

BGZL: Bündnis gegen einen Zivilflughafen auf dem Lechfeld

Studie: Wirtschaftlichkeit einer zivilen Nutzung des Militärflughafens Lagerlechfeld

Kissing, den 20.9.2004

Autoren: Thomas Wenger, Dipl.-Ing.
Mathias Lindermeir, Dipl.oec.Univ / Dipl.-Wirtschaftsing. (FH)
Hans-Jörg Pilz, Mag.rer.soc.oec, Ing.grad
Jürgen Fetting, Dipl.-Ing
Wolfgang Wrba, Bautechniker
G. Hilmer, Dipl.-Ing. (FH)

Zusammenfassung

Die zentrale Frage der vorliegenden Studie lautet:

Kann ein schwäbischer Regionalflughafen auf dem Lechfeld wirtschaftlich betrieben werden?

Erstellt wurde eine klassische Wirtschaftlichkeits-Berechnung mit einer Gewinn- und Verlustrechnung, einer Bilanz und einer Kapitalflussrechnung.

Die Basis für die Berechnungen bildeten einerseits die Daten aus der Machbarkeitsstudie von der Flughafengesellschaft München (im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums), sowie andererseits die geprüften Geschäftsberichte von Vergleichsflughäfen. Bei den herangezogenen Vergleichsflughäfen handelt es sich um die Flughäfen München, Frankfurt-Hahn, Nürnberg, Friedrichshafen und Rostock-Laage. Aus den geprüften Geschäftsberichten dieser Vergleichsflughäfen wurden Kennzahlen ermittelt, mit deren Hilfe die Wirtschaftlichkeit für den Flughafen Lechfeld berechnet wurden.

Diplom-Ingenieur Thomas Wenger aus Kissing, einer der sechs Verfasser der Studie : „Mit 465.000 Passagieren im Jahr ist Friedrichshafen ein realistischer Vergleich und stellt aufgrund der ermittelten Kennzahlen ein best-case-Szenario für Lechfeld dar...“

Zusammenfassung

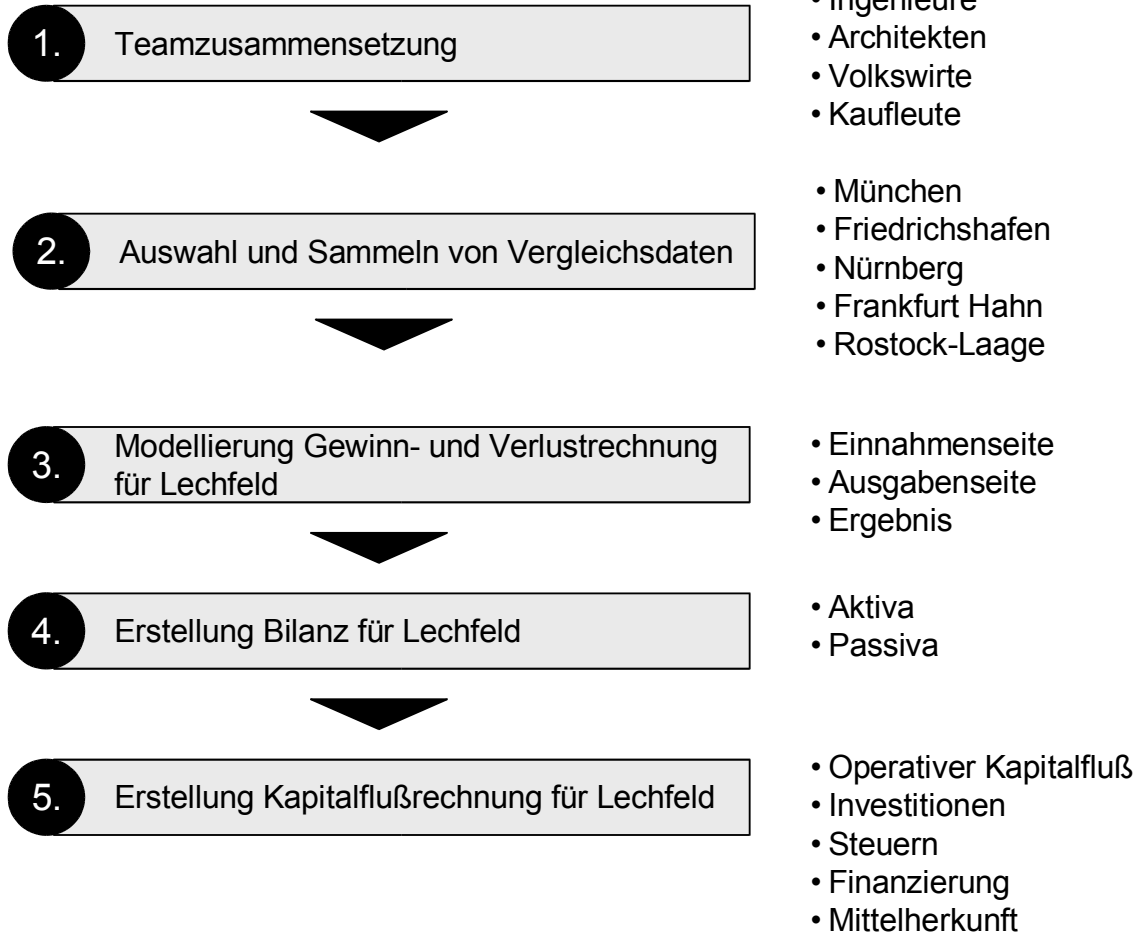
Das Ergebnis der Studie:

