



Die Investitionslücke im Flugverkehrsmanagement schließen

Neue Investitionen in ein leistungsfähigeres Flugverkehrsmanagement (*Air Traffic Management – ATM*) sollen sicherstellen, dass die Ziele der EU-Initiative „Single European Sky“ für einen einheitlichen europäischen Luftraum erreicht werden.

Im Flugverkehrsmanagement wird derzeit verstärkt in die technologische Komponente der „Single European Sky“-Initiative (SES), des Rechtsrahmens für den europäischen Luftverkehr, investiert. Der Druck auf das Flugverkehrsmanagement wird in den kommenden Jahren zunehmen, denn der stetig wachsende Flugverkehr muss bewältigt werden – und das so sicher, kosten- und flugeffizient und umweltfreundlich wie möglich.

Dafür sind weitere Investitionen erforderlich. Auch für die Einführung modernerer Technik im Rahmen des SESAR-Programms (Single European Sky ATM Research) unter der Federführung des SESAR Deployment Managers wird Geld benötigt.

Die Europäische Investitionsbank (EIB) möchte die Einführung neuer ATM-Technologien unterstützen und dafür entsprechende Finanzierungsinstrumente anbieten. Ihr Team für Neue Produkte und Sonderaktivitäten (NPST) entwickelt neue Finanzprodukte und Konzepte, die speziell auf den Investi-

ATM-Projekte können beispielsweise im Rahmen der Connecting-Europe-Fazilität (CEF) gefördert werden. Deren Mittel reichen jedoch nicht aus, um alle notwendigen Entwicklungsprojekte zu unterstützen. Bei der allgemeinen Ausschreibung der CEF für ATM-Projekte wurden im Jahr 2015 Fördermittel in Höhe von 1,2 Milliarden Euro für Projekte mit einem Gesamtvolumen von 2,45 Milliarden Euro beantragt. Tatsächlich wurden 700 Millionen Euro bereitgestellt, womit rund 30 Prozent des gesamten Projektvolumens abgedeckt werden konnten. Offensichtlich klafft bei den Finanzierungen eine Lücke zwischen Angebot und Nachfrage.

Mit Unterstützung der Europäischen Kommission über den EFSI (Europäischer Fonds für strategische Investitionen) und ähnliche Initiativen kann die Europäische Investitionsbank helfen, diese Lücke zu schließen. Sie kann dazu beitragen, dass alle Beteiligten – Flugsicherungsorganisationen, die zivile Luftfahrt und Flughäfen – technische Neuerungen rasch und in vollem Umfang nutzen können.





Mit der vorliegenden Broschüre möchten wir die Akteure in der Branche auffordern, die EIB anzusprechen und gemeinsam mit ihr Finanzierungsstrukturen und/oder Investitionsplattformen zu entwickeln, die den Kriterien der EIB sowie von Geschäftsbanken und institutionellen Anlegern entsprechen. Das Ziel lautet, Finanzierungsengpässe im ATM-Bereich zu überwinden, wie sie etwa bei der synchronen Einführung neuer Technologien bestehen.

tionsbedarf der ATM-Branche abgestimmt sind. Gleichzeitig greift die EIB auf die technische Expertise und die Sektorkenntnisse ihrer Direktion Projekte zurück. So kann sie umfassende Lösungen anbieten, um Finanzierungslücken zu schließen.

Wir wenden uns damit an alle Akteure im Flugverkehrsmanagement, einschließlich derjenigen, die in die Ausrüstung am Boden und an Bord investieren, sowie an potenzielle Finanziers:

- Flugsicherungsorganisationen
- Flughäfen
- die zivile Luftfahrt
- politische Entscheidungsträger und Regulierungsbehörden
- Darlehensgeber und Investoren aus dem privaten Sektor

Die EIB

Die Europäische Investitionsbank ist die Bank der Europäischen Union und vertritt die Interessen der EU-Mitgliedstaaten. Sie arbeitet eng mit den EU-Organen zusammen, um eine erfolgreiche Umsetzung der Ziele der EU zu unterstützen. Zu diesem Zweck bietet die Bank Kredite, Garantien, Mikrofinanzierungen und Kapitalbeteiligungen sowie Mittelbündelungsprodukte (Kombination von Mitteln der EIB und der EU) und Beratungsleistungen an.

Die EIB ist der größte multilaterale Darlehensgeber und Anleiheemittent weltweit; sie nimmt an den internationalen Kapitalmärkten Mittel auf und leitet sie zu günstigen Konditionen an ihre Kunden weiter, die damit solide Investitionsprojekte finanzieren.

