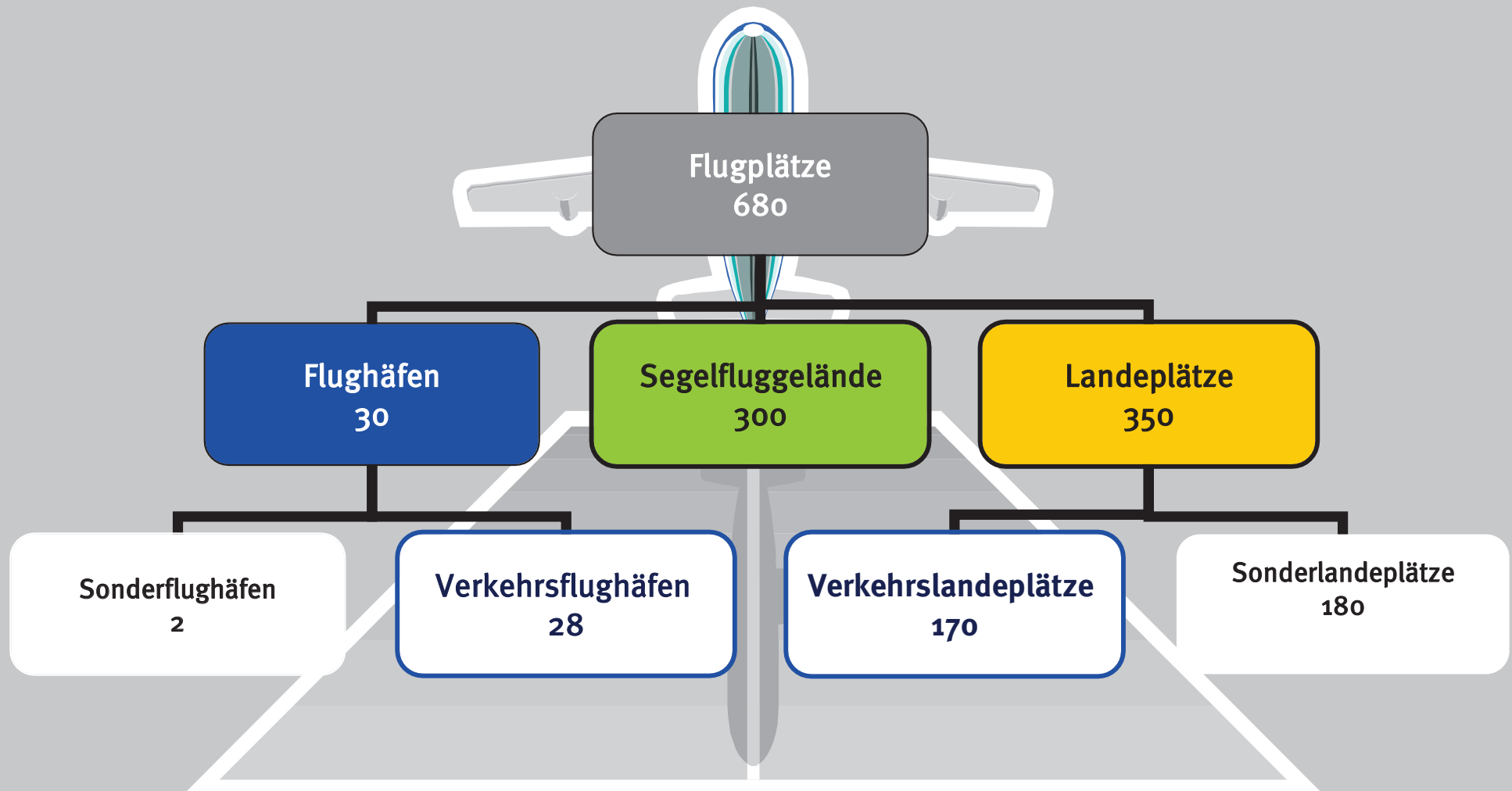


Kostenfalle Flugplatz?