Die relevante Kenngröße für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ist der Jahresüberschuß/-verlust (= Ergebnis), da er neben dem operativen Ergebnis sowohl die Abschreibungen/Abnutzungen als auch die Zinslast für die Investition berücksichtigt. Sowohl die Abschreibung als auch die Zinslast ist entweder vom Flughafen oder von den sich bei einer Bank refinanzierenden, öffentlichen Gesellschaftern (Landkreise) zu tragen.

Bei Investitionen von 46,5 Millionen Euro und der Passagierentwicklung (500.000 Passagiere ab dem 15. Betriebsjahr), wie sie die Machbarkeitsstudie der Flughafengesellschaft München (im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums) vorsieht, tritt in den ersten sechs Jahren ein kumulierter Verlust von mindestens 25 Millionen Euro auf. Ab dem 7. Jahr ist mit einem jährlichen Verlust von 3,5 Millionen Euro zu rechnen.

Thomas Wenger: „Der Flughafen Lechfeld wird kontinuierliche Verluste machen. Kein Regionalflughafen mit weniger als 1,4 Millionen Passagieren ist profitabel. Das heißt, wir haben mit dem Regionalflughafen Lechfeld ein Projekt in der Region, das permanent mit Steuergeldern bezuschusst werden muß. Der Regionalflughafen auf dem Lechfeld wird eine millionenschwere Fehlinvestition“.

Vorgehensweise bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung



2. Auswahl und Sammeln von Vergleichsdaten

Flughafen München „Franz Josef Strauß“:

Geschäftsbericht 2003: **Umsatz 620 Mio EUR, Verlust 51 Mio EUR**

- örtliche Nähe zum Lechfeld
- Wettbewerbssituation bez. Passagiere und Fluglinien
- Auswirkungen auf Preissituation

Flughafen Frankfurt-Hahn:

Testat zum Jahresabschluß 2003: **Umsatz 24 Mio EUR, Verlust 17 Mio EUR**

- Nähe zu Großflughafen Frankfurt
- Auswirkung auf Preissituation

Flughafen Friedrichshafen:

Jahresbericht 2003: **Umsatz 9 Mio EUR, Verlust 1,4 Mio EUR**

- vergleichbare Größe und Geschäftsmodell (Passagierzahlen, Flugzeuge...)

Flughafen Nürnberg:

Geschäftsbericht 2003: **Umsatz 73,5 Mio EUR, Verlust 2,2 Mio EUR**

- Vergleichswerte für Regionalflughafen als Drehkreuz (Berlin Air)

Flughafen Rostock-Laage:

Geschäftszahlen 2003: **Umsatz 3,3 Mio EUR, Verlust 1,11 Mio EUR**

- zivile Mitbenutzung eines Militärflughafens

3.

