

STADT FRIEDRICHSHAFEN Sitzungsvorlage	Ausfertigungen: Stadt- und Stiftungspflege
Drucksache-Nr. 2020 / V 00173/1	02.10.2020, Unterschrift:
Dienststelle: Stadt- und Stiftungspflege	
Aktenzeichen: STP BTV Asb	
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):	
<input type="checkbox"/> BM Stauber _____	<input type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____
<input type="checkbox"/> BM Köster _____	<input checked="" type="checkbox"/> OB Brand _____

Betreff:	Flughafen Friedrichshafen GmbH (FFG): Ergebnisse des Gutachtens zur FFG durch die Unternehmensberatung Roland Berger zur Überprüfung der strategischen Handlungsoption und Darstellung des Finanzbedarfs, der Finanzierungsmöglichkeiten, -wege und -maßnahmen
Anlage(n):	1: Gutachten Roland Berger: „Überprüfung strategischer Entwicklungsmöglichkeiten“ 2: IHK Resolution vom 15. Juli 2020 3: Präsentation 4: Eventuelle Auswirkungen eines möglichen Entlastungsmodells des Bundes für die investiven Flugsicherungskosten und weiterer potentieller Änderungen
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.	
<input type="checkbox"/> MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input checked="" type="checkbox"/> .pdf-, htm-Dateien
<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video

Referent und Zeitdauer: Herr OB Brand, Herr GF Wehr, UB Roland Berger; 120 Min.

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Gemeinderat	21.09.2020	Kenntnisnahme	nichtöffentlich
Finanz- und Verwaltungsausschuss	12.10.2020	Vorberatung	nicht öffentlich
Gemeinderat	19.10.2020	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):
 Informationsveranstaltung GR und KT am 21.09.2020; DS-Nr. 2020 / V 00173
 GR 18.12.2017, DS-Nr. 2017/V00335/1

<u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u>		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
				bis zu 950.000 EUR (Corona-Soforthilfe in 2020)
Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> einmaliger Aufwand (konsumtiv)	Betrag:		bis zu 135.000 EUR (Beraterkosten in 2020) bis zu 150.000 EUR (Beraterkosten in 2021)
				bis zu 2.500.000 EUR (Gesellschafterdarlehen/Umstrukturierungshilfe ab Q1/2021 für konsumtive und investive Zwecke sowie für Finanzierungstätigkeit; ggf. später Wandlung in Zuschuss)
Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> einmalige Auszahlung (investiv)	Betrag:		bis zu 2.900.000 EUR (hoheitliche Investitionen 2022-2025) bis zu 1.770.000 EUR (förderfähige Investitionen bzw. weiterer Finanzbedarf Umstrukturierungskosten 2022-2025) bis zu 7.800.000 EUR (Umwandlung bisher ausgereichte Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital, nach 2022)
Kosten:	<input checked="" type="checkbox"/> jährlicher Folgeaufwand (investiv):	Sachkosten	Betrag:	bis zu 1.500.000 EUR (Investitionen ab 2026 jährlich)
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT 2020:				
<input checked="" type="checkbox"/> Stadt	<input checked="" type="checkbox"/> Ergebnis-HH	<input type="checkbox"/> Finanz-HH	Kontierungen:	FFG-Kostenstelle (neu anzulegen); Sachkonto Beraterkosten
Zur Verfügung stehende Mittel				
Planansatz im lfd. Jahr:				0 EUR
Ermächtigungsübertrag aus dem Vorjahr:				EUR
Noch bereitzustellen:				1.085.000 EUR
Deckungsvorschlag (Corona-Hilfe des Landes)				1.085.000 EUR

Beschlussantrag:

1. Der Bericht der Geschäftsführung zur aktuellen Lage der Flughafen Friedrichshafen GmbH (FFG), die Planung für die Jahre 2021 – 2025 sowie der Kapitalbedarf der Gesellschaft für die folgenden Jahre werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Gemeinderat nimmt den Abschlussbericht von Roland Berger zu den strategischen Handlungsoptionen und den daraus resultierenden, von der FFG ermittelten Finanzbedarf des Flughafens zur Kenntnis.
3. Die Stadt Friedrichshafen beschließt die strategische Ausrichtung der FFG auf die Handlungsoption „Optimierung des Status Quo“.
4. Der Gemeinderat beschließt vorbehaltlich einer positiven EU-beihilferechtlichen Prüfung:
 - 4.1 Die Stadt Friedrichshafen beteiligt sich an den durch die Corona-Krise entstandenen und beihilferechtlich ersatzfähigen finanziellen Schäden der FFG in Höhe von gerundet 1,9 Mio. Euro bis zu 50 %.
 - 4.1.1 Dieser sog. „**Corona-Schaden**“ wird als verlorener Zuschuss auf Basis und unter den Voraussetzungen der "Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze" vom 11. August 2020 gewährt.
 - 4.1.2 Der auf die Stadt Friedrichshafen entfallende Zuschuss in Höhe von bis zu rund 0,95 Mio. Euro wird bis zum 01.12.2020 ausbezahlt.
 - 4.1.3 Der Betrag wird im Rahmen einer außerplanmäßigen Ausgabe im Haushaltsjahr 2020 zur Verfügung gestellt. Der außerplanmäßige Aufwand bzw. die außerplanmäßige Auszahlung wird genehmigt. Dem Deckungsvorschlag (Corona-Hilfe des Landes) wird zugestimmt.
 - 4.2 Die Stadt Friedrichshafen beteiligt sich mit einem Teilbetrag an den **hoheitlichen/nicht wirtschaftlichen Investitionsaufwendungen** gemäß Berechnungen der FFG mit einer Gesamthöhe von bis zu 7,8 Mio. Euro
 - 4.2.1 Die hoheitlichen/nicht wirtschaftlichen Investitionen werden durch die öffentlich-rechtlichen Gesellschafter getragen.
 - 4.2.2 Der Gesellschafter Stadt Friedrichshafen gewährt einen Investitionszuschuss in Höhe von bis zu 2,9 Mio. Euro.
 - 4.2.3 Der Investitionszuschuss wird im Haushaltsjahr 2021 eingeplant.
 - 4.3 Die Stadt Friedrichshafen beteiligt sich mit einem Teilbetrag an der **vorübergehenden Umstrukturierungshilfe** in Höhe von insgesamt bis zu 6,0 Mio. Euro zugunsten der FFG in Form eines Gesellschafterdarlehens zur Deckung des Liquiditätsbedarfs.
 - 4.3.1 Die vorübergehende Umstrukturierungshilfe wird durch die öffentlich-rechtlichen Gesellschafter der FFG getragen und auf Basis und unter den Voraussetzungen der Bundesrahmenregelung zur Rettung und Umstrukturierung von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) gewährt.
 - 4.3.2 Die vorübergehende Umstrukturierungshilfe wird in 2021 eingeplant und ausgegeben und für die Dauer von 18 Monaten gewährt.

- 4.3.3 Die Stadt Friedrichshafen gewährt die vorübergehende Umstrukturierungshilfe in Form eines verzinslichen Gesellschafterdarlehens in Höhe von bis zu 2,5 Mio. Euro mit möglicher Tilgungs- und Zinszahlung bei Endfälligkeit zur teilweisen Deckung des akuten Liquiditätsbedarfs.
- 4.3.4 Die Verwaltung wird ermächtigt, in enger Absprache mit dem Landkreis Bodenseekreis unter Beachtung beihilferechtlicher Vorgaben die Eckdaten des Darlehens festzulegen, Verträge vorzubereiten und abzuschließen sowie ggfs. erforderliche rechtsaufsichtsbehördliche Genehmigungen einzuholen.

4.4 Die Stadt Friedrichshafen beteiligt sich an **etwaigen weiteren Unterstützungsmaßnahmen** zugunsten der FFG zur Deckung der Umstrukturierungskosten **bezüglich Investitionen**, gemäß den folgenden Vorgaben.

- 4.4.1 Die FFG erstellt im Bedarfsfall einen Umstrukturierungsplan nach EU-beihilferechtlichen Vorgaben, der bei der EU-Kommission zu notifizieren ist. Dieser enthält die notwendigen Umstrukturierungskosten.
- 4.4.2 Die Stadt Friedrichshafen leistet bei Bedarf einen verlorenen Zuschuss in Höhe von bis zu 1,77 Mio. Euro.
- 4.4.3 Zur Deckung notwendiger Umstrukturierungskosten kann das in Ziffer 4.3. bezeichnete Darlehen nebst Zinsen in noch festzulegender Form (einschließlich Zuschuss oder Eigenkapitalwandlung) in eine nicht rückzahlbare Unterstützung gewandelt werden.
- 4.4.4 Die Eckpunkte des Umstrukturierungsplans einschließlich der aktualisierten Finanzierungsvorschläge sowie des notwendigen Eigenbeitrags der FFG zur Deckung der Umstrukturierungskosten werden dem Gemeinderat vor einer Notifizierung zur Genehmigung vorgelegt.

