

Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

1. Aktueller Geschäftsverlauf und allgemeine Rahmenbedingungen

Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ist einer von zwei Verkehrsflughäfen des Landes Niedersachsen. Er ist Kristallisationspunkt des „Forschungsflughafens Braunschweig“, einem europaweit bedeutsamen Forschungscluster aus universitären Einrichtungen und Forschungsinstitutionen mit rund 3.460 (Stand Ende 2021) hochqualifizierten Mitarbeitern. Er sichert zudem die Luftfahrtanbindung der Unternehmen des Wirtschaftsraumes Südostniedersachsen mit seinem Schwerpunkt Braunschweig-Wolfsburg-Salzgitter. Seine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung wurde gutachterlich bestätigt. Das Kerngeschäft liegt im Forschungsflugbetrieb und im Geschäftsreiseverkehr (Werks-, Gelegenheitscharter- [Taxi-] und Anforderungslinienverkehr). Der Flughafen wird von der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH gemäß ihrem Gesellschaftszweck betrieben.

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

Die Europäische Kommission hat im Februar 2014 die Verordnung (EU) 139/2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze erlassen. Die Verordnung wird ergänzt durch Vorschriften der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu „Certification Specifications“ (CS), annehmbaren Nachweisverfahren („Acceptable Means of Compliance“, AMC) und Anleitungen („Guidance Material“, GM). Laut EASA-Grundverordnung (VO (EG) 216/2008) zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt musste für jeden Flugplatz und seinen Betrieb bis 31. Dezember 2017 ein Zeugnis vorliegen. EASA-Zertifizierungen werden nicht allein wegen der regelmäßigen Auditierungen, sondern wegen erforderlicher tiefgreifend organisatorischer und struktureller Anpassungen auch künftig substantiell zum laufenden Aufwand beitragen.

Die für die nötigen Prüfungen gleichwohl erforderlichen Mittel sind sowohl im Wirtschaftsplan 2022 als auch für die Folgejahre eingeplant.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben sich insbesondere negativ auf die Einnahmen aus Flugbetrieb ausgewirkt. Durch die Einführung von Kurzarbeit und die Reduzierung von Betriebszeiten sowie Verschiebung von Investitions- und Sanierungsmaßnahmen wurden entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen mit Beginn der Pandemie ab März 2020 ergriffen. Um die Corona-bedingt negativ beeinträchtigte wirtschaftliche Situation von Flughäfen zu verbessern und Arbeitsplätze zu sichern, wurde ein Notlagentarifvertrag für den Dienstleistungsbereich der Flughäfen zwischen Verdi und den Arbeitgebervertretern abgeschlossen, durch den eine spürbare Kostenentlastung erreicht werden konnte. Insbesondere für die Verwaltungsbereiche wurde zudem eine Home-Office Regelung umgesetzt.

Positiv hat sich die Erstattung der Flugsicherungskosten auf die Einnahmesituation ausgewirkt. Die maßgeblichen Änderungen des Luftverkehrs-Gesetzes (LuftVG), nach denen zukünftig der Bund für bestimmte Flughäfen die Kosten für die flugsicherungstechnischen Einrichtungen übernimmt wurden am 6. Juli 2021 rechtskräftig. Am 9. August 2021 wurde die auf dem LuftVG basierende entsprechende Änderungs-Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gültig. Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg findet hierbei Berücksichtigung. Seit dem 1. September 2021 wird die Differenz aus den Kosten für die Flugsicherung und den von den Flughafennutzern zu zahlenden Flugsicherungsgebühren seitens des Bundes getragen. Die wirtschaftliche Verantwortung über die Flugsicherung tragen nun die jeweiligen Flugsicherungsprovider, in unserem Fall die Austro Control (ACG).