Modellierung Gewinn- und Verlustrechnung für Regionalflughafen Lechfeld auf Basis des Jahresberichtes von Friedrichshafen (best case)

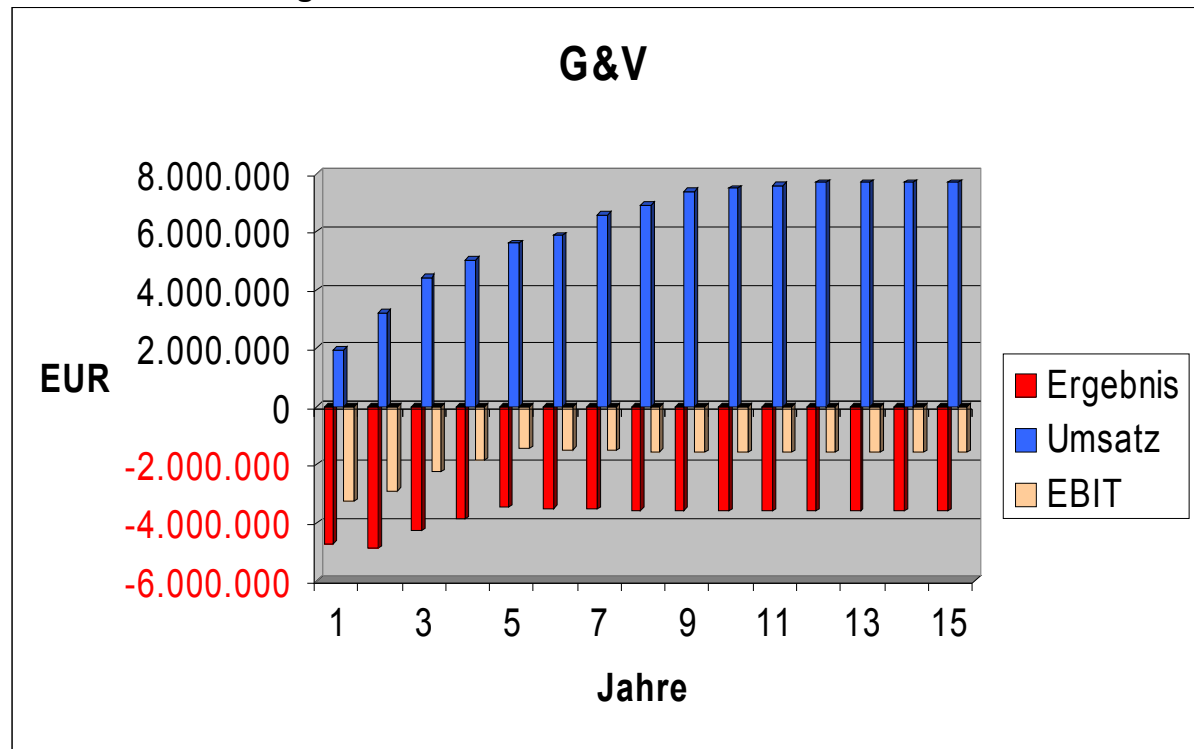
Einnahmenseite = Umsatz

- Landeentgelte
 - pro Passagier
 - pro Tonne Abfluggewicht
- Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten
- Sonstige Einnahmen (Parkgebühren, Mieten...)

Ausgabenseite = Kosten

- Materialaufwendungen (Strom, Sprit...)
- Aufwand für bezogene Leistungen (Feuerwehr...)
- Personalaufwand
- Startbahnmiete (Sonderposten Lagerlechfeld)
- Sonstige Aufwendungen (Büromaterial...)
- Abschreibungen (Gebäude)
- Zinsen
- Steuern

Die Grafik zeigt die Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnung auf Basis der Passagierzahlen der Machbarkeitsstudie:



Für kalkulierte GJ 1 – 15: **nur Verlustjahre**

Ergebnis = Einnahmen minus Ausgaben => Gewinn oder Verlust

EBIT (earnings before interest and tax) = Ergebnis vor Zinsen und Steuern

3.

Modellierung Gewinn- und Verlustrechnung für Regionalflughafen Lechfeld auf Basis des Jahresberichtes von Friedrichshafen (best case)

In den ersten zehn Jahren steigt der Umsatz (blau) kontinuierlich von ca. 2.000.000 Euro im ersten Betriebsjahr auf knapp 5.500.000 Euro im fünften Betriebsjahr und pendelt sich dann ab dem neunten Betriebsjahr bei knapp 7.500.000 Euro ein. Ab dem zehnten Betriebsjahr verfügt der Flughafen über einen stabilen Umsatz, entsprechend der Passagierentwicklung laut Machbarkeitsstudie.

Aber, wie in der Grafik auf Seite 6 aufgeführt, übersteigen die Ausgaben von Anfang an die Einnahmen, dh der Flughafen macht Verlust. Bereits nach dem fünften Betriebsjahr pendelt sich das Minus bei mindestens 3,5 Millionen Euro im Jahr ein.