4.5 Die bereits **bestehenden Gesellschafterdarlehen** vom

- 04.05.2018/ 29.03.2019 in Höhe von 6.852.120 Euro (Restschuld zum 01.05.2020 6.766.468,50 Euro)
- 19.04.2018/ 29.03.2019 in Höhe von 655.865 Euro (Restschuld zum 31.12.2019 630.865 Euro)
- 26.01.2016/ 17.04.2019 in Höhe von 1.378.300 Euro (Restschuld zum 31.12.2019 1.078.300 Euro)

können bei Bedarf bis zur vollständigen Höhe in Eigenkapital **umgewandelt bzw.** hinsichtlich der Konditionen **angepasst werden**. Die Wandlung erfolgt in Absprache mit der FFG zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt. Die Wandlung oder Konditionenänderung muss in Übereinstimmung mit dem EU-Beihilferecht und unter Berücksichtigung eines im Rahmen eines Umstrukturierungsplans zu leistenden Eigenbeitrags der FFG erfolgen.

4.6 Die Stadt Friedrichshafen beteiligt sich in den Jahren **2026 bis 2030** bei Bedarf der FFG an künftig **anfallenden jährlichen Investitionen** der FFG mit einem Teilbetrag, höchstens jedoch mit bis zu 1,5 Mio. Euro jährlich und soweit in Übereinstimmung mit dem EU-Beihilferecht möglich. Über die Investitionstätigkeiten wird im Rahmen des Jahresabschlusses und des Tätigkeitsberichts be-

richtet.

5. Der Gemeinderat beschließt die hälftige Kostenübernahme der bisherigen – u.a. in Vorbereitung auf die Gremiensitzungen erfolgten – **beihilferechtlichen Beratungsleistungen** von CMS Hasche Sigle bis zum 31.08.2020 in Höhe von bis zu 85.000 Euro (Anteil Stadt Friedrichshafen). Der Betrag wird im Rahmen einer außerplanmäßigen Ausgabe im Haushaltsjahr 2020 zur Verfügung gestellt und der außerplanmäßige Aufwand bzw. die außerplanmäßige Auszahlung wird genehmigt. Dem Deckungsvorschlag (Corona-Hilfe des Landes) wird zugestimmt.
6. Die Verwaltung wird ermächtigt, zusammen mit dem Landkreis Bodenseekreis, zur **weiteren EU-beihilferechtlichen Prüfung und Beratung und Vertretung im Notifizierungsverfahren** den Auftrag an CMS Hasche Sigle zu erteilen. Die ab dem 01.09.2020 angefallenen bzw. anfallenden Kosten von voraussichtlich insgesamt 400.000 Euro (bis 08/2021) werden bis zur Hälfte durch die Stadt Friedrichshafen übernommen. Soweit diese Kosten und die in Ziffer 4.2.2, 4.3.3 und 4.4 genannten Kosten in 2020 oder im Jahr 2021 vor der Beschlussfassung und Genehmigung des jeweils aktuell geltenden Haushalts zur Zahlung fällig werden, wird dieser Betrag im Rahmen einer außerplanmäßigen Ausgabe im jeweiligen Haushaltsjahr zur Verfügung gestellt. Der außerplanmäßige Aufwand bzw. die außerplanmäßige Auszahlung wird genehmigt. Die Deckung des auf das Jahr 2020 entfallenen Anteils erfolgt durch die Corona-Hilfe des Landes.
7. Die Verwaltung wird ermächtigt, zusammen mit dem Landkreis Bodenseekreis, CMS Hasche Sigle und der FFG, soweit notwendig das **EU-beihilferechtliche Notifizierungsverfahren durchzuführen** bzw. evtl. notwendige **Abklärungen mit der EU-Kommission vorzunehmen**. Über die Ergebnisse des Verfahrens wird dem Gemeinderat berichtet. Soweit die Gewährung von direkten oder indirekten Zuwendungen unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die EU-Kommission steht, erfolgt die Gewährung nur nach deren Erteilung.
8. Die Verwaltung wird beauftragt, über die ergriffenen finanziellen Maßnahmen zu berichten.
9. Der Gemeinderat nimmt Kenntnis davon, dass sich die Höhe des Finanzbedarfs insgesamt um ca. 5,8 Mio. Euro auf 29,5 Mio. Euro reduzieren könnte, sofern die investiven Kosten der Flugsicherung über ein Entlastungsmodell des Bundes finanziert werden. Auch wird Kenntnis genommen, dass Investitionskosten der Feuerwehr des Flughafens aus EU-beihilferechtlichen Gründen bzw. Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg eventuell den förderungsfähigen Investitionen zuzuordnen sein werden.
Die Darstellung der sich aus beidem ergebenden Veränderungen der erforderlichen Finanzbeiträge gemäß des o. g. Finanzierungskonzepts der Stadt Friedrichshafen wie in Anlage 4 dargestellt, werden bereits zur Kenntnis genommen.
10. Der Vertreter der Stadt Friedrichshafen in der Gesellschafterversammlung der Technische Werke Friedrichshafen wird angewiesen, folgende Beschlüsse zu fassen:

- 10.1 Die Gesellschafterversammlung stimmt dem Vorgehen der Geschäftsführung zur Beschlussfassung, hier insbesondere der Erwirkung eines Weisungsbeschlusses, zu.
- 10.2 Die Gesellschafterversammlung stimmt der Einbindung der TWF in das Zukunftskonzept und der dementsprechenden Teilhabe am Finanzierungskonzept für die FFG zu und weist diese Einbindung und Teilhabe der TWF hiermit an.
- 10.3 Die Gesellschafterversammlung stimmt der Finanzmittelbereitstellung für die FFG maximal wie dargestellt zu, insbesondere bestehend aus Ausgleich für Corona-Schäden, hoheitliche/nicht wirtschaftliche Investitionsaufwendungen, vorübergehender Umstrukturierungshilfe sowie ggf. Darlehensgewährungen und weist diese Finanzmittelbereitstellung an.
- 10.4 Die Gesellschafterversammlung stimmt zu, dass durch das Zukunftskonzept die TWF-Anteile an der FFG mit 4,11% unverändert bleiben.
- 10.5 Die Gesellschafterversammlung stimmt zu, dass die TWF-Geschäftsführung entsprechend des Vorgenannten weisungsgebundene Erklärungen in der FFG-Gesellschafterversammlung abgibt.
- 10.6 Die Gesellschafterversammlung stimmt zu und weist an, dass die TWF-Geschäftsführung auf Basis der gefassten Beschlüsse die erforderlichen Umsetzungshandlungen durchführt.

1. Ausgangslage

Der Verkehrsflughafen Friedrichshafen wird von der Flughafen Friedrichshafen GmbH betrieben. Gesellschafter dieser GmbH sind der Bodenseekreis sowie die Stadt Friedrichshafen mit jeweils 39,38 %, das Land Baden-Württemberg mit 5,74 %, die ZF Friedrichshafen AG mit 4,32 %, die Technische Werke Friedrichshafen GmbH mit 4,11 %, die Luftschiffbau Zeppelin GmbH mit 3,54 %, die IHK Bodensee-Oberschwaben mit 1,57 %, die Airbus Defence und Space GmbH sowie die MTU Friedrichshafen GmbH mit jeweils 0,98 %.

In den letzten Jahren war die Flughafen Friedrichshafen GmbH auf finanzielle Unterstützung der Gesellschafter angewiesen. Auf die bisherigen Sachverhaltsdarstellungen und die jeweiligen Gremienbeschlüsse wird Bezug genommen. Der Flughafen Friedrichshafen ist durch viele Airline-Insolvenzen der letzten Jahre (u.a. Intersky, VLM, Hamburg Airways, zuletzt vor allem Germania), ohne eigenes Zutun und nun zudem durch die aktuelle Coronavirus-Krise immer wieder in schwierige Situationen geraten. In allen Fällen ist es gelungen, innerhalb relativ kurzer Zeit, einen guten Teil der Passagiere zurück zu gewinnen. Das spricht – so das nun vorliegende Gutachten von Roland Berger – dafür, dass es einen Grundbedarf an Luftverkehr in der Region gibt. Dennoch kann der Flughafen die Kumulation der für ihn negativen Ereignisse nicht aus eigener Kraft bewältigen.