Kommunen im Spannungsfeld zwischen Daseinsvorsorge und
Freiwilliger Aufgabe

Dr.-Ing. Klaus-Jürgen Schwahn

DEUTSCHE FLUGPLÄTZE



Probleme der Kommunen

Demoskopisches Problem

- Bevölkerungsrückgang
- Überalterung

2006: 50 % jünger als 42 Jahre,

2025: 50 % älter als 47 Jahre (neue Bundesländer: 53 Jahre)

Einnahmenproblem

- Sinkendes Gewerbesteueraufkommen
- Sinkender Anteil an Einkommens- und Umsatzsteuer

Ausgabenproblem

Verteilung der Pflicht- und Auftragsangelegenheiten auf immer weniger Köpfe

- ohne Kostendeckung,
- Steigende Sozialausgaben ohne Einfluss auf Bundesgesetze



Probleme der Kommunen

Einnahmen

Typisches Beispiel:

- Steuern, vorrangig Anteil an Einkommens- und Körperschaftssteuer: 46 %
- Gebühreneinnahmen: 16 %
- Laufende Zuweisungen von Bund und Ländern: 38 %

Ausgaben

Typisches Beispiel:

- Personal: ca. 40 %
- Soziale Leistungen: ca. 30 % (heute bis 65 %)
- Sachaufwand, freiwillige Aufgaben: ca. 30 %

Probleme der Kommunen

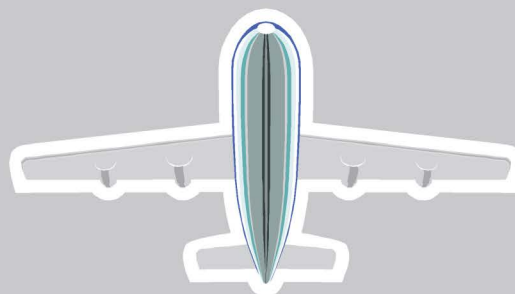
Folge einer größer werdenden Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben

- Handlungsunfähigkeit durch Unterfinanzierung
- viele Ausgaben nur noch durch Kassenkredite finanzierbar
- Kommunalaufsicht zwingt zu Haushaltssicherungskonzepten



Trennung von freiwilligen Aufgaben





Auch bei den Flugplätzen geht die Schere zwischen Einnahmen und Kosten auseinander

Einnahmen

- General Aviation: Wachstum nur im Niedrig- und Hochpreissegment
- Regionalverkehr mit kleinen Flugzeugen wird zunehmend unwirtschaftlich
- Beihilfeverbote der EU



Rettung in Solarparks

Ausgaben

- Zwang zu Investitionen durch neue Richtlinien – (*Erhalt Bestandsgeschäft*)
- Wachsende Anforderung aus Natur- und Umweltschutz
- Sanierungsdruck ohne Rücklagen
- Securityanforderungen

Verbreitete Erwartungshaltung der kommunalen Politik

- Flugplätze sind reine Wirtschaftsunternehmen
- freiwillige Aufgabe der Kommune - keine staatliche Daseinsvorsorge
- Flugplätze müssen ihre Kosten selber tragen oder schließen
- Flugbetrieb kann jederzeit eingestellt werden
- Betriebskosten müssen vollständig auf die Nutzer umgelegt werden
- Verursacher von Lärm- und Umweltproblemen
- Vorurteile und Neidfaktor :
Allgemeine Luftfahrt ist Sportfliegerei und Hobby großer reicher Jungs