Zur Optimierung von Geschäftsabläufen wurden in unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens Digitalisierungsprojekte angestoßen bzw. bereits umgesetzt. Weitreichend ist die Einführung eines Dokumentenmanagementsystems, mit dem der gesamte kaufmännische Prozess von der Anforderung über das Vertragsmanagement, bis hin zur Rechnungsprüfung und -bezahlung digitalisiert wurde. Im Personalbereich wurde die bereits implementierte Digitalisierung weiter ausgebaut (u.a. elektronische Zeiterfassung, Überstundencontrolling, etc.). Für die Erfassung und Abrechnung der Flüge wurde aktuell ein neues Flughandbuchsystem implementiert.

Die mediale grundsätzliche Auseinandersetzung mit dem Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg ist weiterhin aktuell. Die proaktive Kommunikation über wesentliche Themen hat die FBW mittels Facebook, Instagram und natürlich auf der eigenen Internetseite verstärkt.

2. Lage des Unternehmens

2.1 Ertragslage

Die Umsatzerlöse haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 842 TEUR auf 4.500 TEUR erhöht.

Wesentlich zur Ertragssteigerung beigetragen haben hierbei die ab 01.09.2021 erfolgten Kostenerstattungen für die Flugsicherung in Höhe von rd. 521 TEUR sowie die weiteren Ansprüche für die Übergangsversorgung in Höhe von 567 TEUR.

Die Umsatzerlöse aus dem Flugbetrieb haben sich aufgrund der Corona-Pandemie insgesamt vermindert. In den einzelnen Bereichen haben sich die Erlöse wie folgt entwickelt:

Erlöse aus Landegebühren (+54 TEUR), Abfertigungsentgelten (+41 TEUR), Anflugentgelten (-134 TEUR), Passagiergebühren (-20 TEUR), Abstellgebühren (+14 TEUR), Luftsicherheitsentgelten (-12 TEUR), PPR-Entgelte (-113 TEUR) durch geringere Flugzeugabfertigungen außerhalb der Corona-bedingten eingeschränkten Öffnungszeiten und Provision für Flugkraftstoffe (-94 TEUR). Desweiteren haben sich die Erlöse aus Mieten und Pachten (-104 TEUR) durch geringere Standplatzmieten auf dem Vorfeld vermindert.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind vor allem aufgrund der im Vorjahr einmalig angefallenen Corona-bedingten Billigkeitsleistung des Landes Niedersachsen (800 TEUR) deutlich (um 1.066 TEUR) gesunken. Sie beinhalten hauptsächlich Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse (2.145 TEUR; i. V. 2.288 TEUR) als Gegenposten zu den entsprechenden Abschreibungen, die die bezuschussten Anlagegüter der Start-/Landebahnverlängerung betreffen. In den handelsrechtlichen sonstigen betrieblichen Erträgen sind weiterhin Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (248 TEUR) enthalten.

Die Betriebskostenzuschüsse im Jahr 2021 verminderten sich um 351 TEUR auf 3.729 TEUR im Vergleich zum Vorjahr.

Der Materialaufwand erhöhte sich um 186 TEUR auf 2.149 TEUR. Insbesondere erhöhten sich die Aufwendungen für den Winterdienst (+ 67 TEUR) aufgrund der Wetterlage und der Aufwendungen für Sicherheit (+ 113 TEUR).

Die Verminderung des Personalaufwandes um 96 TEUR gegenüber dem Vorjahr auf 3.994 TEUR ist im Wesentlichen zurückzuführen auf Auswirkungen im Rahmen des Notlagentarifvertrages.

Die Höhe der Abschreibungen von 3.078 TEUR ist gegenüber dem Vorjahr (3.250 TEUR) leicht um 172 TEUR gesunken.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich um 275 TEUR auf 986 TEUR im Vergleich zum Vorjahr vermindert. Hierbei ist zu erwähnen, dass im Vorjahr größere Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Planänderungsverfahren (421 TEUR) gebildet wurden.

Das negative Finanzergebnis von - 53 TEUR beinhaltet mit 34 TEUR insbesondere Aufwendungen für die Aufzinsung langfristiger Rückstellungen für die Übergangsversorgung der Fluglotsen.

