötigen oder stillgelegt würde.
- In der Zwischenzeit ist jede Mietzahlung, die die eigenen Zinskosten übersteigt, Vermögensbildung. Die berechnete Miete ist für den Flughafen dauerhaft tragbar.
- **In Summe ist die Situation nicht schlechter als jene, die man im Herbst der Entscheidung zu Grunde gelegt hatte**

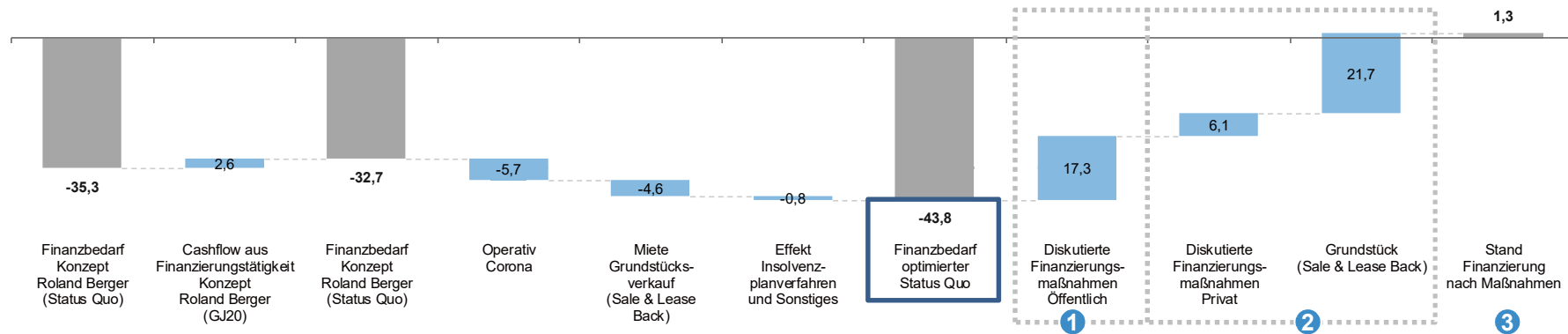


Überleitung auf neue Planung und neuen Finanzbedarf



Überleitungsrechnung zum Finanzbedarf aus dem Roland Berger Konzept zum aktuellen Planungsstand März 2021 ohne Entlastung von Flugsicherungskosten.

Überleitung Kapitalbedarf Konzept Roland Berger zur Planung Neu (mit Flugsicherungskosten) in EUR Mio. - GJ21-GJ25

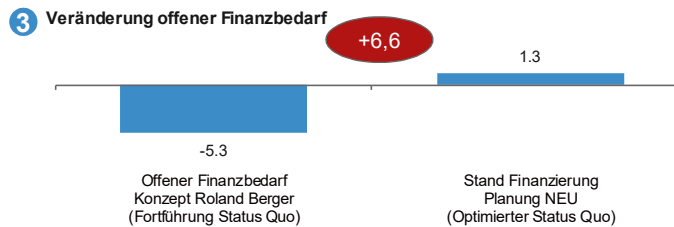


1 Aufgliederung öffentliche Finanzierung (diskutiert)

	Betrag*
Verzicht auf vorübergehende U-Hilfe	EUR 6,0 Mio.
Investitionszuschuss budgetiert (Land)	EUR 2,0 Mio.
Investitionszuschuss sicherheitsrelevant (Stadt, LK, TWF)	EUR 5,8 Mio.
Verlorene Zuschüsse (Stadt, LK, TWF)	EUR 3,5 Mio.
Summe	EUR 17,3 Mio.

2 Aufgliederung private Finanzierung (diskutiert)

	Betrag*
Einzahlung in die Kapitalrücklagen private Gesellschafter	EUR 2,8 Mio.
Stundung Finanzierung Bankdarlehen (inkl. Zinseffekt)	EUR 3,3 Mio.
Verkauf von Grundstücksflächen an öffentl. Gesellschafter	EUR 21,7 Mio.
Summe	EUR 27,8 Mio.