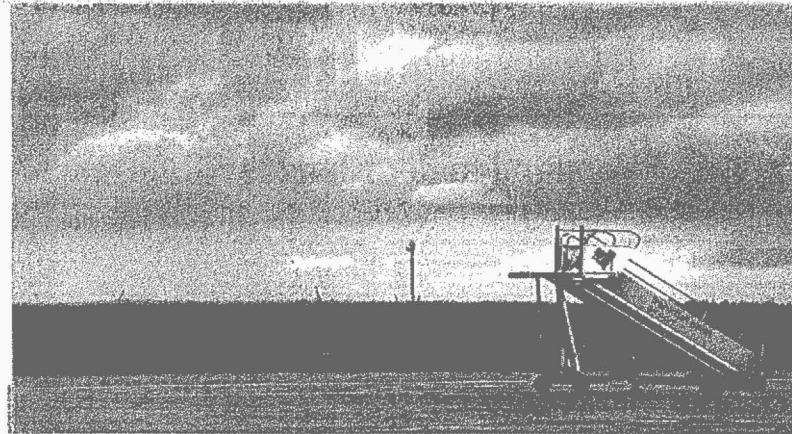
Lösungen aus kommunalpolitischer Sicht



- Zuschüsse einstellen oder begrenzen
- Entgelte erhöhen-soll der Nutzer selber zahlen
- neues Flugplatzkonzept suchen
- Flugplatz verkaufen
- private Gesellschafter suchen
- Flugplatz schließen

Die Qual der Öffentlichen Hand, ihre Flugplätze Geld verdienen zu lassen

Flugplätze	Kommune
• Mehr Flugzeuge → mehr Einnahmen • Mehr Flugbetrieb → mehr Geld • Gewerbeansiedlungen → Mieteinnahmen	• Stationierungsverbote • Betriebsbeschränkungen zur Lärminderung • Kritik an luftfahrtaffinen Gewerbeansiedlungen



Eine einsame Flugschleife auf dem Airport Frankfurt Hahn in Leuzenhausen. Obwohl er der größte Regionalflughafen ist, droht auch hier im Frühjahr 2013 das Geld auszugehen.

Wald-und-Wiesen-Flughäfen droht das Ende

Rostock, Lübeck oder Hahn: Viele Städte wollen ihre kleinen Airports nicht mehr finanzieren. Auch, weil die EU genau zuschaut

Ulrich Brych, Berlin

Städteverwaltungen helfen eben bei der Vollerhaltung - schon deshalb brauchen sie den Flughafen Lübeck. Das meiste jenseits der Geschäftszeiten Jürgen Friedel. Mit seinem Argument steht er keineswegs allein da, wenn immer kritisiert wird, dass es in Deutschland zu viele und zu inoperable regionale Airports gibt, müssen solche klärenden Begründungen herhalten. Doch man schenkt sich eine Ausnahme ab: Ob Lübeck, Rostock-Lange oder etwa Hahn - viele dieser kleinen Airports stehen am Rande der Pleite und dankt vor dem Aus.

Wirtschaftliche Probleme sind nicht nur für die meisten dieser Flughäfen, die oft als Regionalprojekte von Lokal- und Landesparlamenten entstanden sind. Doch die Krise in der Luftfahrt und die Streikentscheidungen der Airlines verschärfen nun die Lage. Viele Kommunen können sich eine dauerhafte millionenweise Subventionierung dieser „Regionalverkehrsports“ nicht mehr leisten. Auch die EU sieht sich an den Debatten.

Ahnender die „Majesty“-Rolle immer weiter. In Lübeck etwa sagt sich Flughafenchef Friedel als Meister des Konjunktivs. „Es ist möglich, dass wir bei einem starken Spurt bis Ende 2012 eine operative Voll erreichen“, verkündet er per Videobotschaft. Kein Wunder, dass der Stadtrat von der Geldverluste hat bei einem hochdefizitären Airport, der hauptsächlich von nur paar Maschinen der Billigflieger Ryanair und Wizz Air angefliegen wird.

Rix zum Jahresende soll ein Investor gefunden werden, der den 90-Prozent-Anteil der Stadt übernimmt. Fragt sich nur, wer dieses Risiko eingehen will.

Auch der Flughafen in Rostock-Lange bräutet dringend Geld. Es geht bis 2015 eine Finanzierungsstiche von rund 1,8 Mio. Euro, kauft dessen Aufsichtsratschef Matthias Herrmann ein. Und weiter im Süden, am deutlich größeren Flughafen Hahn, droht ebenfalls Ungemach. Der Fortbestand des führenden deutschen Billigfliegerports über den März 2013 hinaus ist gefährdet.

Der thüringisch-plattische Verkehrsminister Roger Lewenz (SPD) hat schon mal vor. Sollten in Hahn die Passagier- und Frachtabzahlen weiter sinken und werde der Flughafen nicht von bestimmten Kernen befreit, dass große eine „Grenzüberschreitung“ bedeuten könnten. Branchenkenner berechnen die jährlichen Verluste dort auf 20 bis 25 Mio. Euro, die maßgeblich das Land Rheinland-Pfalz als Hauptgesellschafter tragen muss.