Unter Berücksichtigung der um 351 TEUR gegenüber dem Vorjahr geringeren Betriebskostenzuschüssen weist die Gesellschaft einen Jahresüberschuss 2021 von 416 TEUR aus, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

2.2 Vermögenslage

Auf der Aktivseite verminderten sich die Buchwerte im Sachanlagevermögen um 1.008 TEUR. Zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf den Anlagenspiegel in Anlage 3.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich stichtagsbezogen im Vergleich zum Vorjahr um 2.316 TEUR. Darin sind Forderungen in Höhe von 1.088 TEUR aus der Erstattung von Flugsicherungskosten sowie die Forderungen gegenüber der VW AG (Betriebsmittelzuschuss (981 TEUR) enthalten. Gegenüber Gesellschaftern bestehen Forderungen in Höhe von 18 TEUR.

Die flüssigen Mittel haben sich unter anderem aufgrund der Abwicklung von größeren Investitionsmaßnahmen um 2.868 TEUR auf 7.507 TEUR vermindert.

Der Sonderposten enthält von den Gesellschaftern bzw. Dritten gewährte Investitionszuschüsse für die Finanzierung der erforderlichen Modernisierung der Flughafeninfrastruktur.

Unter den kurzfristigen sonstigen Rückstellungen werden insbesondere Aufwendungen für das Planänderungsverfahren (488 TEUR) und sonstige unterlassene Instandhaltungen (218 TEUR), für übrige Personalverpflichtungen (237 TEUR), Verpflichtungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (254 EUR), sowie für sonstige Verpflichtungen (354 TEUR), hierbei insbesondere für ausstehende Rechnungen, ausgewiesen. Langfristige Rückstellungen bestehen in Form von Versorgungsverpflichtungen für Fluglotsen (2.268 TEUR) sowie für die Ausbaubeiträge Lilienthalplatz (626 TEUR).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich vor allem aufgrund von Tilgungsleistungen für Kredite um 215 TEUR auf 5.133 TEUR vermindert. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich stichtagsbezogen um 261 TEUR vermindert. Die sonstigen Verbindlichkeiten haben sich insbesondere aufgrund geringerer Umsatzsteuerverbindlichkeiten um 1 TEUR vermindert.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält im Wesentlichen mit 882 TEUR gezahlte Betriebskostenzuschüsse aus dem Berichts- und aus Vorjahren, die dem Geschäftsjahr 2022 zugeordnet werden. Hier wurden die Bestimmungen des Beihilferechts hinsichtlich der Rückzahlung von möglicherweise zu viel gezahlten Betriebskostenzuschüssen berücksichtigt.

2.3 Finanzlage

Aus der Kapitalflussrechnung ergeben sich folgende Cashflows:

	<u>TEUR</u>	Vorjahr <u>TEUR</u>
Cashflow auslaufender Geschäftstätigkeit	-4.188	- 2.355
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-2.039	-427
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	<u>3.357</u>	<u>9.220</u>
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	-2.870	6.438

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

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

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

Die Mittelzuflüsse aus der Finanzierungstätigkeit (3.357 TEUR) reichten nicht aus, um den Mittelabfluss auslaufender Geschäftstätigkeit (- 4.186 TEUR) und Investitionstätigkeit (- 2.039 TEUR) zu decken, sodass sich der Finanzmittelbestand stichtagsbezogen um 2.870 TEUR auf 7.505 TEUR verringerte.

2.4 Regionales Umfeld

Eine im Jahr 2000 vorgelegte und in den Jahren 2009, 2013 und letztmalig im Februar 2019 validierte wissenschaftliche Studie über den Standort- und Wirtschaftsfaktor sowie die Entwicklungspotentiale des Forschungsflughafens Braunschweig (sog. „Hübl-Gutachten“) zeigt, dass der Forschungsflughafen mit seinen rund 40 Instituten, Unternehmen und Behörden für die Region unverzichtbar ist. Die am Standort des Forschungsflughafens ansässigen Unternehmen und Institute mit rd. 3.460 Mitarbeitern (Stand Ende 2021) erbringen eine beachtliche Wirtschaftsleistung.