Um dem Flughafen eine langfristige Perspektive zu geben, sind Entscheidungen aller Gesellschafter, vor allem aber der größten Gesellschafter, Bodenseekreis und Stadt Friedrichshafen, zu treffen. In dieser gemeinsamen Sitzungsvorlage von Kreis- und Stadtverwaltung soll aber nicht nur über den prognostizierten Finanzbedarf beraten werden. Ein politisches Bekenntnis zum Flughafen gibt der Flughafen Friedrichshafen GmbH, der Region und den Beschäftigten die notwendige Planungssicherheit.

2. Sachverhalt

Die Prognosen, Chancen und Risiken der Flughafen Friedrichshafen GmbH wurden auf Wunsch von Aufsichtsrat und der Gesellschafter von der Unternehmensberatung Roland Berger untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens und die Perspektiven für die Zukunft werden den Mitgliedern von Kreistag und Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen in einer gemeinsamen nichtöffentlichen Informationsveranstaltung am 21.09.2020 dargelegt. Inhaltlich wird die Sitzungsvorlage nicht weiter auf die Expertise der Unternehmensberatung Roland Berger eingehen – die vorgestellte Datengrundlage und die Kernaussagen wurden vom Aufsichtsrat der FFG und in der Gesellschafterversammlung intensiv diskutiert. Beide Gremien haben die Ergebnisse des Gutachtens nach dem aktuellen Kenntnisstand als richtig anerkannt und beschlossen, den Gesellschaftern das vorgeschlagene Szenario der „Optimierung des Status Quo“ für das weitere Verfahren vorzuschlagen. Daher wird dieses Ergebnis von Kreis- und Stadtverwaltung als anerkannt vorausgesetzt. Das Gutachten ist der Sitzungsvorlage als **Anlage 1** beigelegt.

Auf Basis der strategischen Empfehlungen von Roland Berger hat die FFG ihre resultierende gesamtwirtschaftliche Lage bewertet und – mit Unterstützung von CMS in beihilferechtlichen Fragestellungen – ein Finanzierungskonzept ausgearbeitet, das den Mitgliedern von Gemeinderat und Kreistag ebenfalls vorgestellt wird.

Bei der nichtöffentlichen Informationsveranstaltung am 21.09.2020 berichtet der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Sauer der Flughafen Friedrichshafen GmbH über die Abstimmungen im Aufsichtsrat und der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung, Landrat Wölfle, von der Gesellschafterversammlung am 24.08.2020. In der Gesellschafterversammlung haben sich die anwesenden Gesellschafter vorbehaltlich einer Zustimmung ihrer Gremien für das Fortbestehen der Gesellschaft und einer wirtschaftlich-strategischen Ausrichtung auf Basis des Roland Berger Gutachtens ausgesprochen und empfohlen, die Strategie der „Optimierung des Status Quo“ zu verfolgen.

Im Ergebnis geht es natürlich um Geld. Gelingt es, die „Optimierung des Status Quo“ umzusetzen, wird der Flughafen – wie bereits in der Vergangenheit – den laufenden Betrieb wieder selber finanzieren können. Neben den laufenden jährlichen Kosten stehen im Zeitraum 2021 bis 2025, aber auch danach, am Flughafen Investitionen an, die nur auf den Weg gebracht und mit Unterstützung der Gesellschafter, vor allem auch des Landes Baden-Württemberg finanziert werden können, wenn die Flughafen Friedrichshafen GmbH eine Unterstützung der Region und somit eine Zukunft hat.

Neben den finanziellen Aspekten sollen nachfolgend aber auch die Überlegungen dargestellt werden, die von Kreis- und Stadtverwaltung als wesentliche Entscheidungsgrundlagen für die Mandatsträger im Kreistag und Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen angesehen werden. Daher soll im Folgenden auf die Aspekte Verkehrsinfrastruktur, Umwelt und Konnektivität eingegangen werden.

a) Verkehrsinfrastruktur

Der Flughafen Friedrichshafen ist ein maßgeblicher Teil der Verkehrsinfrastruktur in der Bodenseeregion. Mit mehr als 500.000 Passagieren jährlich trägt der Bodensee-Airport maßgeblich zur Stärke des Wirtschaftsstandortes bei. Direkten Anschluss vom Bodensee-Airport an das weltweite Streckennetz bieten im Linienverkehr Lufthansa über das Star Alliance-Drehkreuz in Frankfurt mit über 800 Destinationen und Turkish Airlines über ihren Hub in Istanbul mit mehr als 280 erreichbaren Destinationen.

Durch das Fehlen von ausgebauten Autobahnen oder vergleichbaren Schnellstraßen, sowie dem Mangel an Hochgeschwindigkeitszugverbindungen ist die Verbindung per Flugzeug zu den Geschäftspartnern und den weiteren innerdeutschen Standorten der Unternehmen der Region, als auch für den Messebetrieb ein unverzichtbares Verkehrsmittel. Im Gutachten wird auf Folie 50 (Anlage 1) auf die aktuelle Verkehrsinfrastruktur kurz eingegangen. Aufgrund dieser bestehenden Verkehrsinfrastruktur stellt der Flughafen einen großen Wert für die Region dar. Um den Wert der Region und der ansässigen Arbeitsplätze zu erhalten, ist der Flughafen als regionalökonomische Wirtschaftszelle von entscheidender, wertschaffender Bedeutung. Unter anderem ist die Erreichbarkeit von Geschäftspartnern und Kunden der weltweit tätigen Unternehmen ein Standortvorteil. Zur Sicherung der Zukunft des Wirtschaftsstandorts Bodensee-Oberschwaben bedarf es, neben Investitionen in andere Verkehrsinfrastrukturen, auch der Investition in die Verkehrsinfrastruktur „Flughafen“. Dieser Punkt wurde auch in der einstimmig beschlossenen Resolution der IHK Vollversammlung (siehe **Anlage 2**) vom 15. Juli dieses Jahres zur Bedeutung des Bodensee-Airports für die Region unterstrichen.

Auch in der aktuellen Studie über Regionalflughäfen des Forums Ökologisch-Sozialer Marktwirtschaft (FÖS) wird dem Flughafen Friedrichshafen – trotz der grundsätzlich kritischen Haltung gegenüber Regionalflughäfen – aufgrund seiner Lage ein hoher Beitrag zur Konnektivität der Region zugesprochen. Hierauf wird unter Punkt c) noch detailliert eingegangen. Dies unterstreicht, dass der Flughafen Friedrichshafen ein elementar wichtiger Teil der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaftsunternehmen der Stadt Friedrichshafen und für den Bodenseekreis und für die Bürgerinnen und Bürger der Region ist. Der Flughafen stellt sicher, dass die weltweit tätigen Unternehmen die notwendigen Verbindungen in die Welt nutzen können. Nur so ist ein wirtschaftliches Wachstum sichergestellt. Gleichzeitig bedient der Flughafen die aufgrund der hohen Kaufkraft in der Region bestehende Nachfrage der Bevölkerung nach touristischen Zielen, um sich den verdienten Urlaub zu gönnen. Umgekehrt dient der Flughafen als Zielort für Touristen der Bodensee-Region und des nahen Alpenlandes. Mit anderen Verkehrsmitteln wie Bahn, Bus oder Auto würde die An- bzw. Abreise sehr viel mehr Zeit in Anspruch nehmen.

Mobilität gehört seit vielen Jahrzehnten zu den Menschheitsbedürfnissen. Fliegen ist eine Möglichkeit, große Distanzen in kurzer Zeit zu überwinden – ab einer gewissen Entfernung und in Abhängigkeit von der grundsätzlichen Erreichbarkeit mit Auto oder Bahn, bietet das Fliegen klare zeitliche Vorteile. Durch die Elektrifizierung der Südbahn und den Ausbau der Bahninfrastruktur insgesamt kann der Zugverkehr in den nächsten Jahren eine Alternative zur Straße werden – und damit auch eine Alternative zu innerdeutschen Flügen. Aufgrund der Erfahrungen in den letzten Jahrzehnten kann an dieser Stelle aber kein verlässlicher Zeitplan dargestellt werden, ob und ab wann die Bodenseeregion über leistungsfähige, umweltfreundliche und verlässliche Schienenverbindungen verfügt. Folie 30 (Anlage 1) zeigt auf, dass selbst bei später kürzeren Reisezeiten die Bahn nach aktuellen Erkenntnissen keine konkurrenzfähige Alternative darstellt.

