

## Zur wirtschaftlichen Lage des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg

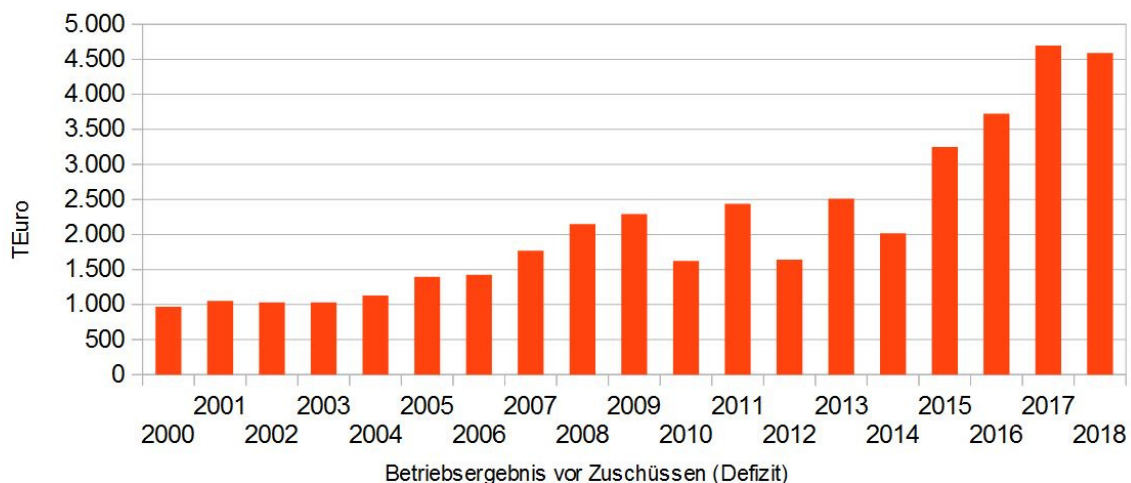
Das privatwirtschaftliche Unternehmen Volkswagen AG erhielt aufgrund politischer Vorgaben für seinen Flugbetrieb einen Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg unter erheblicher Vernichtung von Wald und auf Kosten des Steuerzahlers. Die Folgekosten waren aber offensichtlich unterschätzt worden.



### Gegenwärtige Situation

Der Betrieb des Flughafens ist seit über 18 Jahren defizitär. Zur Erzielung eines halbwegs ausgeglichenen Jahresabschlusses leisten die Städte Braunschweig und Wolfsburg sowie VW Betriebskosten-Zuschüsse in Millionenhöhe. Zusätzlich wurden Abschreibungen als Einnahmen verbucht und Vermögenswerte verkauft.

### Flughafen Braunschweig-Wolfsburg



Erschwerend: Die Gesellschafter des Flughafens haben ihre Betriebskosten-Zuschüsse seit 2016 auf 2,8 Mio. Euro gedeckelt. Die Stadt Braunschweig will prüfen, ob der Flughafen ab 2024 ohne Zuschüsse auskommen kann. Beihilfen zum laufenden Unterhalt von Flughäfen sind nach einer Leitlinie der EU nur noch bis Ende 2023 erlaubt.

## Strategische Neuausrichtung des Flughafens

Thies Hinckeldeyn soll als einer der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft die strategische Neuausrichtung des Flughafens vorantreiben. In seine Zeit als Vorstandsvorsitzender der Braunschweiger Verkehrs-AG fielen das Twin-Line-Konzept, das Metrolinien-Konzept und ein umstrittenes Sparkonzept. Am Ende stand die vorzeitige und einvernehmliche Auflösung seines Vertrags.

Hinckeldeyn soll sich auf ein Gutachten der amd.sigma GmbH zur Struktur der Flughafengesellschaft stützen. Das Gutachten müsse erst noch mit den Gesellschaftern abgestimmt werden, heißt es. Geht es hier um ein Gutachten oder nur um ein Konsenspapier?

### Denkansätze

1. Ein Gutachten (Hübl, 2013) weist eine jährliche Bruttowertschöpfung von 300 Mio. € als gesamtwirtschaftliche Wirkung des Flughafens mit erheblichen katalytischen Vorteilen für dessen Umfeld aus. Eine angemessene Beteiligung des Flughafens an dieser Wertschöpfung könnte dessen Fortbestand sichern.
2. Vorteile einer Ausweisung als Sonderflughafen wären der Entfall von Aufwendungen als Verkehrsflughafen, die Möglichkeit zur Abweisung kostenträchtiger Verkehre und Zugangsmöglichkeiten zu öffentlichen Förderprogrammen.
3. Eine Übereignung des Flughafens an den Hauptnutzer VW oder an einen Investor würde die öffentliche Hand unmittelbar entlasten.
4. Mit einer Überführung des Flughafens in eine Betreibergesellschaft könnten Einnahmen auch aus nicht-luftfahrtbezogenen Aktivitäten generiert werden.

Bei den Denkansätzen 2 – 4 erhebt sich allerdings die Frage, in wie weit erhaltene Fördermittel der öffentlichen Hand zurückgezahlt werden müssen.

Bleibt das Realloptionsproblem: „Solange Flughäfen über ein Management verfügen, gibt es Menschen, welche über die Chancen eines Flughafens nachdenken und deren Realisierung vorantreiben. Eine Schließung des Flughafens beendet diese Tätigkeiten. Sollten sich nach einer Schließung Chancen ergeben, gibt es niemanden mehr, der diese ergreift und realisiert. Es liegt eine sog. Realoption vor, welchen den Weiterbetrieb trotz laufender Verluste rechtfertigt.“ [1].

### Fazit

Keine greifbaren Vermarktungsmöglichkeiten und kaum mehr verfügbare Flächen lassen die Chancen des Flughafens für die Zukunft eher gering und die Risiken eher hoch erscheinen. Die größten Risiken mögen jedoch im Management des Flughafens zu sehen sein, das eingezwängt in politische Vorgaben sich dem Anschein nach vorwiegend auf steigende Zuschüsse verlassen hat.

Dipl.-Ing. Ralf Beyer

[1] Ein Flughafenkonzept für NRW - Grundzüge einer rationalen Flughafenpolitik  
Prof. Dr. Friedrich Thießen, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, TU Chemnitz, 2016