In der Fortschreibung des o. g. Gutachtens (Hübl 2019) wurde für den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg die Bruttowertschöpfung auf mittlerweile knapp 337 Mio. EUR pro Jahr geschätzt. Die fiskalische Umwegrentabilität – der indirekte Nutzen der betreffenden Gebietskörperschaften der Region Braunschweig – wurde dabei mit ca. 10 Mio. EUR angegeben.

3. Zukünftige Entwicklung

Rechtliche Aspekte

Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg wies im Jahr 2009 die Anfechtungsklagen gegen den Planfeststellungsbeschluss weitgehend ab. Der Antragsteil der sog. „Ostumfahrung“ wurde als selbständiger abtrennbarer Teil des Planfeststellungsantrags und der Planfeststellungsbeschluss insoweit für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Nach Klärung inhaltlicher und rechtlicher Fragen wurde das Planänderungsverfahren nach der Fertigstellung von umfangreichen Gutachten von der zuständigen Behörde im 3. Quartal 2020 öffentlich ausgelegt.

Nach derzeitiger Kenntnislage wird eine Rückmeldung seitens der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der von der Flughafengesellschaft eingereichten Stellungnahmen im Jahr 2022 erwartet.

Abwicklung des Erfolgsplans 2021

Das im Wirtschaftsplan 2021 prognostizierte Jahresergebnis 2021 von - 100 TEUR verbesserte sich um 516 TEUR auf 416 TEUR.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um rd. 392 TEUR, wobei aufgrund des erneuten Lock-Downs infolge der Corona-Pandemie rd. 726 TEUR geringere Erlöse aus Flugentgelten erzielt wurden. Die Provisionen aus Flugkraftstoff verringerten sich um rd. 26 TEUR. Durch die Erstattung der Flugsicherungskosten ab 01.09.2021 in Höhe von insgesamt 1.088 TEUR und die Mehreinnahmen aus Mieten und Pachten (+ 71 TEUR) wurden die Einnahmeverluste aus Flugbetrieb mehr als kompensiert.

Die Betriebskostenzuschüsse vermindern sich gegenüber dem Plan um 882 TEUR, da diese im Rahmen der Verabschiedung des Wirtschaftsplans 2022 auf das Geschäftsjahr 2022 übertragen worden sind.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (ohne Berücksichtigung der Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung von 300 TEUR gemäß Wirtschaftsplan 2021) erhöhen sich um 138 TEUR hauptsächlich aufgrund der Auflösung von Rückstellungen (248 TEUR).

Der Materialaufwand ergab Minderausgaben von 164 TEUR. Hierbei reduzierten sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere aufgrund von geringeren Winterdienstaufwendungen im Januar und Februar 2021 gegenüber dem Planansatz um 94 TEUR. Die Aufwendungen der Anlagenunterhaltung etc. innerhalb des Materialaufwandes verminderten sich geringfügig gegenüber dem Planansatz um rd. 70 TEUR.

Beim Personalaufwand ergaben sich Minderausgaben von 1.013 TEUR im Wesentlichen aufgrund des Notlagentarifvertrages (keine prozentualen Personalkostensteigerungen etc.), geringeren Entgelten für Leistungen außerhalb der Betriebszeiten sowie erhöhtes Kurzarbeitergeld.

Die Abschreibungen sind mit 3.078 TEUR gegenüber dem Planansatz um 63 TEUR niedriger ausgefallen.

Die Mehraufwendungen bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 111 TEUR.