Geht man aber davon aus, dass eine deutliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahrzehnten tatsächlich erfolgt und die Menschen die dann entstandenen Möglichkeiten nutzen, würde das Passagieraufkommen in Friedrichshafen in den nächsten Jahren wohl rückläufig werden. Mit diesen Unsicherheiten muss der Flughafen aber ebenso leben wie die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH als lokaler Mobilitätsdienstleister mit dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung umgehen muss. Hier sei nicht unerwähnt, dass auch die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH eine Unterdeckung aufweist, d.h. auf Zuschüsse zur Deckung ihres Finanzbedarfs angewiesen ist. Allein der Bodenseekreis subventioniert den ÖPNV im gesamten Landkreis aus eigenen und Landesmitteln mit jährlich rd. 17 Mio. Euro! Die Technische Werke Friedrichshafen GmbH, als 100 %-Tochtergesellschaft der Stadt, leistet im Rahmen des steuerlichen Querverbands zudem einen vollständigen Ergebnisausgleich des jährlichen Defizits an die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH, der somit noch hinzuzurechnen ist. Anders als in Bezug auf den Flughafen wird die Notwendigkeit des ÖPNV aber niemand in Frage stellen. Selbst bei weiterem Ausbau der Bahninfrastruktur werden sich auf absehbare Zeit die Reisezeiten aus und in die Region nicht signifikant verbessern. Auch der Straßenverkehr kostet Geld. So hat etwa der Bodenseekreis allein für die Verbesserung der Anbindung der Messe in zwei Bauabschnitten (Messezufahrt Nord und Südumfahrung Kehlen) insgesamt 14,6 Mio. Euro aufgewendet.

Untersucht wurde an dieser Stelle nicht, welche Auswirkungen eine Umverteilung des Finanzbedarfs der Flughafen Friedrichshafen GmbH in andere Mobilitätsformen hätte. Die Einflussnahme auf den überregionalen Schienenverkehr ist nicht vorhanden, so dass eine Umverteilung nur auf rein regionaler Ebene erfolgen könnte. Wie Landkreis und Stadt Friedrichshafen die Mittel in welche Mobilitätsform einsetzen könnten, kann hier nicht dargestellt werden. Letztlich könnte eine Schließung des Flughafens auch als Haushaltskonsolidierungsmaßnahme greifen.

Wie in Folie 31 (Anlage 1) des Gutachtens ersichtlich, geht die Unternehmensberatung Roland Berger bei einer Flughafenschließung von einem Erwartungswert für Verkaufserlöse des Flughafengeländes von 6 bis 34 Mio. Euro aus. Dieser einmalige Effekt könnte im Laufe von etwa 10 Jahren realisiert werden (abhängig von der Dauer notwendiger Genehmigungsverfahren). Dabei sind jedoch etwaige bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten der FFG noch nicht berücksichtigt. An dieser Stelle können die Szenarien einer Nachnutzung nicht dargestellt werden. Klar ist aber, dass auf dem Areal vielfältige Nutzungen wie beispielsweise Gewerbe- und Siedlungsentwicklung möglich sind. Ohne entsprechende Konzepte und Untersuchungen erscheint es aber nicht sachgerecht, hierzu konkrete Aussagen zu tätigen, zumal das Flugplatzareal die größte zusammenhängende Grünlandfläche in Friedrichshafen bildet und eine der wichtigsten Kaltluftentstehungsgebiete im Umfeld der Kernstadt Friedrichshafens ist und eine Bebauung von daher grundsätzlich ausscheidet.

Ausgaben der öffentlichen Hand werden häufig auf die Nutzer kalkuliert. Neben der monetären Betrachtung pro Fluggast kann aber auch die Gesamtwirkung des Flughafens für die Region betrachtet werden. Denn der Flughafen hat einen Nutzen für die Gesamtbevölkerung, auch wenn nicht jede Bürgerin und jeder Bürger selbst ab Friedrichshafen fliegt. Der

Flughafen ist Wirtschafts- und Standortfaktor und erwirtschaftet gesamtwirtschaftliche Effekte als Arbeit- und Auftraggeber. Die Unternehmensberatung Roland Berger (vgl. Anlage 1, Folie 26) geht von einer durch den Flughafen bewirkten gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung von jährlich 86 bis 95 Mio. Euro sowie fiskalischen Effekten von jährlich 24 bis 26 Mio. Euro aus. Damit verbunden sind insgesamt zwischen 1.780 und 1.970 Arbeitsplätze. In der Region Bodensee-Oberschwaben entsteht durch den Flughafen eine Bruttowertschöpfung von jährlich zwischen 56 bis 62 Mio. Euro (vgl. Folie 27). Der Flughafen ist somit Impulsgeber für die örtlichen Betriebe und für die heimische Wirtschaft und sorgt in der Region für 1.260 bis 1.390 Arbeitsplätze. Eine weitergehende geografische Eingrenzung konnte aufgrund des gegebenen Studiendesigns und der zur Verfügung stehenden Daten nicht erfolgen. Diese sehr hohen jährlichen regional-ökonomischen Effekte würden bei einer Auflösung weitestgehend irreversibel verloren gehen.

Der Flughafen kann einen Teil des Mobilitätsbedarfs der Bevölkerung und der Wirtschaft abdecken. Privatreisen, die etwa 70 % der Flugbewegungen ausmachen, können direkt vor der Haustür beginnen. Geschäftsreisen bringen mit etwa 30 % einen zentralen Standortvorteil für die örtliche Wirtschaft und Industrie, denn es können Reisekosten und Arbeitszeiten eingespart werden. Die durch den Flughafen erzeugten Standortvorteile für Unternehmen umfassen u.a.:

- Umsatzanteile der Messe Friedrichshafen, schätzungsweise i.H.v. 12 bis 18 Mio. Euro pro Jahr: Die Messe AERO würde ohne Flughafen entfallen; weitere Messen, insbesondere Eurobike und Fakuma, würden Umsatzeinbußen verzeichnen.
- Reisekosten- und Reisezeitersparnisse der regionalen Unternehmen i.H.v. 25 bis 28 Mio. Euro pro Jahr: Ohne den Flughafen würde sich die Reisezeit pro Reise um insgesamt ca. vier Stunden verlängern, Tagesreisen wären kaum mehr möglich.
- Betrieb der Deutschen Zeppelin Reederei: Ohne den Flughafen wäre eine Flugbetriebs-erlaubnis für den Zeppelin neu zu beantragen. Die Sachlage ist komplex, entsprechend notwendige Genehmigungen ungeklärt, zusätzliche Kosten würden anfallen.

Der Flughafen bietet auch einen Standortvorteil für Tourismus und Messe. Für international bedeutende Fachmessen wie die Eurobike und die Fakuma ist der Flughafen für eine stressfreie Anreise der Besucher und Aussteller unabdingbar. Besondere Messe-Angebote können nur in Verbindung mit einem bestehenden Flughafen durchgeführt werden. Die Leitmesse für die General Aviation „AERO“ wäre ohne den Flughafen überhaupt nicht mehr durchführbar, geschweige denn noch für den Standort Friedrichshafen künftig zu argumentieren.

Der Flughafen ist Heimathafen der Zeppeline und ermöglicht Zeppelinflüge als wichtiges touristisches Auszeichnungsmerkmal von Friedrichshafen und der gesamten Bodenseeregion. Zwar genügt der Deutschen Zeppelin Reederei ein Sonderlandeplatz, der keinen Tower mit Flugsicherung und kein Instrumentenlandesystem benötigt – Veränderungen zum Erhalt der Flugbetriebs-erlaubnis und des notwendigen Betriebsgeländes wären aber dennoch erforderlich und würden Kostenfolgen mit sich bringen. Auf Folie 56 (Anlage 1) wird aufgezeigt, dass diese Infrastruktur mit einer umfangreichen luftverkehrsrechtlichen Prüfung einhergeht. Die erforderlichen Start- und Landeerlaubnisse werden grundsätzlich nicht auf Dauer oder unbestimmte Zeit erteilt.

Um auch zukünftig attraktive Flugziele ab Friedrichshafen anbieten zu können, ist die Geschäftsführung der Flughafen Friedrichshafen GmbH gefordert. Eine stabile Entwicklung der Passagierzahlen geht einher mit nachgefragten Flugverbindungen. Es bleibt aber festzuhalten, dass dabei viele externe Faktoren eine Rolle spielen. Beispielhaft sei hier die starke wirtschaftliche Abhängigkeit von der Luftfahrtbranche erwähnt. Die zurückliegenden Insol-

venzen verschiedener Airlines haben die Flughafen Friedrichshafen GmbH wirtschaftlich besonders hart getroffen.

Trotz aller Unsicherheit und Risiken der Zukunft stehen Landkreis und Stadt Friedrichshafen auch in den nächsten Jahren zum Flughafen und zur Flughafen Friedrichshafen GmbH. Der Erhalt des Flughafens wird als Chance für die gesamte Bodenseeregion gesehen. Kreis- und Stadtverwaltung schlagen eine Unterstützung des Flughafens mit dem in den einzelnen Beschlussanträgen enthaltenen Konzept vor.