In der Branche wird häufig darüber diskutiert, wie viele Regionalairports in Deutschland sinnvoll sind. Manchmal reicht schon der Augenschein. An den Flughäfen in Zweibrücken und dem nur gut 30 Kilometer entfernten Saarbrücken etwa, haben kaum Maschinen ab, statt Turbinengetriebe hört man Flugzeugwischer. Auch Flughäfen wie Memmingen, Erfurt, Magdeburg oder Münster/Osnabrück nehmen viel zu wenig Verkehr.

Er kennt nicht jede mündigste Stadt einen eigenen Flughafen“, sagt Josef Meier von der Deutschen Bank Research. In der Branche kursiert eine

Probleme auch in Berlin

Gestilltes Lohd nach der Verschönerung der Startbahn für den neuen parallel verlaufenden Berliner Hauptbahnhof. Flughafen stehen sich zu wie die Mehrkosten von bis zu 178 Mio. Euro vorerst werden sollen. So soll der Startplatz für eines die Hälfte der Kosten entstehen, den Rest soll der Flughafen aus Darlehen der Eigentümer abdecken. Das ergibt sich aus Änderungen des Staatsvertrags im Bundesverkehrsministerium. Werner Götze in der „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ der Rand ist mit 26 Prozent beteiligt, die Länder Berlin und Brandenburg haben jeweils 37 Prozent. Die Höhe der Kosten hängt vom Öffnungstermin ab, der unsicher ist. Klärt sich es bei der Aufsichtsbearbeitung am 14. September geben dann sei auch das Finanzkonzept stehen.

Grundregel: Jeder Regionalairport, der jährlich weniger als eine Million Passagiere abfertigt, sei nicht kostendeckend zu betreiben.

Genau das sollte aber das Ziel sein, wie auch der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) fordert. „Jeder Airport gewinnt dadurch seine dauerhafte Existenzberechtigung, indem er seine operativen Kosten verdient“, sagt BDL-Präsident Klaus-Peter Singlich. „Die, die es nicht tun, werden Probleme haben.“

Was auch für größere Airports wie Dortmund und Nürnberg gilt, die seit Jahren Millionenverluste anhäufen. Nach werden die Verluste von der öffentlichen Hand ausgeglichen. Aber nicht nur die Transportminister im Bundesverkehrsministerium müssen auch die Europäische Kommission nicht sich an diesen Beihilfen, die vermutlich unerlaubte Subventionen. Neue Hauptverfahren laufen deshalb derzeit gegen deutsche Regionalflughäfen. „Die Kommission will ein Beispiel erheben“, sagt ein Anwalt, der in dieser Sache einem Airport vertritt. Nicht zuletzt deshalb, weil die EU davon ausgeht, dass es Überkapazitäten bei den Flughäfen gibt.

Die allerdings werden erstmal noch zunehmen. So wird in Kassel-Calden für nahezu 200 Mio. Euro ein neuer „Nägelstreifenflughafen“ gebaut, für den im Jahr 2013 bereits über 500.000 Passagiere werden werden. Der nächste Airport, Paderborn/Lippstadt, liegt 70 Kilometer entfernt.

Leitartikel: Seite 21

Flugplätze gehören nicht zur staatlichen Daseinsvorsorge





Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009

3.1.2.3 Allgemeine Luftfahrt und Businessaviation

„Anteilseigner vieler regionaler Verkehrsflughäfen und größerer Verkehrslandeplätze sind die Länder und Gebietskörperschaften. Diese werden weniger aus Gründen der Gewinnerzielung betrieben, sondern als Teil der staatlichen Daseinsvorsorge.“

Positive Grundaussage-aber unverbindlich in der Umsetzung



„Schizophrene“ Haltung der Europäischen Union:

Positive Grundaussagen

1. Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flugplätzen in Europa
Europäische Kommission 2006-819, vom 24.1.2007
2. Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsflugfahrt
Europäische Kommission 2007-869, vom 11.1.2008