Wirtschaftsplan 2022

Der Wirtschaftsplan 2022 weist - vorbehaltlich der nicht absehbaren Folgen und Entwicklungen aus der gegenwärtigen Corona-Krise- einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 100 TEUR aus, wobei Betriebskostenzuschüsse in Höhe von 2.508 TEUR (Vorjahr: 4.117 TEUR) durch entsprechende Zusagen eingeplant werden können. Darin sind die in 2021 abgegrenzten Betriebskostenzuschüsse in Höhe von insgesamt 494 TEUR enthalten. Die durch die VW AG jährlich gezahlten Betriebskostenzuschüsse wurden ab dem Geschäftsjahr 2022 auf eine neue vertragliche Grundlage gestellt und sind daher aus formalen Gründen unter den sonstigen Umsatzerlösen auszuweisen. Nach Verrechnung mit dem Jahresüberschuss 2021 in Höhe von 416 TEUR nebst Gewinnvortrag in Höhe von 1.751 TEUR verbliebe damit plangemäß ein Gewinnvortrag von 2.167 TEUR zum 31. Dezember 2022.

In den Betriebskostenzuschüssen ist ein seitens der Stadt Braunschweig geleisteter zusätzlicher Ausgleich für den Verzicht auf eine Parkplatzbewirtschaftung, in Höhe von 160 TEUR enthalten.

Die im Wirtschaftsplan 2022 enthaltenen Umsatzerlöse aus dem Flugbetrieb fallen aufgrund der Corona-Pandemie erheblich geringer aus als im Jahr 2019 und belaufen sich auf rd. 2.582 TEUR. Zudem wurden in den Umsatzerlösen solche von VW in Höhe von 1.000 TEUR sowie Erstattungen für die Flugsicherungskosten in Höhe von ca. 1,3 Mio. EUR berücksichtigt. Insgesamt wird von Umsatzerlösen in Höhe von 5.892 TEUR ausgegangen.

Wesentliche im Jahr 2022 geplante Investitionsmaßnahmen sind u. a. der Bau der Feuerwache und Kraftfahrzeughalle (2.350 TEUR) und der Ausbau des Hauptgebäudes (1.960 TEUR) sowie verbliebene Investitionen im Zusammenhang mit der Start- und Landebahnverlängerung (290 TEUR), der Bau des Waschplatzes (250 TEUR), der Ersatz der alten Multifunktionshalle (155 TEUR), die Errichtung eines Löschwasserbehälters für den Gebäudebrandschutz (150 TEUR) sowie 130 TEUR für den Ausbau der Flugabfertigung.

4. Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

a) Chancen

Der Flughafen wird durch die Forschung und die regionale Wirtschaft genutzt. Dies sichert sowohl die Standorte der hier angesiedelten Unternehmen und Institutionen als auch die Weiterentwicklung des Forschungsflughafens und der Region. Der Geschäftsreiseverkehr bleibt betriebswirtschaftliches Kerngeschäft des Flughafens und bildet damit die ökonomische Grundlage des Forschungsflughafens. Investitionen für die Abfertigung von geringen Touristikflügen und die damit verbundene Erschließung etwaiger weiterer nachhaltiger Einnahmequellen sind jedoch unverändert nicht geplant.

Die maßgeblichen Änderungen des Luftverkehrs-Gesetzes (LuftVG), nach denen zukünftig der Bund für bestimmte Flughäfen die Kosten für die flugsicherungstechnischen Einrichtungen übernimmt wurden am 6. Juli 2021 rechtskräftig. Am 9. August 2021 wurde die auf dem LuftVG basierende entsprechende Änderungs-Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gültig. Der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg findet hierbei Berücksichtigung. Seit dem 1. September 2021 wird die Differenz aus den Kosten für die Flugsicherung und den von den Flughafennutzern zu zahlenden Flugsicherungsgebühren seitens des Bundes getragen. Die wirtschaftliche Verantwortung über die Flugsicherung tragen nun die jeweiligen Flugsicherungsprovider, in unserem Fall die Austro Control (ACG).