Die Darlehensnehmer profitieren dabei von den günstigen Kapitalkosten der EIB und passgenau auf ihre Projekte zugeschnittenen Lösungen, z. B. Rückzahlungspläne, die auf die künftigen Cashflows abgestimmt werden, oder Instrumente zur Bonitätsverbesserung. Projekte, für die ein Darlehensantrag gestellt wird, müssen bankfähig und



technisch tragfähig sein; es werden keine Zuschüsse gewährt. Die EIB kann bis zu 50 Prozent der Projektkosten bereitstellen, die restlichen Mittel werden von den Mitgliedstaaten, aus EU-Fördermitteln, vom privaten Sektor oder aus einer Kombination dieser Quellen aufgebracht.

Wir finanzieren Projekte aus zahlreichen Wirtschaftszweigen, von Energie und Verkehr bis hin zur Bildung. Im Verkehrssektor engagiert sich die Bank im Straßen- und Schienenverkehr, im öffentlichen Verkehr, in der Luftfahrt und in der Schifffahrt.

Zusammenarbeit zwischen EIB und SDM

Die EIB unterstützt in enger Zusammenarbeit mit dem SESAR Deployment Manager (SDM) die Einführung des Pilot Common Project (PCP). Der SDM koordiniert die Modernisierung der Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement in Europa. Seine Hauptaufgabe ist es, ein Programm für die Einführung der SESAR-Konzepte und Technologien zu entwickeln, vorzustellen und umzusetzen und die einzelnen Implementierungsprojekte sowie die dafür nötigen Investitionen aufeinander abzustimmen und die übergreifende Koordination vorzunehmen.



Unsere Produkte

Die EIB verfügt über eine breite Palette an Finanzierungsprodukten, die für alle Akteure in der Luftfahrt – je nach ihren Bedürfnissen und ihrer Größe – etwas bietet. Das traditionelle Darlehensgeschäft der EIB lässt sich in drei Hauptkategorien einteilen:

- a) **Direktdarlehen** sind besonders gut für Partner geeignet, die umfangreiche Investitionen durchführen, die sie über Darlehen oder durch eine Projektfinanzierung finanzieren.
- b) **Programmdarlehen** haben einen thematischen oder geografischen Schwerpunkt.
- c) **Rahmendarlehen** sind besser für kleinere Investitionen geeignet, die über zwischengeschaltete Institute finanziert werden.

“ Die EIB vergibt seit vielen Jahren Darlehen an die Luftfahrt und unterstützt dadurch die Ziele der EU. Wir möchten dieses Engagement fortsetzen und aktiv zur Modernisierung der Technologie im Flugverkehrsmanagement beitragen, damit die Vorgaben der EU erfüllt werden können.

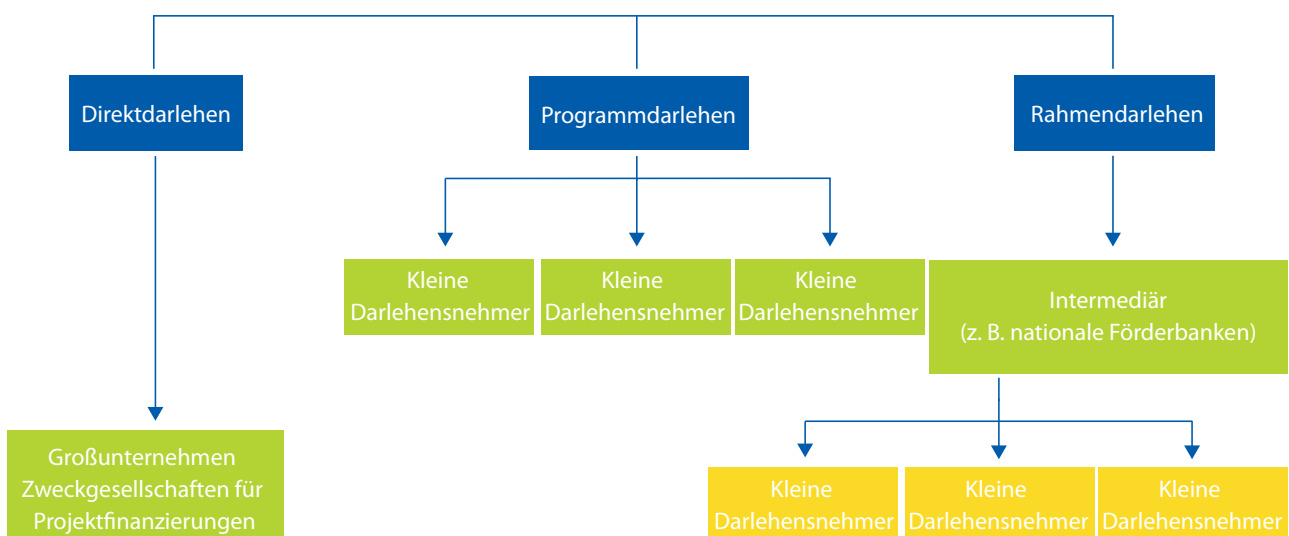


Abb. 1



Direktdarlehen

Konzept:

Einzelarlehnen an einen Darlehensnehmer.