Grundaussagen:

- *Allgemeine Luftfahrt wichtig für die volkswirtschaftliche Entwicklung Europas*
- *ca. 9% der von Eurocontrol registrierten Flugbewegungen sind Allgemeine Luftfahrt*
- *seit 2003 doppelt so hohes Wachstum wie übriger Luftverkehr*
- *Luftverkehrs insgesamt: zunehmende Lücke zwischen Kapazität und Nachfrage*
- *Ausbau der regionalen Luftverkehrsinfrastruktur zur Entlastung der großen Hubs erforderlich*

„Schizophrene“ Haltung der Europäischen Union:

ABER

- keine Gedanken zur Finanzierung
- weltfremde Vorstellungen zu Beihilfe- und Wettbewerbsgedanken
- unter dem Deckmantel scheinbarer Sicherheitsgewinne Überziehung mit teuren Regularien

Schreiben EASA vom 27.8.2012 zu Part NCO/NCC:

It would not be acceptable to compromise safety solely on the fact that some aerodrome operators with shorter runways are in financial difficulties.

Landesentwicklungspläne

zum Beispiel:



LEP B-B vom 31. März 2009, S. 52-54:

Trennung zwischen Linien- und Pauschalreiseverkehr und allen übrigen Luftverkehrsarten.



**Luftverkehrskonzeption des Landes
Brandenburg**

2. Fortschreibung
April 2008

- analysiert und bewertet Flugplätze
- macht Aussagen zum Bedarf
- liefert Grundlage für Genehmigungsverfahren

Wenig konkrete Hilfestellung bei Umsetzung der Konzeption

Fazit:

ja zum Flugplatz als staatliche Daseinsvorsorge aber diffus in der Umsetzung

- **EU:**
 - Zielvorgaben von Parlament und Kommission zum Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur formuliert teure Betriebsvorschriften ohne Rücksicht auf Finanzierbarkeit
- **Bund:**
 - erstellt zwar ein Flughafen-Konzept, aber zu unverbindlich in der Umsetzung
 - erhalten maßgeblichen Anteil aller Steuern ein (EnergieSt., UmsatzSt., EinkommenSt.)
 - setzt EU-Vorgaben in nationale Betriebsvorschriften um
- **Länder:**
 - stellen Bedarf für Flugplätze fest, genehmigen, beaufsichtigen
 - erhalten maßgeblichen Anteil aus UmsatzSt. und EinkommenSt.
 - ziehen sich aus Flugplatzförderung zurück
- **Kommunen:**
 - sollen Flugplätze im Allgemeinen betreiben,
 - stellen die Geschäftsführung,
 - decken die Betriebskostendefizite,
 - müssen sich mit lokalen Flugplatzgegnern auseinandersetzen,
 - erhalten den unbedeutendsten Anteil des Steuerkuchens

Flugplätze sind eine freiwillige Aufgabe der Kommune

und

können daher morgen geschlossen werden



Betriebsgrundlage: § 6 LuftVG und § 45 LuftVZO

§ 6 Grabherr/ Reidt/ Wysk - Kommentar zum LuftVG § 6

... Träger der größeren Verkehrslandeplätze sind regelmäßig die Standortgemeinden und Landkreise. Die Beteiligung der Öffentlichen Hand an Flughafenunternehmen und Landeplatzhaltern ist zunächst eine politische Entscheidung...

...Eine Flugplatzbaulast vergleichbar einer Straßenbaulast gibt es nicht...



§ 6 Grabherr/ Reidt/ Wysk - Kommentar zum LuftVG § 6

Zur Schließung von Flugplätzen:

- *...Die bloße Einstellung des Betriebes scheidet schon im Hinblick auf die Betriebspflicht gemäß § 45 LuftVZO aus...*
- *...Schließung bedarf einer Ermächtigungsgrundlage, die einer Änderung des Betriebes gleichkommt...*
- *...Im Hinblick auf den planungsrechtlichen Einschlag der Genehmigung nach § 6 sind bei ihrer Aufhebung die abwägungserheblichen Belange der von der Maßnahme Betroffenen zu ermitteln und die widerstreitenden Interessen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit auszugleichen...*

...Zu den schutzwürdigen Belangen zählt dabei auch das Interesse der angesiedelten Flugunternehmen an der Aufrechterhaltung und Sicherung der bisher gewährten geschäftlichen Entfaltungsmöglichkeit....