Es greift daher seit diesem Zeitpunkt eine wirtschaftliche Entlastung der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH (und somit für die Gesellschafterinnen). Allerdings besteht weiterhin eine Unsicherheit darin, ob die im Haushaltsplan eingestellten Mittel in Höhe von 20 Mio. € für 2021 und 50 Mio. € jährlich von 2022 bis 2026 zur Finanzierung des Deltas zwischen Flugsicherungseinnahmen und -kosten für alle berücksichtigten Flughäfen und Flugplätze ausreichend sind. Die Geschäftsführung wird daher in den Wirtschaftsplänen der kommenden Jahre im Sinne eines Vorsichtsprinzips nicht von einer 100%igen Kostendeckung ausgehen. Im Sinne des kaufmännischen Vorsichtsprinzips wurde aufgrund der aktuellen Einschätzung der politischen Lage - insbesondere im Hinblick auf die Ukraine-Krise und einer unter Umständen damit verbundenen veränderten Haushaltssituation des Bundes - für die Erstattung der Übergangsversorgung der Lotsen durch den Bund lediglich ein Anteil von 25 Prozent angenommen.

Dieser Anteil kann allerdings aufgrund der politischen Gegebenheiten auch deutlich höher ausfallen und würde in den Folgejahren zu einer entsprechend höheren Erstattung der Übergangsversorgung der Lotsen führen.

Zukünftig wird die Geschäftspolitik der FBW das Thema Klimaschutz noch stärker in den Fokus rücken. So wurde die bestehende Entgeltordnung auch unter Umweltgesichtspunkten überarbeitet und gleichzeitig die Entgelte erhöht. Der mit dem für die Genehmigung der Entgeltordnung zuständigen Ministerium abgestimmte Entwurf tritt ab dem 01.04.2022 in Kraft.

Der Flughafen wird auch zukünftig allein durch den Flugbetrieb (Aviation-Betrieb) kein positives Ergebnis erzielen. Weitere Ertragsmöglichkeiten werden im Rahmen des Masterplanes 2030 analysiert und identifiziert. Es müssen zusätzliche Einnahmequellen aus dem Non-Aviation-Bereich entwickelt werden, um die Ertragslage des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg zu steigern und langfristig zu sichern. Im Rahmen des vom Bund und der Stadt Braunschweig erklärten Ziels, Klimaneutralität bis 2030 zu erreichen, werden derzeit infrastrukturelle als auch betriebliche Faktoren des Flughafens mit Potential einer energetischen Optimierung untersucht, um infolgedessen Energie als auch CO₂ einzusparen.

Um erforderliche Maßnahmen, insbesondere bei der energetischen Sanierung der Gebäudestruktur zu identifizieren, wird die Flughafengesellschaft einen Sachverständigen für Energieeffizienz für die Erstellung eines Sanierungsfahrplans sowie zur Beantragung geeigneter Fördermittel der KfW-Bank hinzuziehen.

Zur Steigerung der Nachhaltigkeit wird vermehrt auf elektrobetriebene Fahrzeuge gesetzt. Die Potenziale zur Reduzierung von Bodenlärm sollen sukzessive realisiert werden. Neben der Beschaffung von leisen Ground Power Units werden erste strombetriebene Klimageräte und elektrische Betriebsfahrzeuge genutzt. Weiterhin ist die Implementierung einer Photovoltaik-Anlage auf dem Dach der neuen Feuerwehrfahrzeughalle eingeplant.

Unterschiedliche Möglichkeiten für einen zukünftigen gewerblichen Drohnenbetrieb, auch am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg, werden weiterhin mit unterschiedlichen Unternehmen diskutiert, um weiterhin reale Drohneneinsätze durchzuführen.

Es wurden im Jahr 2021 unterschiedliche Tests für gewerbliche Drohnenflüge am Flughafen Braunschweig Wolfsburg mit einem am Forschungsflughafen ansässigen Unternehmen durchgeführt.