Gleichzeitig werden sich Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafter weiterhin für eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Flughafens durch eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes einsetzen. Sollten die Kosten der Flugsicherung auch in Friedrichshafen vom Bund übernommen werden, wird das wirtschaftliche Risiko erheblich reduziert.

Der Finanzbedarf des Flughafens für die kommenden Jahre ist sicherlich hoch. Die Gremien müssen jedoch beachten, dass bei dem Weiterbetrieb des Flughafens die jährliche Bruttowertschöpfung um ein Zehnfaches höher ist, als die erforderlichen Finanzmittel.

Schließlich sei auf Folgendes hingewiesen: Ist eine Verkehrsinfrastruktur erst einmal weg, ist es fast oder gar nicht möglich, sie zurück zu gewinnen. In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts war es – leider – gang und gäbe, Schienenstrecken aufzugeben und die Trassen anderweitig zu nutzen. Heute ist es praktisch unmöglich, diese aufgegebenen Strecken zu reaktivieren, wie etwa die „Bähnlelinie“ Meckenbeuren – Tettnang zeigt. Vorhandene Verkehrsinfrastruktur war aber zu allen Zeiten Grundlage für eine gute wirtschaftliche Entwicklung. Es kommt also entscheidend darauf an, Wege zu finden, wie vorhandene Infrastruktur erhalten und zukunftsfähig gemacht werden kann.

b) Umweltaspekte

Es steht außer Frage, dass jeglicher Flugverkehr direkt und indirekt Emissionen verursacht und der Betrieb eines Flughafens Auswirkungen auf die Umwelt, Menschen und Tiere hat. Beim Fliegen entstehen direkte CO₂-Emissionen. Darüber hinaus werden Stickoxide sowie Wasserdampf emittiert und es entstehen Lärm und Geruch.

Indirekte Emissionen verursacht jeder Flughafen beispielsweise durch den An- und Abreiseverkehr der Passagiere oder der Beschäftigten. Ein Flughafen verbraucht darüber hinaus beim Betrieb weitere Ressourcen wie beispielsweise Wasser, Strom und Wärme. Die FFG arbeitet aktiv an der Reduzierung der CO₂-Emissionen und ist als einer der ersten Regionalflughäfen nach EMAS zertifiziert worden. Die Re-Zertifizierung erfolgt jährlich.

Diese Sitzungsvorlage stellt die wissenschaftlichen Erkenntnisse in Bezug auf die Umweltauswirkungen des Fliegens nicht in Frage – gleichwohl können die direkten und indirekten Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt nicht in der gesamten Tiefe dargestellt werden. Je nach Priorisierung aller Folgen des Fliegens ergeben sich für jede/n Entscheidungsträger/in unterschiedliche Gewichtungen. Diese individuelle Abwägung können Kreis- und Stadtverwaltung in dieser Sitzungsvorlage nicht vornehmen.

Davon ausgehend, dass die Pariser Klimaschutzziele einen breiten Konsens in der Region darstellen, könnte eine finanzielle Förderung der Flughafen Friedrichshafen GmbH aus rein umweltpolitischen Aspekten nicht erfolgen. Das Übereinkommen von Paris wurde am 12. Dezember 2015 auf der Pariser Klimakonferenz geschlossen und ist die erste umfassende und rechtsverbindliche weltweite Klimaschutzvereinbarung. Damit wurde ein globaler Rahmen festgelegt, mit dem die Welt einem Wandel des Klimas entgegenwirken kann. Dafür soll die Erderwärmung deutlich unter 2°C gehalten werden, und es sollen weitere Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5°C zu begrenzen. Bestandteil der Eckpunkte sind Emissionsminderungen. Im November 2016 verabschiedete die Bundesre-

gierung den Klimaschutzplan 2050 und so wurden von der Bunderegierung für Deutschland folgende Ziele festgelegt:

- Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 bis 2020: mindestens -40 %
- Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 bis 2030: mindestens -55 %
- Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 bis 2040: mindestens -80 bis -95 %

Deutschlands Langfristziel ist es, bis zum Jahr 2050 weitgehend treibhausgasneutral zu werden.

Mit dem Übereinkommen von Paris hat sich die Weltgemeinschaft zur Erreichung von globaler Treibhausgasneutralität in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts verpflichtet, das heißt weltweit müssen die globalen Treibhausgasemissionen auf netto Null reduziert werden. Der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur soll auf deutlich unter 2 °C (möglichst 1,5 °C) gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzt werden. Um dies umzusetzen, müssen die durch den Menschen bedingten Emissionen zügig und umfassend reduziert werden. Dies schließt die Emissionen des Luftverkehrs ein.

Aktuelle Studien gehen davon aus, dass die Klimawirkung des Flugverkehrs insgesamt bei ca. 5 % liegt. Zur Erreichung einer nachhaltigen Verkehrswende kann es demnach beispielsweise nur heißen, dass der weltweite Flugverkehr bis zur zweiten Hälfte des Jahrhunderts in seiner jetzigen Form nicht weiter betrieben werden kann. Solange es keine treibhausgasneutralen Flugzeugantriebe gibt und jeder Flughafenbetrieb CO₂ emittiert, kann der Flugverkehr in seiner Gesamtheit keinen positiven Beitrag zu den Pariser Klimaschutzziele leisten. Die Schließung des Flughafens in Friedrichshafen könnte somit ein weiterer Schritt in Richtung Verkehrswende sein.

Allerdings: Davon ausgehend, dass die Nachfrage nach Flügen unverändert bestehen bleibt, würden sich die bisherigen Flugbewegungen dann lediglich von Friedrichshafen auf andere Flughäfen verlagern. Es können in dieser Sitzungsvorlage aber keine Aussagen darüber getroffen werden, ob und welche Effekte die Aufgabe des Flughafens in Friedrichshafen auf andere Flughäfen in Deutschland oder das weltweite Flugverhalten und somit auf die Umweltbilanz insgesamt hätte. Aus umweltpolitischer Sicht könnte die Schließung ein Umdenken zum Flugverkehr anstoßen oder aber eine rein lokalpolitische Entscheidung ohne positive Wirkung auf die Umweltbilanz bleiben. Angesichts der beachtlichen Anzahl von 46,8 Mio. weltweiten Flügen im Jahr 2019 kann die mögliche Wirkung in dieser Vorlage nicht verifiziert werden.

Der Flughafen Friedrichshafen kann als reiner Verkehrsflughafen mangels entsprechender Luftfahrt-Industrie nur einen sehr beschränkten Beitrag hin zum klimaneutralen Fliegen leisten. Es gibt zwar erste hybride Elektroflugzeuge oder Konzeptstudien zum Fliegen mit alternativen Antrieben – eine Standortsicherungs- und Zukunftsstrategie lässt sich daraus für Friedrichshafen aber nicht entwickeln. Vielmehr bedarf es noch Zeit bis diese Technologien positive ökologische Auswirkungen auf den Flugverkehr insgesamt hätten. Bis dahin wäre der Flughafen Friedrichshafen weiterhin abhängig von der allgemeinen Entwicklung des Passagieraufkommens als Destination für Geschäfts- und Urlaubsreisen.

Aber auch hier gilt es, in die Zukunft zu schauen. Der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) geht davon aus, dass bis Anfang des nächsten Jahrzehnts Flugzeuge und Treibstoffe so weiterentwickelt sind, dass klimaneutrales Fliegen möglich sein kann. Dazu wird es einerseits effektivere Verbrennungsprozesse für den Treibstoff geben und andererseits sind alternative Kraftstoffe aus Biomasse, zum Beispiel aus Pflanzen, na-

hezu CO₂-neutral, weil die Pflanze während des Wachstums Kohlendioxid aus der Luft aufnimmt, und zwar in der Menge, die bei der Verbrennung wieder abgegeben wird. Die Lösung des Problems, dass der Flugverkehr Emissionen verursacht, liegt letztlich also nicht darin, Flüge abzuschaffen, sondern sie so zu gestalten, dass ihre klimaschädliche Wirkung unbunden oder zumindest erheblich reduziert wird. Es wäre auch unrealistisch zu glauben, dass sich die Menschheit von dem über Jahrhunderte verfolgten „Traum vom Fliegen“ wieder verabschiedet.