Flugplätze sollen ihre Kosten selber erwirtschaften



High number of small airports

~60 % of airports serve less than 1 million passengers in 2010



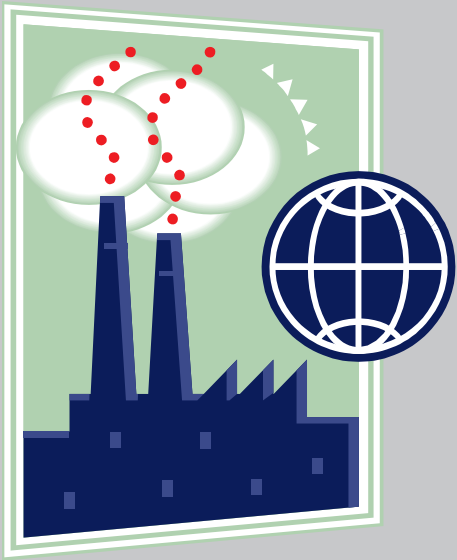
Source: ACI Europe, Data 2010.

Source: ACI, Year 2010.

8

8 von 200 Flugplätzen
in Deutschland

Flugplätze sind Verlustbringer?



Resultat einer einseitigen Betrachtung
der Flugplätze als
geschlossenes Wirtschaftsunternehmen

.... Wie viele Arbeitsplätze hat denn die Flugplatzgesellschaft?



Flugplätze sind Mischgüter aus

Wirtschaftsunternehmen

- Lande- und Abstellentgelte
- Treibstoffverkäufe
- Serviceentgelte
- Miet- und Pächterlöse
- sonstige Erlöse

Verkehrsinfrastruktur

- Verkehrstechnische Erschließung der Region
- Katastrophenschutz, Polizei, Luftrettung, Vermessung, Forst- und Landwirtschaft u.v.m.
- Volkswirtschaftlicher Beitrag durch
 - Schaffung von Arbeitsplätzen
 - Dienstleistung für verschiedene Branchen
 - **Produktion von Flugstunden**
 - Generierung von Steueraufkommen

Kein Überschuss aus laufendem Flugbetrieb

Die Mär vom Verlustbringer

Beispiel 1: Flugplatzbetreiber

Umsatzsteuer o. Tankstelle	100.000 €
Lohnsteuer:	90.000 €
Gewerbesteuer:	0 €
Grundsteuer:	27.000 €
Summe:	217.000 €
Tankstelle:	750.000 €

Beispiel 2: Dienstleister

Umsatzsteuer:	0 €
Lohnsteuer:	75.000 €
Gewerbesteuer:	150.000 €
Summe:	225.000 €

Beispiel 4: LTB

Lohnsteuer:	77.000 €
Umsatzsteuer:	370.000 €
Körperschaftsteuer:	33.000 €
Gewerbesteuer	27.000 €
Summe:	507.000 €

Beispiel 4: Produktion

Umsatzsteuer:	200.000 €
Lohnsteuer:	150.000 €
Gewerbesteuer:	0 €
Summe:	350.000 €

Σ 2.049.000 €

Steuerschlüssel im Beispiel

	Bund	Länder	Gemeinde
Einkommen-/Lohnsteuer	42,5 % = 150.000 €	42,5 % = 150.000 €	15 % = 53.000 €
Umsatzsteuer	51,4 % = 460.000 €	46,5 % = 416.000 €	2,2 % = 20.000 €
Energiesteuer	100 % = 607.000 €	0 %	0 €
Gewerbesteuer	0	0 %	100 % = 182.000 €
Körperschaftssteuer	50 % = 16.000 €	50 % = 16.000 €	0 €
Summe	1.233.000 €	582.000 €	255.000 €



Steueraufkommen Tankstelle, Energie- und Umsatzsteuer

Steueraufkommen: ca. 750.000 €

Anteil Bund: 507.000 €

Land: 113.000 €

Kommune: 4.980 €

Im Gegensatz zu Straße, Schiene, Wasser

keine verbindliche Regelung zur Finanzierung der Luftverkehrsinfrastruktur.