Des Weiteren wird die Umsetzung einer zukünftigen Entwicklung der Flughafeninfrastruktur berücksichtigt. Das Remote-Tower-Konzeptes (RTC-Konzept) wird am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg vorangetrieben. Der digitale Masterplan des Landes Niedersachsen hält für ein Remote-Tower-Projekt bis zu 5 Mio. EUR bereit. Die erforderliche technische Infrastruktur für einen Remote-Tower-Betrieb (u. a. sog. Außensichtersatz) soll durch Fördermittel finanziert werden. Inzwischen wurde ein entsprechender Förderantrag von der N-Bank beschieden. Als Forschungsprojekt soll ein Remote-Tower-Center Niedersachsen mit Sitz in Braunschweig entwickelt werden. Nach Umsetzung soll die Flugsicherung an den Standorten Braunschweig und Emden von dem neuen Center aus gesteuert werden.

Zwischenzeitlich wurde der Vertrag über die Planung, Errichtung und den Betrieb eines Remote-Tower-Centers mit einem Bewerber geschlossen. Es ist geplant, dass nach dieser erfolgten Vergabe die Inbetriebnahme Ende des Jahres 2023 erfolgen soll. Bereits zum 01. Januar 2023 sollen die bei der Flughafengesellschaft beschäftigten Lotsen im Rahmen eines Betriebsübergangs von dem zukünftigen Betreiber des Remote-Tower-Centers übernommen werden. Die Details des Betriebsübergangs und die letztendlich in diesem Zusammenhang zu bildenden Rückstellungen für die Übergangsversorgung der Lotsen sind noch abzuklären. Es ist nicht auszuschließen, dass die Erstattung der Flugsicherungskosten zukünftig höher ausfallen wird als bisher bilanziell berücksichtigt. Das RTC -Konzept hat zum Ziel, langfristig Effizienzsteigerungen und Kostenersparnisse zu ermöglichen, welche durch die Synergieeffekte der Zentralisierung von Technik und Personal, sowie den Einsparungen von Infrastruktur an den Flugplätzen ermöglicht werden.

Die Erlöspotentiale im Bereich Vermietung und Verpachtung können aufgrund der Anpassung von langfristigen Erbpachtverträgen als auch Mietverträgen gesteigert werden. Erlössteigernd ist zudem die Anhebung des Bodenrichtwerts durch den Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Bereich des Flughafengeländes.

Durch die Übernahme von Bürgschaften durch die Hauptgesellschafter der Städte Braunschweig und Wolfsburg für die notwendige Kreditabsicherung der für den Neubau der Feuerwache und den Ausbau des Hauptgebäudes erforderlichen finanziellen Mittel, können die wichtigsten infrastrukturellen Maßnahmen künftig realisiert werden. Die Bauvorhaben sind u.a. aufgrund behördlicher Anforderungen notwendig geworden.

b) Risiken

Auch im Jahr 2022 wird die Einnahmesituation durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit sehr schwer belastet. Weiterhin gehen wir von massiven Einnahmeverlusten im Vergleich zur Vor-Corona Situation aus. Diese Mindereinnahmen wurden im beschlossenen Wirtschaftsplan des Jahres 2022 berücksichtigt. Die Geschäftsführung, der Betriebsrat und die Führungskräfte betrachten die aktuelle Situation in unterschiedlichen Szenarien sehr engmaschig und definieren gegebenenfalls kurzfristig geeignete Maßnahmen zur Gegensteuerung. Unter anderem wurde die Kurzarbeit eingeführt und ein Notlagentarifvertrag abgeschlossen.

Weitere Veränderungen von Geschäftsprozessen der Geschäftskunden am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg, insbesondere hervorgerufen durch die Corona-Pandemie, allerdings auch durch die aktuelle Kriegssituation in der Ukraine und deren umfangreichen Auswirkungen, sind nicht auszuschließen und können sich daher auf das Aufkommen des Geschäftsreiseverkehrs weiterhin negativ auswirken. Die Gesellschaft kann aufgrund der Konzentration auf signifikante Segmente im Luftfahrtgeschäft die für den Flughafenbetrieb erforderlichen Aufwendungen auch künftig nicht durch eigene Erträge decken. Sie bleibt weiterhin auf Zuschüsse der Gesellschafter angewiesen. Dies gilt auch für notwendige zukünftige Investitionen und Sanierungsmaßnahmen. Die kommunalen Gesellschafter profitieren jedoch von dem Steueraufkommen der am Flughafen ansässigen Unternehmen und Einrichtungen in erheblichem Umfang (s. o. Tz. 2.4).