Bei einer jetzigen Aufgabe des Flughafens würde der Bodensee-Airport von solchen Entwicklungsstufen jedoch nicht mehr partizipieren und daran teilnehmen können. Davon profitieren dann stattdessen andere Flughäfen, andere Wirtschaftsstandorte und andere Regionen.

c) Konnektivität

Die vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) beauftragte Studie des Forums Ökologisch-Sozialer Marktwirtschaft (FÖS) hat gezeigt, dass beim Flughafen Friedrichshafen eine – im Vergleich zu anderen Regionalflughäfen – große Konnektivität vorhanden ist. Konnektivität meint in der Studie die verkehrliche Verknüpfung mit den internationalen Flugverkehrsnetzen und europäischen Wirtschaftszentren, wie z. B. am Bodensee-Airport insbesondere über die Anbindung an die Drehkreuzflughäfen Frankfurt am Main und Istanbul und es nicht nur um Urlaubs- und Freizeitflüge ab einem Regionalflughafen geht. Im Gutachten des FÖS wird dazu ausgeführt: „Der Flughafen Friedrichshafen leistet dagegen mit 45 % Flugpassagieren zu den TOP 15 Verbindungsflughäfen in Europa einen hohen Beitrag zur Konnektivität der Region“ (Ziff. 5.4). Von FÖS erhält der Flughafen nur deswegen eine „dunkelgelbe“ oder orangene Karte, weil – im Gegensatz zu den Vorjahren aktuell das operative Geschäft nicht durch die Einnahmen gedeckt werden kann. Dies ist eine Folge der Insolvenz der Fluggesellschaft Germania. Bei einer Umsetzung der von Roland Berger vorgeschlagenen „Optimierung des Status Quo“ wird aber davon ausgegangen, dass genau das mittelfristig wieder erreicht werden kann.

Das Gutachten Roland Berger kommt zur Konnektivität zum selben Ergebnis und belegt dies auf den Seiten 6 ff eindrucklich.

3. Finanzielle Auswirkungen

Gemäß der aktuellen FFG-Finanzplanung, die auf dem Gutachten von Roland Berger aufbaut, benötigt der Flughafen in der empfohlenen Ausrichtung insgesamt bis zu 32,7 Mio. Euro zusätzliche finanzielle Mittel in den Jahren 2021 bis 2025 (Basisoption, Medium Szenario). Bei vollständiger Umsetzung der Option „Optimierung Status Quo“ (Medium Szenario) sinkt dieser Betrag auf 28,7 Mio. Euro. Die im Planungszeitraum 2020 bis 2025 vorgesehenen investiven Maßnahmen der FFG umfassen ein Gesamtvolumen in Höhe von 25,1 Mio. Euro. Ein neuer Tower als Remote-Tower ist in den o. g. Investitionen enthalten. Der bisherige Tower ist in die Jahre gekommen und bedarf des Ersatzes.

Durch Finanzierung des von Roland Berger festgestellten Kapitalbedarfs ergibt sich jedoch ein zusätzlicher Kapitalbedarf i.H.v. 2,63 Mio. Euro, der dann auch zu finanzieren ist, so dass letztlich der offene Kapitalbedarf bis 2025 insgesamt **35,3 Mio. Euro** beträgt. Aktuell besteht nach Einsatz aller aktuell möglichen Optionen und Finanzierungsinstrumente eine **Finanzierungslücke von 3,3 Mio. Euro**. Die Gesellschafterversammlung hat den Auftrag an die Geschäftsführung erteilt, diese Finanzierungslücke zu schließen.

Über das Jahr 2025 hinaus veranschlagt die FFG nach ihrem aktuellen Kenntnisstand mit **14,6 Mio. Euro für Investitionen** in den Jahren **2026 bis 2030** einen weiteren Finanzbedarf bei der von Roland Berger empfohlenen Ausrichtung (vgl. Gutachten Anlage 1, Folie 23).

Neben dem notwendigen Finanzbedarf stellen die Grundlagen des Europäischen Beihilferechts zum aktuellen Zeitpunkt erhebliche Herausforderungen für die FFG dar. Durch das Europäische Beihilferecht sind den öffentlichen Gesellschaftern die Rahmenbedingungen vorgegeben. Eine Herausforderung bei der Gestaltung eines Umstrukturierungsplanes würde sein, dass ein ausreichender Eigenbeitrag der FFG (einschließlich des Beitrags Privater) dargestellt werden kann, denn nach dem aktuellen Stand würden keine weiteren staatlichen Mittel nach den Bestimmungen des Beihilferechts möglich sein.

Die FFG ist mit den typischen Herausforderungen eines Regionalflughafens konfrontiert: Erfolgreiche Flughäfen erreichen zwar operativ eine „schwarze Null“ (positives EBITDA), meistens liegt aber ein negatives EBIT aufgrund hoher Abschreibungen vor. Investitionen werden somit i.d.R. nicht aus dem Betrieb erwirtschaftet (vgl. auch Gutachten Anlage 1, Folie 33). Dementsprechend sind Zuschüsse der Gesellschafter häufig notwendig und viele Regionalflughäfen erhalten deshalb (notifizierte) Beihilfen für Betrieb und/oder Investitionen von ihren Gesellschaftern (vgl. Gutachten Anlage 1, Folie 34).

Trotz diverser Tiefschläge in den vergangenen Jahren konnte die FFG immer wieder ein positives Ergebnis vor Zinsen, Abschreibungen und Steuern (EBITDA) erzielen und z.B. in 2017 die notwendigen Investitionen komplett aus dem laufenden Geschäft finanzieren. Dies erfolgte, ohne dass die FFG im EU-beihilferechtlichen Begriffssinne jemals Beihilfen erhielt. Dies unterscheidet die FFG von einer Vielzahl anderer Regionalflughäfen in Deutschland, die bereits hohe Summen solcher (notifizierter) Beihilfen erhalten haben. Bei der FFG hat dies aber gleichzeitig zu einem immer weiterwachsenden Investitionsstau geführt. Erklärtes Ziel der FFG ist es, den positiven EBITDA wieder zu erreichen und zu halten.

Beihilferechtliche Implikationen / Zuwendungen

Das konkrete beihilfenrechtliche Vorgehen wurde eingehend geprüft. Grundsätzlich stehen Flughäfen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, über die sie Finanzhilfen der öffentlichen Hand erhalten können. Bestimmte Maßnahmen bedürfen dabei einer Genehmigung durch die EU-Kommission.

Einer der bestimmenden Faktoren zur Festlegung des konkreten Vorgehens im Fall der FFG war und ist der Umstand, dass der Flughafen kurzfristig Unterstützung benötigt, um den Fortbestand zu sichern. Eine Gewährung von Beihilfen auf Basis der EU-Luftverkehrsleitlinien scheidet aus, da dies ein (u.U. langwieriges) Verfahren bei der EU-Kommission bedeuten würde. Zudem sind auf Basis der aktuellen Luftverkehrsleitlinien im konkreten Fall der FFG keine Betriebsbeihilfen möglich. Gleichzeitig ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass sich der Flughafen aus verschiedenen Gründen, wie dargestellt, seit längerem in einer schwierigen finanziellen Situation befindet. Dies schließt eine Vielzahl von Unterstützungsmöglichkeiten aus, die auf Ebene der EU und nationaler Ebene im Rahmen der Corona-Krise geschaffen wurden.

Nicht alle finanziellen Unterstützungsleistungen der öffentlichen Hand zugunsten von Flughäfen stellen jedoch Beihilfen im Sinne des EU-Rechts dar. Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, gehören nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen im Allgemeinen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. Entsprechend können solche Tätigkeiten auch ohne die Restriktionen des Beihilferechts bezuschusst werden.

Auf Basis der bestehenden Möglichkeiten wurde ein Förderkonzept entwickelt, das auf folgenden Regelungen beruht:

- Bundesrahmenregelung zum Ersatz von Corona-Schäden von Flughafenbetreibern.
- Prinzip der Beihilfefreiheit der Bezuschussung hoheitlicher/nicht-wirtschaftlicher Tätigkeiten
- Bundesrahmenregelung zur Rettung und Umstrukturierung von kleinen und mittleren (auch staatlichen) Unternehmen
- Soweit notwendig: EU-Leitlinien zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen.

Die konkreten Einzelheiten des Vorgehens müssen noch mit der EU-Kommission besprochen werden. Hieraus können sich Abweichungen ergeben.

Die Einzelheiten des geplanten Konzepts sind wie folgt:

a) Ersatz Corona-Schaden

Gemäß § 3 Abs. 1 der **Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze** (Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen an Flugplätze im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19) können beihilfegebende Stellen Zuschüsse zum Ausgleich von Schäden gewähren, die direkt durch die COVID-19 Pandemie in einem Zeitraum vom 4. März 2020 bis zum 30. Juni 2020 entstanden sind. Eine Notifizierung bei der EU-Kommission ist nicht erforderlich.