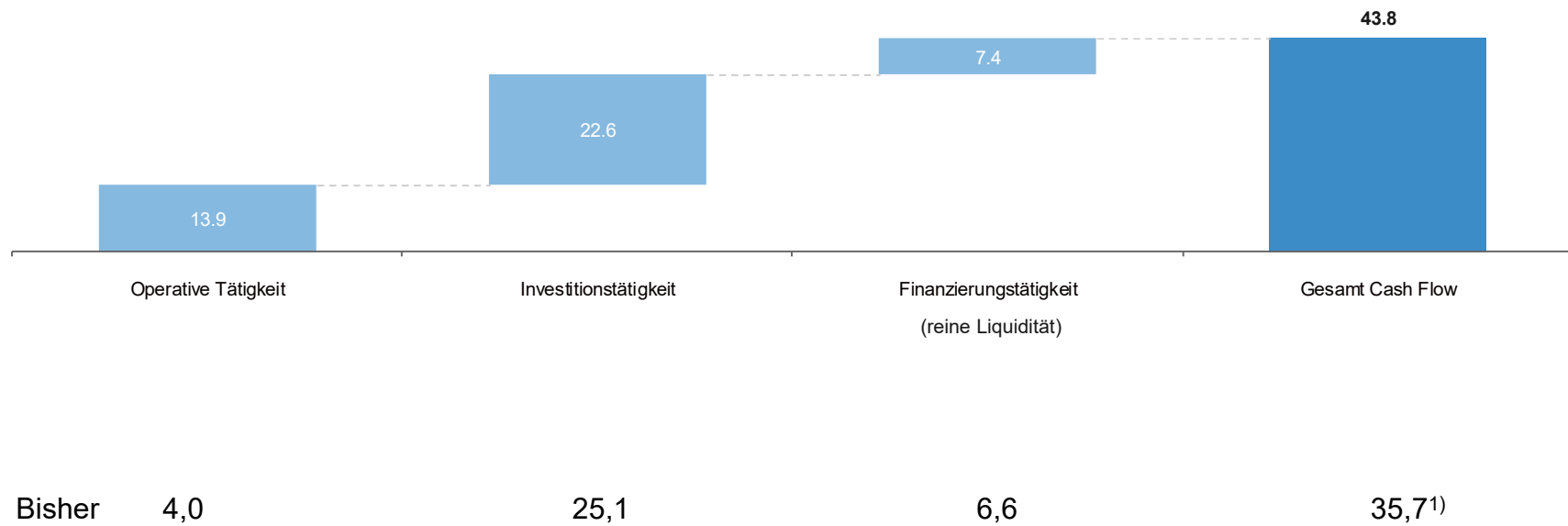
Quelle: Managementinformation



Quelle: Managementinformation; * Rundungsdifferenzen



Bestandteile des Finanzierungsbedarfs GJ21-GJ25 – ohne Entlastung von den Flugsicherungskosten (in EUR Mio.)



¹⁾ damals abzüglich 0,4 Mio. EUR liquide Mittel = 35,3 Mio. EUR



Umstrukturierungsplan Eckpunkte



Bisher erörterte Beiträge (Beihilfen und Eigenbeiträge)

Bisher in Aussicht gestellte Beiträge der öffentlichen Gesellschafter*

Verzicht Rückzahlung vorl. Umstrukturierungshilfe inkl. Zinsen	EUR 6,0 Mio.
Verlorener Zuschuss für Investitionen	EUR 3,5 Mio.
Investitionszuschuss (Land)	EUR 2,0 Mio.
Investitionszuschuss (Stadt und Kreis)**	EUR 5,8 Mio.
Summe:	EUR 17,3 Mio.

Bisher geplante Eigenbeiträge

Verkauf von Grundstücken (Sale & Lease Back)	EUR 21,7 Mio.	Erforderlicher Eigenbeitrag im Fall von mind. 45 % Eigenbeitrag
Einzahlung in Kapitalrücklagen durch priv. Gesellschafter <i>Einzelbeschlüsse und Vereinbarungen noch ausstehende</i> <i>Airbus behält sich für die GJ22-25 abweichende Entscheidung vor (rd. TEUR 168);</i> <i>von IHK-Verein bisher nur LOI (rd. TEUR 395)</i>	EUR 2,8 Mio.	
Stundung von Bankdarlehen	EUR 0 (wg. EU-Recht)	EUR 22,435 Mio. (s. Back-Up, Seite 24)
Gewährung Refinanzierung Darlehensvaluta Sparkasse	EUR 9,3 Mio.	
Summe	EUR 33,8 Mio.	Aktueller Eigenbeitrag 68%

* Zusätzlich hat die öffentliche Hand bereits EUR 1,9 Mio. als Corona-Schadensersatz geleistet und eine vorübergehende Umstrukturierungshilfe in Form von Darlehen i.H.v. EUR 6 Mio. gewährt (noch nicht ausgezahlt).
Stadt und Kreis haben ab 2026 bis 2030 jährlich insg. bis zu EUR 3 Mio. für Investitionen in Aussicht gestellt.

** Investitionszuschüsse von Stadt und Kreis sind in den Grundsatzbeschlüssen nur für sicherheitsrelevante Investitionen vorgesehen. Zweckbindung müsste angepasst werden.