Aufgrund der aktuellen politischen Lage (Ukraine-Krise) und einer damit verbundenen geänderten Haushaltssituation könnte die künftige Erstattung der Flugsicherungskosten (s.o. Tz. 4 a) Chancen), auch geringer ausfallen als bisher geplant.

Behördliche Anforderungen an Luftverkehr, Flughafenbetrieb und Luftsicherheit erhöhen sich weiter. Dies erfordert erhöhte sachliche und personelle Aufwendungen. Durch die von der Politik zum Ziel gesetzte Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 werden voraussichtlich erhöhte Investitionen etc. erforderlich werden.

Die aus der Klimaschutzdiskussion hervorgegangene Anhebung der Luftverkehrssteuer wird auch die gewerblichen Flüge am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg betreffen. Die Luftverkehrssteuer ist von den Nutzern der Flüge zu zahlen. Weiterhin sieht die Geschäftsführung keine negativen Auswirkungen der Steueranhebung auf die Verkehrszahlen.

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

Das Planänderungsverfahren, welches im Juni 2020 bei der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eingereicht wurde, kann künftige derzeit unvorhersehbare Maßnahmen erfordern. Das Verfahrensrisiko etc. wurde bereits durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt.

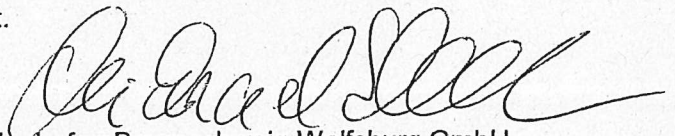
Der Monitoringbericht aus 2017 hat einen optimierungsbedürftigen Zustand der Ausgleichs- und Ersatzflächen aufgezeigt. Zwischenzeitlich wurden wichtige Maßnahmen getätigt. Im Jahr 2021 wurden wichtige Pflege- und Nachpflanzungsarbeiten durchgeführt, für welche im Jahr 2018 ein mittlerer sechstelliger Betrag zurückgestellt wurde. Weitere Pflege- und Aufforstungsarbeiten werden im Jahr 2022 und Folgejahren insbesondere durch eigenes Personal durchgeführt. Zur engmaschigen Kontrolle der Entwicklungszustände der Flächen wurde im Jahr 2021 ein außerplanmäßiges Monitoring durchgeführt. Weiterhin besteht seit dem 01.01.2021 ein Betreuungsvertrag mit den Niedersächsischen Landesforsten, um eine fachliche Betreuung sicherzustellen.

Aufgrund aktueller Bauvorhaben auf den an die Strukturförderung Braunschweig in Vorjahren verkauften Flächen wurden größere Aufwendungen aufgrund von Altlastenbeseitigungen im Bereich einer ehemaligen Betriebstankstelle etc. für die Gesellschaft notwendig. Diese Risiken wurden bei den Rückstellungen entsprechend berücksichtigt. Aufgrund der vertraglichen Vereinbarungen bleibt die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH auch nach dem Verkauf für Gutachten und Altlastensanierungen verantwortlich.

Die durch die VW AG jährlich gezahlten Betriebskostenzuschüsse wurden ab dem Geschäftsjahr 2022 auf eine neue vertragliche Grundlage gestellt werden, so dass diesbezüglich weiterhin Planungssicherheit besteht.

Da bisher eine aussagekräftige zukunftsorientierte Strategie (Business- und Masterplan) fehlt, werden im Jahr 2022 entsprechende Pläne für Handlungsempfehlungen, die den Zeitraum bis zum Jahr 2030 erfassen, erarbeitet.

Braunschweig, den 12. März 2022



Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH

Michael Schwarz
Geschäftsführer