Die FFG hat den „**Corona“-Schaden** unter Berücksichtigung der Mindereinnahmen auf **gerundet 1,9 Mio. Euro** beziffert. Infolge der Corona- Pandemie, dem erfolgten Lock down mit seinen weitreichenden Folgen ist die Luftverkehrsbranche und der Flughafen Friedrichshafen unverschuldet in eine Schieflage geraten. Ohne die Deckung des entstandenen „Corona“-Schadens besteht das Risiko einer Zahlungsunfähigkeit. Diese muss vermieden werden, da sonst der Flughafen in die Insolvenz rutschen könnte. Die Hauptgesellschafter Landkreis Bodenseekreis und Stadt Friedrichshafen werden den entstandenen Schaden bis zu **je 50%, d.h. jeweils bis zu 950 Tsd. Euro** als verlorenen Zuschuss gewähren. Im Falle einer Beteiligung der Technische Werke Friedrichshafen GmbH an der Finanzierung reduziert sich der Prozentsatz der Beteiligung entsprechend.

Im Falle einer Insolvenz wäre der wirtschaftliche Schaden neben den verlorenen Kapitalzahlungen und dem Darlehen vor allem ein Schaden für den Standort Bodenseekreis aus wirtschaftlicher, politischer und touristischer Sicht. Der Mehraufwand von 950.000 Euro beträgt 0,45 % des städtischen Gesamtaufwandes für die Stadt Friedrichshafen. Eine Deckung erfolgt durch die Corona-Hilfe des Landes.

b) Beihilfefreie Förderung hoheitlicher/nicht-wirtschaftlicher Tätigkeiten

Nach Randnummer 35 der **EU-Luftverkehrsleitlinien** gehören Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen im Allgemeinen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. Demnach sind jedwede Zuschüsse zur Förderung entsprechender Tätigkeiten dem Beihilferecht grundsätzlich entzogen. Zu beachten ist nach Randnummer 37 der Luftverkehrsleitlinien nur, dass die Förderung nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Flughäfen führt. Ausweislich einer jüngsten Entscheidung der EU-Kommission zu einem deutschen Regionalflughafen hat die Bundesregierung jedoch gegenüber der EU-Kommission bereits bestätigt, dass in Deutschland allgemein geltende Rechtsvorschriften die Nichtdiskriminierung zwischen Flughafenbetreibern in Bezug auf die öffentliche Finanzierung der genannten Tätigkeiten, die in den hoheitlichen Zuständigkeitsbereich fallen, sicherstellen.

Bei entsprechender Anwendung dieser Grundsätze können die hoheitlichen/nicht wirtschaftlichen Investitionen beihilfefrei bezuschusst werden. Eine Notifizierung bei der EU-Kommission ist nicht erforderlich.

Die insoweit **möglichen Investitionszuschüsse** wurden von der FFG mit **7,8 Mio. Euro** berechnet. Sie werden von den öffentlichen Gesellschaftern (Stadt Friedrichshafen (inkl. Technische Werke), Land Baden-Württemberg und Landkreis Bodenseekreis) getragen. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich mit 2 Mio. Euro hieran. Die Hauptgesellschafter Landkreis Bodenseekreis und Stadt Friedrichshafen tragen die verbleibenden Investitionszuschüsse bis zu **je 50 %, d.h. jeweils bis zu 2,9 Mio. Euro**. Im Falle einer Beteiligung der Technische Werke Friedrichshafen GmbH an der Finanzierung reduziert sich der Prozentsatz der Beteiligung entsprechend.

c) Vorübergehende Umstrukturierungshilfe

Nach der **Bundesrahmenregelung für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung kleiner und mittlerer Unternehmen** können Unternehmen für einen Zeitraum von 18 Monaten verzinst Darlehen zur Deckung eines akuten Liquiditätsbedarfs erhalten. Der Höchstbetrag ist auf 10 Mio. Euro begrenzt. Eine Notifizierung bei der EU-Kommission ist nicht notwendig.

Die FFG hat ihren akuten Liquiditätsbedarf für die relevanten 18 Monate mit **6,0 Mio. Euro** berechnet. Die öffentlichen Gesellschafter (Stadt Friedrichshafen (inkl. Technische Werke), Land Baden-Württemberg und Landkreis Bodenseekreis) werden hierfür entsprechende verzinst Darlehen ausgeben. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich dabei mit 1 Mio. Euro. Die Hauptgesellschafter Landkreis Bodenseekreis und Stadt Friedrichshafen tragen die verbleibende vorübergehende Umstrukturierungshilfe **als verzinst Gesellschafterdarlehen bis zu je 50%, d.h. jeweils bis zu 2,5 Mio. Euro**. Im Falle einer Beteiligung der Technische Werke Friedrichshafen GmbH an der Finanzierung reduziert sich der Prozentsatz der Beteiligung entsprechend. Innerhalb von 18 Monaten nach Gewährung muss entweder eine Rückzahlung oder ein Übergang in eine Umstrukturierungsbeihilfe erfolgen.

d) Umstrukturierungsbeihilfe

Sofern die als vorübergehende Umstrukturierungshilfe gewährten Darlehen nicht rechtzeitig zurückbezahlt werden können, ist eine weitere Förderung der FFG über Umstrukturierungsbeihilfen möglich. Grundlage hierfür wären dann die **EU-Leitlinien zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen**. Umstrukturierungshilfen auf dieser Grundlage müssen bei der EU-Kommission notifiziert werden.

Notwendig wäre dazu insbesondere die Erstellung eines **Umstrukturierungsplans**, der die langfristige Rentabilität des Unternehmens darstellt und dafür entsprechende Maßnahmen vorsieht. Der Plan müsste zudem die notwendigen **Umstrukturierungskosten** enthalten. Diese könnten grundsätzlich in Höhe von bis zu 50 % von der öffentlichen Hand getragen werden. Weitere 50 % müssten aus einem **Eigenbeitrag** der FFG kommen. Dieser Eigenbeitrag könnte teilweise von der FFG selbst durch eigene Beiträge und müsste zusätzlich durch Beiträge von den privaten Gesellschaftern oder anderen Privaten erbracht werden. Die Einzelheiten würden im Umstrukturierungsplan festgelegt und umgesetzt.

Das als vorübergehende Umstrukturierungshilfe gewährte Darlehen (nebst Zinsen) könnte dann Teil der Umstrukturierungskosten werden (d. h. zum Beispiel in einen Zuschuss gewandelt werden) und entsprechend als Umstrukturierungsbeihilfe gewährt werden.

Auf Basis der aktuellen Planung würde jedoch allein die Umwandlung der als vorübergehende Umstrukturierungshilfe gewährten Darlehen in Höhe von 6 Mio. Euro in Zuschüsse voraussichtlich nicht ausreichen, die notwendigen Umstrukturierungskosten zu decken. Viel-

mehr wäre aktuell mit weiteren förderfähigen investiven Kosten in Höhe von 7,1 Mio. Euro zu rechnen. Von diesen 7,1 Mio. Euro förderfähigen investiven Kosten könnten voraussichtlich aus beihilferechtlichen Gründen nur 3,54 Mio. Euro durch die öffentliche Hand abgedeckt werden. Die Hauptgesellschafter Landkreis Bodenseekreis und Stadt Friedrichshafen würden an diesen **3,54 Mio. Euro** förderfähigen investiven Kosten bei Bedarf die Hälfte, also jeweils **bis zu 1,77 Mio. Euro in Form eines verlorenen Investitionskostenzuschusses** tragen. Im Falle einer Beteiligung weiterer öffentlicher Gesellschafter an der Finanzierung reduziert sich der Prozentsatz der Beteiligung entsprechend. Der verbleibende 50% Anteil müsste durch einen Eigenbeitrag der FFG (z.B. in Form von Beiträgen Privater) gedeckt werden. Dies müsste im Rahmen eines Umstrukturierungsplanes umgesetzt werden.

Die bereits oben skizzierte **weitere Finanzierungslücke** in Höhe von 3,3 Mio. Euro muss, wie von der Gesellschafterversammlung beauftragt, ebenfalls geschlossen werden. Auch dies müsste im Rahmen eines Umstrukturierungsplanes umgesetzt werden.

Die Eckpunkte des Umstrukturierungsplans einschließlich der aktualisierten Finanzierungsvorschläge sowie des notwendigen Eigenbeitragsteils der FFG zur Deckung der Umstrukturierungskosten würden dem Gemeinderat vor einer Notifizierung zur Genehmigung vorgelegt.

Bisherige Gesellschafterdarlehen

Die bereits in der Vergangenheit ausgereichten Gesellschafterdarlehen der öffentlichen Gesellschafter sollen bei Bedarf ganz oder teilweise gewandelt oder deren Konditionen angepasst werden. Die Wandlung bzw. Anpassung muss in Übereinstimmung mit dem EU-Beihilferecht unter Berücksichtigung und in Abstimmung mit dem zu erbringenden Eigenbeitrag der FFG erfolgen und könnte daher auch nur anteilig möglich sein. Die Details würden im Rahmen der Erstellung des Umstrukturierungsplanes oder separat erarbeitet.