Ein Blick über die Grenzen Europas



Beispiel USA

Gesamtbestand

19.000 Landeplätze

NPIAS – National Plan of Integrated Airport Systems

Primary Airports:

378

Landing Facilities

2.952

NPIAS Plätze

sind anspruchsberechtigt aus dem
Airport Improvement Program-AIP

General Aviation Airport Categories

<u>National</u>	<u>Regional</u>	<u>Local</u>	<u>Basic</u>
Teil des nationalen Luftverkehrssystems	Teil des regionalen Luftverkehrssystems	Ergänzung der lokalen Verkehrsinfrastruktur	Unterstützt lokale GA-Aktivitäten
Verbinden Metropolregionen mit nationalen und internationale Märkten.	Vernetzten Metropolregionen innerhalb und außerhalb eines Bundesstaates .	Zugang hoch besiedelter ländlicher Regionen zu Märkten innerhalb eines Bundesstaates , bedingt außerhalb	Luftrettung, medizinische Versorgung, Luftsport, privater Individualverkehr Flugschulen, Arbeitsluftfahrt
Kennzeichen	Kennzeichen	Kennzeichen	Kennzeichen
ca. 200 Flugzeuge, 30 Jets hohes Flugaufkommen durch Jets und Turboprops	ca. 90 Flugzeuge, 3 Jets hohes Flugaufkommen	ca. 33 Propellerflugzeuge, keine Jets Mittleres Flugaufkommen	ca. 10 Propellerflugzeuge, keine Jets geringes Flugaufkommen
84 Flugplätze	467 Flugplätze	1.236 Flugplätze	668 Flugplätze
Jährlicher Zuschuss pro Flugplatz	Jährlicher Zuschuss pro Flugplatz	Jährlicher Zuschuss pro Flugplatz	Jährlicher Zuschuss pro Flugplatz
1,6 Millionen USD	575.000 USD	230.000 USD	182.000 USD

497 weitere Flugplätze, die wegen ihrer geringen Bedeutung in keine dieser Kategorien fallen wurden zur Aufrechterhaltung ihrer Funktion mit jeweils **82.889 USD p.a.** unterstützt

Einfache Rechnung für den Staat:

27 Millionen Flüge p.a. auf allen 2.952 NPIAS Flugplätzen / 9.146 pro Flugplatz.

Investment der LFZ-Betreiber in diese Flüge	12 Milliarden USD
Ökonomische Folgeaktivitäten	<u>18 Milliarden USD</u>
Gesamtbeitrag der GA zur Volkswirtschaft:	76,5 Milliarden USD
Infrastrukturbeitrag der Bundesregierung:	1,1 Milliarden USD (1,4 %)

Virginia Studie

- Jeder in der Luftfahrt ausgegebene Dollar erzeugt weitere ökonomische Aktivitäten von 1,52 USD
- Jeder Job auf dem Flugplatz erzeugt drei Jobs in der Branche der Flugplatzbesuchers
- Jeder Flugplatzbesucher gibt durchschnittlich 70 USD in der Region aus
- Attraktive Flugplatzanlage zieht neue Investitionen im Flugplatzumfeld an
- Volkswirtschaftlicher Break Even bei knapp unter 10.000 Flugbewegungen p.a.



Deutschland ist nicht pauschal luftfahrtfeindlich

aber

es herrscht ein kollektiv, skeptisches Unwissen

über die Zusammenhänge von Luftverkehr und Wirtschaft

**Die Luftverkehrskonzeption des Bundes ist zu ergänzen
um Zielstellungen zu Ausbau- und Betrieb der Flugplätze sowie deren Finanzierung**

überzeugen – überzeugen – überzeugen



Dialogpapier Luftverkehrsinfrastrukturkonsens 2020 der SPD-Bundestagsfraktion

Ein Bundesflughafenausbaugesetz im engeren Sinne wird skeptisch beurteilt, weil damit finanzielle Verantwortung des Bundes verbunden werden könnte.