

## **Stellungnahme zur Untersuchung**

### **„Finanzierung und betriebswirtschaftliche Analyse“ (Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Kieler Flughafengesellschaft)**

**(Revisions- und Treuhandkommanditgesellschaft (rt), Kiel)**

#### **Gliederung:**

- 1. Einleitende Bemerkungen**
- 2. Wesentliche Kritikpunkte**
- 3. Zusammenfassung**
- 4. Anlagen**

## 1. Einleitende Bemerkungen

Für diese wichtige Fragestellung liegt kein unabhängiges eigenständiges Gutachten vor, sondern nur eine Zusammenstellung von nicht weiter untersuchten Ausgangszahlen der Kieler Flughafengesellschaft (KFG), die einer „allgemeinen Plausibilitätsprüfung“ unterzogen wurden. Zur Richtigkeit und Angemessenheit dieser Daten bezieht die beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft keine Stellung.

## 2. Wesentliche Kritikpunkte

- Zahlreiche Planungsansätze sind nicht angemessen, so z.B.
  - Die angenommene Preissteigerungsrate von 1,5% für jeweils 2 Jahre für die laufenden Kosten ist zu niedrig angesetzt.
  - Die jährlichen Steigerungen der Flugbewegungen im Linienverkehr sind zu hoch angesetzt.
  - Die angenommene Steigerungsrate bei den Flugpassagieren ist mit durchschnittlich 8,8% (2001-2011) viel zu hoch angesetzt.
  - Der Sicherheitszuschlag für die Investitionen sind mit 15% zu niedrig angesetzt.
  - Die Investitionskosten für die erforderliche Aufschüttung der Start- und Landebahn und des Taxiways sind nicht ausreichend berücksichtigt.
  - Die jährlichen Steigerungen der Betriebskosten, insbesondere nach Fertigstellung ab 2006, sind zu niedrig angesetzt.
- Nach 2006 erhöhen sich die Einnahmen des Flughafens schlagartig. Diese Erhöhung ergibt sich aus einem Abbau der bis dahin gültigen 50%igen Rabattierung der Landeentgelte. Nur für neue Linien soll die Rabattierung weiterhin gelten. Es ist nicht plausibel, dass nach 2006 eine 50%ige Verteuerung am Markt durchsetzbar sein soll, ohne dass dies zu Einbrüchen bei der Frequentierung des Flughafens führt. Warum kann man dann die Landeentgelte nicht bereits heute erhöhen, um die laufenden Defizite des Flughafens zu reduzieren?
- Das Betriebsergebnis (Einnahmen minus Ausgaben) vor Abschreibungen, die nur auf die mit Eigenmitteln finanzierten Investitionen berechnet wurden, ist von 2001 bis 2011 durchgehend negativ – auch ab 2006, nach Fertigstellung des erweiterten Flughafens. Von 2001 bis 2011 beträgt das negative Betriebsergebnis insgesamt (akkumuliert) 16,5 Mio. DM, für die Jahre nach dem Ausbau 2006 bis 2011 immer noch 8,7 Mio. DM. Es werden nicht einmal die anfallenden Kosten verdient!
- Das Betriebsergebnis nach Abschreibungen ist noch deutlicher im Minus. Selbst im Jahre 2011 machen die Betriebsverluste noch 40% der gesamten Betriebsleistung (Umsätze) aus. Diese Strukturdaten sind ein deutliches Indiz dafür, dass auch weit nach 2011 Betriebsverluste realisiert werden, und dieses vor dem Hintergrund steigender Aufwendungen für Reparatur-Ergänzungs- und Erneuerungsinvestitionen.

- Bei der Betrachtung des Szenarios 1 (keine Startbahnverlängerung) geht die KFG unrealistischerweise von rd. 14 Mio. DM Investitionen aus, obwohl bei dieser Variante der Flugbetrieb 2011 auf Grund sinkender Akzeptanz eingestellt werden muss. Ein solcher Ansatz ist bei sinkenden Erträgen nicht nachvollziehbar. Die Personalkosten bleiben dennoch erstaunlicherweise konstant und machen mit 2,7 Mio. DM schließlich knapp 90% des gesamten Umsatzes aus.

### **3. Zusammenfassung**

- Trotz dieser unrealistischen Ausgangsdaten ergibt sich für alle betrachteten Szenarien mit und ohne Ausbau aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein geradezu vernichtender Befund. Das Betriebsergebnis ist vor und nach Abschreibungen durchgehend negativ.
- Die Abschreibungen sind lediglich auf den Eigenanteil der KFG berechnet. Bei wirtschaftlicher Betrachtung heißt dies aber, dass diese viel zu niedrig angesetzt sind. Der Wertverfall der neuen Anlagen tritt unabhängig von einer Abschreibung ein. Unterlassene Abschreibungen führen deshalb zwangsläufig zu höheren laufenden Bezuschussungen durch die Gesellschafter, wenn der Betrieb des Flughafens funktionsfähig bleiben soll.
- Das Land Schleswig-Holstein und die Stadt Kiel werden Jahr für Jahr die jährlichen Fehlbeträge ausgleichen müssen. Diese betragen bis 2011 knapp 26 Mio. DM, und zwar bei einer Finanzierung der Investitionen mit öffentlichen Mitteln von 70%. Eine geringere Förderung würde das Ergebnis noch weiter verschlechtern.
- Die Behauptung, der Ausbau des Kieler Flughafens sei wirtschaftlich, kann bei diesen Zahlen nur Erstaunen hervorrufen!