Weiterer Finanzbedarf ab 2026

Die FFG plant mit einem weiteren **Finanzbedarf** nach ihrem aktuellen Kenntnisstand **für Investitionen ab 2026 bis 2030** in Höhe von **14,6 Mio. Euro**, d. h. durchschnittlich 2,92 Mio. Euro jährlich. Die Stadt Friedrichshafen beteiligt sich an diesem künftig anfallenden jährlichen Finanzbedarf der FFG mit einem Teilbetrag, höchstens jedoch bis zu 1,5 Mio. Euro jährlich, von 2026 bis 2030.

Umsetzung / Kosten

Mit der beihilferechtlichen Beratung wurde die Kanzlei CMS Hasche Sigle mandatiert. Die bereits beauftragte Leistung der beihilferechtlichen Beratung soll um die Erstellung der Notifizierung bei der EU-Kommission erweitert werden.

Für Beratungsleistungen und das Notifizierungsverfahren durch CMS Hasche Sigle sind derzeit bis zu hälftige Kostenübernahmen von Stadt Friedrichshafen und Bodenseekreis zur Beschlussfassung vorgesehen.

Allgemein gilt und ergibt sich, dass diverse Rechtsfragen noch einer Abstimmung mit der EU-Kommission bedürfen (u.a. da es sich angesichts von Corona um einen Präzedenzfall handelt). Sämtliche hier im Rahmen dieser Sitzungsvorlage zu fassenden Beschlüsse stehen unter dem Vorbehalt der EU-beihilferechtlichen Zulässigkeit. Die Maßgaben des EU-Beihilferechts sind, soweit möglich, bereits berücksichtigt worden.

Für die beihilferechtliche Beratung fallen bis einschließlich 31.08.2020 voraussichtlich bis zu 170.000 Euro an. Die Kosten werden vom Landkreis Bodenseekreis und der Stadt Friedrichshafen je bis zur Hälfte gezahlt.

Für die weitere Beratung und Umsetzung des Notifizierungsverfahrens fallen im Zeitraum zwischen dem 01.09.2020 und dem 31.08.2021 voraussichtlich bis zu 400.000 Euro an. Die Kosten werden vom Landkreis Bodenseekreis und der Stadt Friedrichshafen je bis zur Hälfte gezahlt. Von diesen 200.000 Euro werden 50.000 Euro außerplanmäßig im Haushaltsjahr 2020 zur Verfügung gestellt und 150.000 Euro werden in die Haushaltsplanung 2021 aufgenommen. Sollte diese Summe oder ein Teilbetrag davon vor Inkrafttreten der Haushaltssatzung fällig werden, wird auch dieser (vorläufig) außerplanmäßig zur Verfügung gestellt.

Eine Kostenbeteiligung der weiteren öffentlichen Gesellschafter wird angestrebt, zugunsten deren EU-beihilferechtlicher Verantwortlichkeit dieses Verfahren ebenfalls dient.

Beantragter Finanzbedarf

Für den **Bodenseekreis und die Stadt Friedrichshafen** ergibt sich zusammengefasst bis zum Jahr 2030 jeweils folgender zur Bewilligung beantragter möglicher Finanzbedarf:

Finanzbedarf aus Sicht des Bodenseekreises und der Stadt Friedrichshafen (jeweils) bis 2030			
Corona-Schaden	950.000 Euro	Zuschuss	01.12.2020
CMS Beratungsleistungen	85.000 Euro	Rechnung	bis 31.08.2020
CMS Beratungsleistungen	50.000 Euro	Rechnung	01.09.-31.12.2020
CMS Beratungs- & Notifizierungsleistungen	150.000 Euro	Rechnung	2021
Umstrukturierungshilfe/-beihilfe	2.500.000 Euro	Gesellschafterdarlehen – später evtl. Wandlung in Zuschuss	ab Q I 2021
Hoheitliche Investitionen	2.900.000 Euro	Zuschuss	2022-2025
Anteil weitere förderfähige investive Kosten	1.770.000 Euro	Zuschuss	2022-2025
Wandlung Gesellschafterdarlehen	7.800.000 Euro	Umwandlung, ggf. in Eigenkapital (bis zu)	nach 2022
Anteil Investitionen 2026-2030	7.500.000 Euro	Zuschuss	2026 ff.
Gesamt bis 2030	23.705.000 Euro		

4. Zum Weisungsbeschluss an den Vertreter in der Gesellschafterversammlung der TWF - Beschlusserfordernis

Die TWF hat die Geschicke des Flughafens in der Auf- und Ausbauphase über mehrere Jahre vor und nach der Jahrtausendwende durch Stellung eines Geschäftsführers im Nebenamt sowie kaufmännische Dienstleistungen begleitet. Infolge der wirtschaftlichen Entwicklung und der mangelhaften Erfolgsaussichten sah sich die TWF 2010 gezwungen, die FFG-Anteile in Höhe von 2,45 Mio. Euro vollständig wertzuberichtigen. Damals betrug der Gesellschaftsanteil knapp 9 %. An einer Kapitalerhöhung 2015 nahm TWF nicht teil mit der Folge, dass die Anteilsquote auf den aktuellen Wert von 4,11 % sank. Gleichzeitig wurden Gesellschafterdarlehen ausgereicht, von TWF in Höhe von 144 TEuro. Dieses noch bestehende Darlehen wurde zum Jahresende 2019 ebenfalls vollständig abgewertet. Damit sind bei TWF aktuell keine werthaltigen Vermögenspositionen die FFG betreffend vorhanden. Für die Belange der TWF gilt hinsichtlich jetzt zu fassender Beschlüsse für das FFG-Zukunftskonzept Folgendes:

- a) Die „Erbringung von sonstigen Verkehrsleistungen“ und „die Übernahme kommunaler und regionaler Infrastrukturdienstleistungen“ ist im Gesellschaftsvertrag als Unternehmensgegenstand der TWF vorgesehen (§ 2 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrags).

Ferner sieht § 2 Abs. 3 des Gesellschaftsvertrags der TWF vor, dass die Gesellschaft zu allen Maßnahmen und Geschäften berechtigt ist, durch die der Gesellschaftszweck gefördert werden kann. Sie kann sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben anderer Unternehmen bedienen, sich an ihnen beteiligen oder solche Unternehmen sowie Hilfs- und Nebenbetriebe erwerben, errichten oder pachten.

- b) § 6 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags sieht vor, dass die Organe der Gesellschaft verpflichtet sind, die Gesellschaft im Rahmen ihrer kommunalen Aufgabenstellung ertragswirtschaftlich auszurichten.

Für die Teilnahme an einem FFG-Finanzierungs- und Zukunftskonzept ist die Weisung der Gesellschafterversammlung der TWF erforderlich. Dies ergibt sich aus zwei Aspekten:

- a) Zum einen ist nach § 11 Abs. 3 des Gesellschaftsvertrags der TWF für Beschlüsse über Kapitaleinlagen bei Beteiligungsunternehmen ein zustimmender Gesellschafterbeschluss erforderlich. Bei den einzusetzenden Finanzmitteln handelt es sich voraussichtlich um einen „verlorenen Zuschuss“, mithin eine Zahlung in das Kapital der Gesellschaft, ohne die Möglichkeit der Rückforderung durch den Einlegenden.
- b) Zum Anderen entspricht es der gesellschaftsrechtlichen Treuepflicht, dass die Geschäftsführer alle Geschäfte, die mit besonderem Risiko verbunden sind, der Gesellschafterversammlung zur Genehmigung vorlegt.

Mitwirkung des Aufsichtsrats:

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 24.09.2020 mit der Finanzierung der FFG befasst und mehrheitlich im Sinne des Beschlussantrages Ziffer 10 entsprechende Beschlüsse und Beschlussempfehlungen an die Gesellschafterversammlung erteilt.

Für die **TWF** ergibt sich bis zum Jahr 2030 folgender Finanzbedarf

Corona-Schaden	94.000 €	Zuschuss	01.12.2020
Umstrukturierungshilfe/-beihilfe	248.000 €	Gesellschafterdarlehen – später evtl. Wandlung in Zuschuss	ab Q I 2021
Hoheitliche Investitionen	287.000 €	Zuschuss	2022-2025
Anteil weitere förderfähige investive Kosten	175.000 €	Zuschuss	2022-2025
Wandlung Gesellschafterdarlehen	144.000 €	Umwandlung, ggf. in Eigenkapital (bis zu)	nach 2022
Anteil Investitionen 2026-2030	600.000 €	Zuschuss	2026 ff.
Gesamt bis 2030	1.549.000 €		

Eine Teilnahme der TWF an den Kosten der Beratungsleistungen zur Beihilfe und Notifizierung ist nicht vorgesehen bzw. erfolgt nicht.