Beihilfe vs. Eigenbeitrag (Liquidität) (ohne Entlastung von Flugsicherungskosten)

Quellen der Finanzierung (Tsd. EUR)		Betrag
Verzicht auf Rückzahlung der vorübergehenden Umstrukturierungskosten	Stadt, Landkreis, Land, TWF	6.000
Investitionszuschuss (bereits budgetiert)	Land	2.000
Investitionszuschuss für sicherheitsrelevante Investitionen (bereits erörtert)	Stadt, Landkreis, TWF	5.800
Verlorene Zuschüsse für Investitionen (bereits erörtert)	Stadt, Landkreis, TWF	3.540
Summe Beihilfe (Liquidität)		17.340
Veräußerung Teilgrundstücke durch die FFG	FFG – Sale & Lease Back	21.700
Einzahlung der privaten Gesellschafter in die Kapitalrücklage (2021 bis 2025)	Private Gesellschafter	2.846
Tilgungsaussetzung	Sparkasse	3.311
Summe Eigenbeitrag (Liquidität)		27.857
Summe (bereitgestellte Liquidität)		45.197
Summe (mind. benötigte Liquidität)		43.870
Liquiditätsreserve (Minimum an Arbeitsliquidität)		1.327



Verkauf und Rückmiete des Grundstücks

Die Eigenbeitragslücke wird durch einen Verkauf betriebsnotwendiger Grundstücke an einen oder mehrere Gesellschafter geschlossen werden:

- Marktgerechter Kaufpreis auf Basis des Liquidationswert von 21,7 Mio. EUR des gesamten Grundstücks inkl. Gebäude, der Liquidationswert berücksichtigt:
 - Lange Vermarktungsdauer (20 Jahre, da Aufnahmefähigkeit des Marktes nur mit 50.000 qm eingeschätzt wird)
 - Verkaufbarkeit von „nur“ 1 Mio qm, wovon die Hälfte als bebaubar eingeschätzt wird
 - Kosten einer großflächigen Dekontamination und vollständiger Rückbau
 - Bei Verwertung von 500.000 qm zum aktuellen Preis für Gewerbeflächen, wäre der Erlös 65 Mio. EUR
- Für den Flughafen dauerhaft tragbare Miete zu Marktkonditionen
- Verantwortung für Instandhaltung und –setzung verbleibt beim Flughafen
- Drittvergleichbarkeit muss aus beihilferechtlichen und gesellschaftsrechtlichen Gründen durch Gutachten festgestellt werden, dieses ist bereits bei PWC beauftragt

Vorteile für die Stadt und/oder den Landkreis

- Statt einer (verlorenen) Beihilfe fließt ein Gegenwert in das Vermögen der Käufer
- Über die Miete können Zins und Tilgung des Kaufpreises finanziert werden
- Der niedrige Kaufpreis führt dazu, dass das eingesetzte Kapital auf jeden Fall erhalten bleibt
- Sicherung der Verkehrsinfrastruktur für die Region
- Sicherung einer stadtnahen Entwicklungsfläche für den Fall der Stilllegung oder Verkleinerung des Flughafens in der Zukunft
- Zumindest die Stadt hat als Baurecht schaffende Stelle die Verwertung der Grundstücke teilweise in der Hand