Fazit:

Es gibt keinen Break-Even-Point, dh ein langfristiger, kontinuierlicher wirtschaftlicher Verlust wurde errechnet.

Thomas Wenger: „Keine Bank der Welt würde ohne öffentliche Garantien solch einem Unternehmen Geld bereitstellen.“

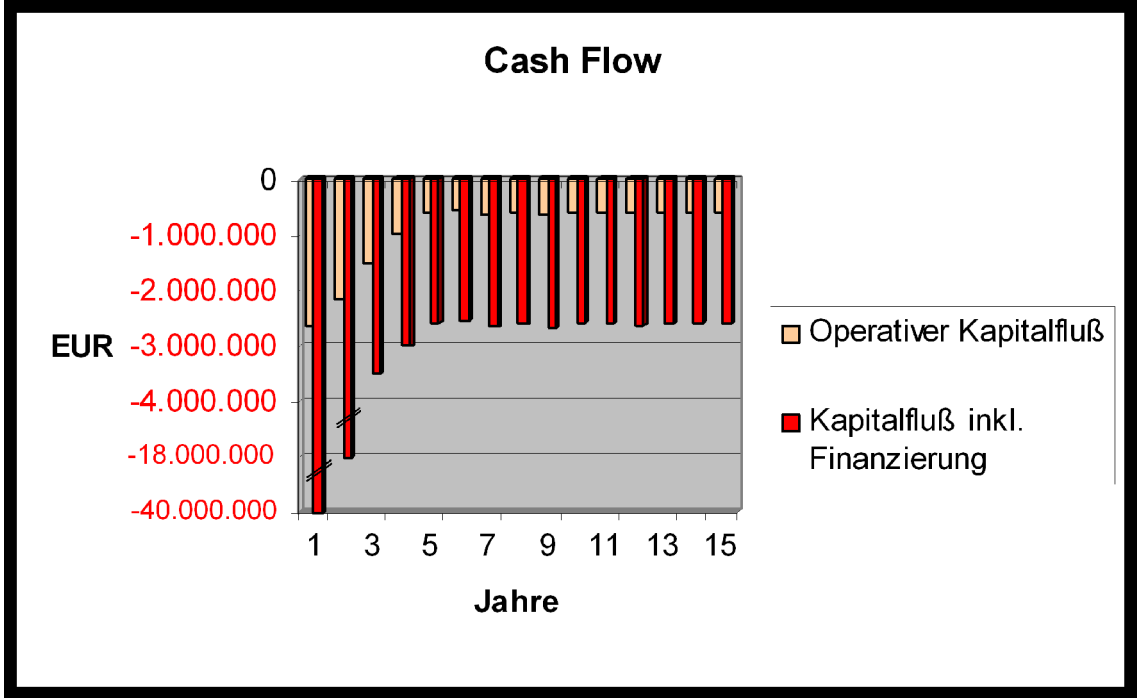
5. Erstellung Kapitalflußrechnung für Regionalflughafen Lechfeld

Der Cash Flow ist der Saldo zwischen Zufluß und Abfluß an liquiden Mitteln in einer Periode. Er wird gerne zur Analyse der Ertragskraft eines Unternehmens herangezogen.