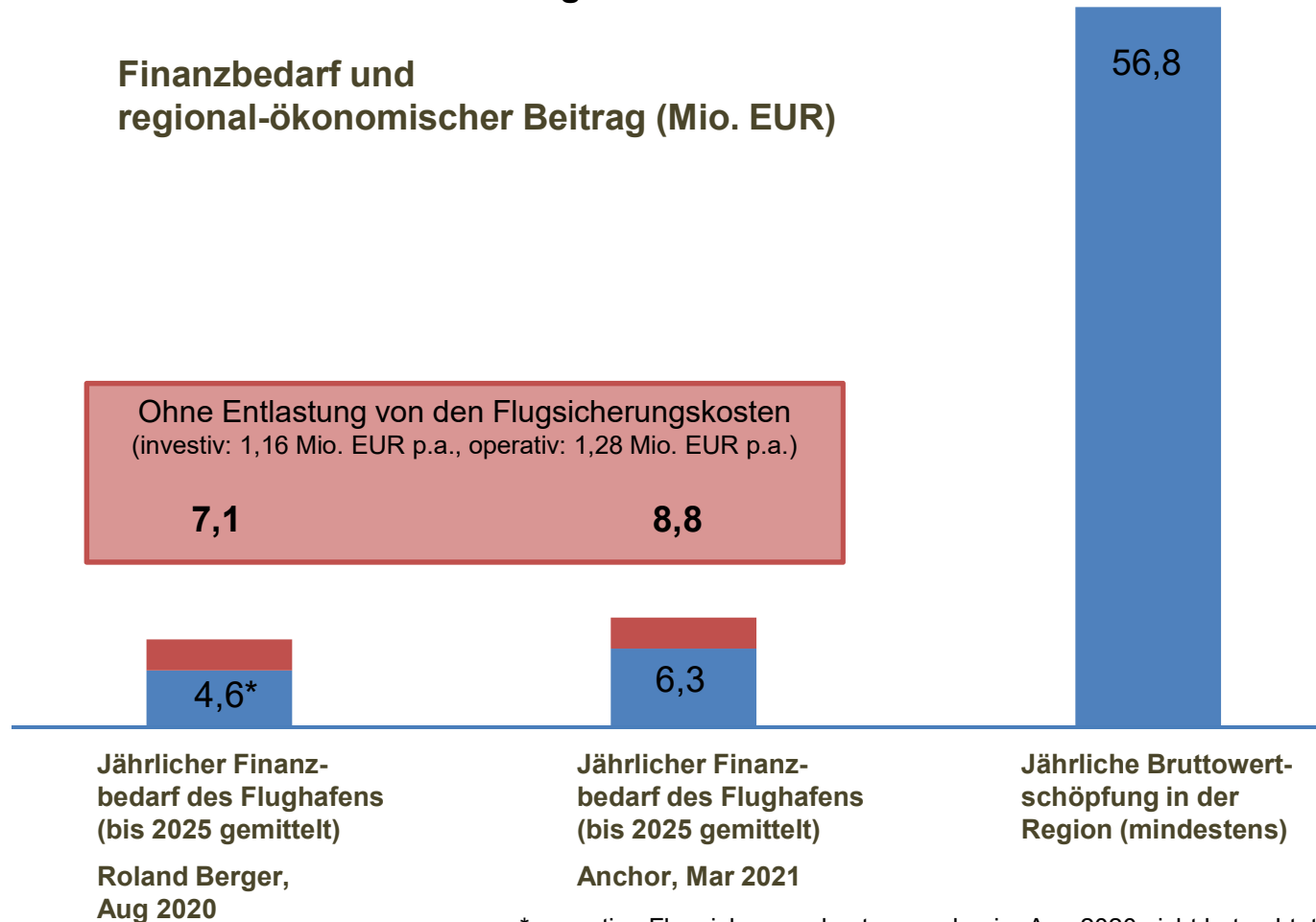


Zusammenfassung und Fazit



Zusammenfassung im Vergleich zum bisherigen Finanzbedarf

- Der Finanzbedarf des Flughafens ist hoch – seine wirtschaftliche Bedeutung für die Region Bodensee-Oberschwaben allerdings auch



* operative Flugsicherungskosten wurden im Aug 2020 nicht betrachtet (damals 5,9 Mio. EUR)



Fazit

- **Corona** hat den Flughafen schwer getroffen und den Finanzbedarf nochmals erhöht.
- Durch die **Entlastung von den Flugsicherungskosten** wird die Schlechterstellung der FFG gegenüber anderen Flughäfen dauerhaft beseitigt.
- Der **Gesamtrahmen der Beihilfen**, der im Herbst 2020 in Höhe von **EUR 17,3 Mio.** in den Gremien erörtert wurde, wird nach aktuellem Planungsstand nicht überschritten.
- Zusätzlich kann durch den geplanten **Verkauf von Grundstücken** (inkl. Gebäuden) des Flughafens von in Summe **EUR 21,7 Mio.** mit anschließender Rückvermietung an den Flughafen der notwendige **Finanzbedarf für die GJ21-GJ25 vollständig gedeckt** und der beihilferechtlich erforderliche Eigenbeitrag geleistet werden.
- Die Beihilfen werden somit nicht höher als im Herbst, sondern die Käufer erhalten mit den Grundstücken für den Kaufpreis einen **realen Gegenwert** sowie zukünftige **Mietzahlungen**.
- Die Region behält eine **wesentliche Verkehrsinfrastruktur** als Tor zur Welt mit hoher Bedeutung für die regionale Wirtschaft, deren Mitarbeiter und Familien sowie die Messe Friedrichshafen.
- Als eine von fünf **Schwerpunktregionen** mit mehr als 100 Unternehmen und 8000 Mitarbeitern im Bereich **Luft- und Raumfahrt** bewahrt die Bodensee-Region den zweitältesten Flughafen Deutschlands.
- Eine **Aufgabe** des Flughafens ist **unumkehrbar**. Mit ihr würde auch die Teilhabe an Zukunftstechnologien (klimaneutrales Fliegen) und Entwicklungen der Luftfahrt unmöglich.