Operativer Kapitalfluß

Investitionen

Finanzierung/Zinsen



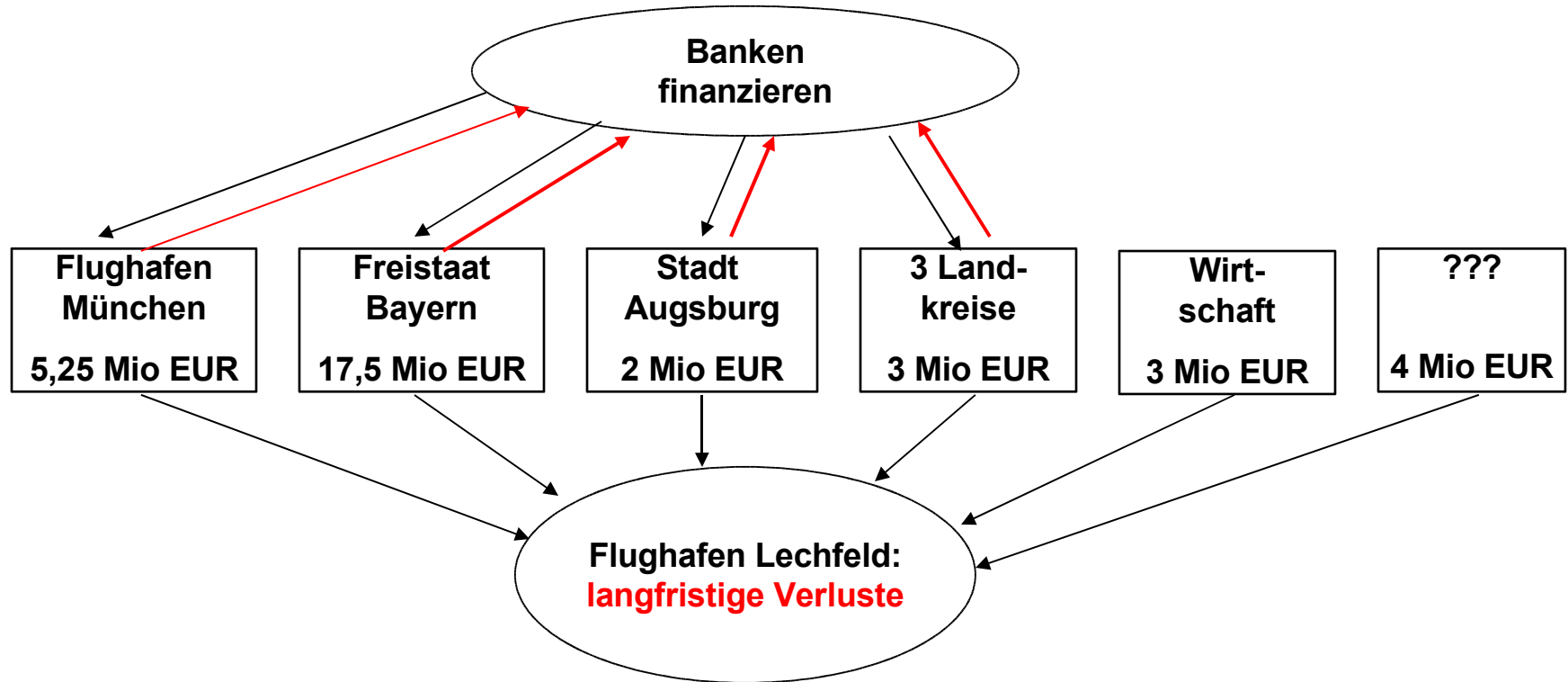
Cash Flow: nur negativ, d.h. laufende Geldvernichtung

Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

- 0 Investition von 46,5 Mio EUR** 46 Mio
optimistischer Wert (s. Vergleichsflughäfen), direkt aus der Machbarkeitsstudie übernommen
- 1 Kumulierter Verlust in den ersten 6 Jahren von mindestens 25 Mio EUR** 25 Mio
auf Basis der günstigsten betriebswirtschaftlichen Vergleichswerte
operativ 7,5 Mio EUR,
Zinsen 11,5 Mio EUR,
Abschreibung 6 Mio EUR
- 2 Verlust von 3,5 Mio EUR jährlich ab dem 7. Jahr** 31 Mio
–d.h.: bei den in der Machbarkeitsstudie angenommen Passagierzahlen kein Break-Even-Point vorhersehbar
- 3 Kein Regionalflughafen mit weniger als ca. 1,4 Mio Passagiere ist profitabel**
Kein Regionalflughafen hat es bisher geschafft weder die Zinsen noch die investierten Mittel zurückzuzahlen: d.h. Dauersubvention notwendig
- 4 Der Steuerzahler bezahlt die Zeche**
Beim Flughafen München betragen die Zinsen 60 Mio EUR p.a., die die Kapitalgeber und damit die Steuerzahler zu tragen haben

Zinsbelastung, finanziert aus **Steuergeldern**

Sowohl die Abschreibung als auch die Zinslast ist entweder vom Flughafen oder von den sich bei einer Bank refinanzierenden, öffentlichen Gesellschaftern (Landkreise) zu tragen.



→ Kapitalfluß
 ← Zinszahlungen aus Steuern

Quelle: AZ vom 24.9.2004

Fazit zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens Lechfeld

Die zivile Mitnutzung des Militärflughafens Lagerlechfeld

- ist unter den extrem optimistisch getroffenen Annahmen **wirtschaftlich nicht möglich**
- ergibt, selbst bei Vernachlässigung von Zinszahlungen für die Anfangsinvestitionen, ein **dauerhaftes, negatives Jahresergebnis**
- wird damit ein starkes Zuschussgeschäft
- geht zu Lasten aller Steuerzahler in Bayern