Mindest-Darlehensbetrag: ca. 25 Mio. EUR

Beitrag der EIB zu den Gesamtprojektkosten: 50 %

Förderfähig:

- Kauf von Vermögenswerten
- Software und Lizenzen
- Installation
- Einmalige Schulungsmaßnahmen
- Investitionsausgaben

Prüfungsverfahren:

- Kosten-Nutzen-Analyse
- Bonitätsanalyse
- Technische Analyse



Zugang:

Der Antragsteller kann sich direkt an die EIB wenden.

Fallbeispiel:

Die italienische Flugsicherung ENAV erhielt ein Darlehen in Höhe von 250 Mio. EUR (45 % der gesamten Projektkosten). Die Mittel sind für die Einführung der 4-Flight- und ATM-Infrastruktur im Zeitraum 2014-2020 bestimmt, die für das SESAR-Programm benötigt wird.



Anwendbarkeit auf den ATM-Markt:

Wie das Beispiel ENAV zeigt, können sich Projektträger für ein großes Projekt mit einem Volumen von über 50 Mio. EUR direkt an die EIB wenden und ein flexibles und maßgeschneidertes Darlehen beantragen. Diese Möglichkeit können z. B. Flugsicherungsorganisationen zur Modernisierung ihres ATM-Systems oder Flughäfen zur Modernisierung ihrer ATM-Infrastruktur nutzen.



Programmdarlehen und Rahmendarlehen

Programmdarlehen:

Mehrere Darlehensnehmer können Einzeldarlehen für bestimmte Investitionen, die auf einem gemeinsamen Business Case beruhen, erhalten.

Mindest-Darlehensbetrag: entfällt

Beitrag der EIB zu den Gesamtprojektkosten: 50 %

Förderfähig:

- Kauf von Vermögenswerten
- Software und Lizenzen
- Installation
- Einmalige Schulungsmaßnahmen
- Investitionsausgaben

Prüfungsverfahren:

- Kosten-Nutzen-Analyse auf der Programm-/Rahmenebene
- Individuelle Bonitätsanalyse

Zugang:

Der Antragsteller für das Darlehen kann sich direkt an die EIB wenden.

Fallbeispiel:

Für den Kauf von Schienenfahrzeugen für den Regionalbahnverkehr in Frankreich wurde ein Programmdarlehen vergeben. Die EIB stellte für die Modernisierung des rollenden Materials in mehreren französischen Regionen eine Finanzierung in Höhe von 750 Mio. EUR (rund 50 % des Mittelbedarfs) bereit. Die einzelnen französischen Regionen treten als Darlehensnehmer und Projektträger auf, der Kauf wird jedoch von der SNCF im Namen der Regionen durchgeführt.

Rahmendarlehen:

Mehrere Darlehensnehmer können über einen Intermediär Einzeldarlehen für bestimmte Investitionen, die auf einem gemeinsamen Business Case beruhen, erhalten.

Mindest-Darlehensbetrag: entfällt

Beitrag der EIB zu den Gesamtprojektkosten: 50 %

Förderfähig:

- Kauf von Vermögenswerten
- Software und Lizenzen
- Installation
- Einmalige Schulungsmaßnahmen
- Investitionsausgaben

Prüfungsverfahren:

- Kosten-Nutzen-Analyse auf der Programm-/Rahmenebene
- Individuelle Bonitätsanalyse

Zugang:

Über den Intermediär oder in der Regel über den Europäischen Investitionsfonds (EIF), der mit nationalen Förderbanken zusammenarbeitet.

Fallbeispiel:

Die EIB stellte ein Rahmendarlehen bereit, damit kleine und mittlere Unternehmen, Krankenhäuser und Ausbildungsinstitute High-Tech-Ausrüstung leasen konnten.

Die Endkreditnehmer in Frankreich, Spanien, Belgien und den Niederlanden erhielten über die Société Générale Gruppe als Intermediär Zugang zu den Mitteln.

Anwendbarkeit auf den ATM-Markt:

Beide Produkte können an den ATM-Markt angepasst werden. So ließe sich z. B. ein Business Case für Investitionen wie eine vorgeschriebene Modernisierung der Avionik erstellen. Dann könnte die EIB einen vereinbarten Finanzierungsrahmen bereitstellen, wobei die Gelder entsprechend der EIB-Vergabepaxis (Bonitätsanalyse, Zinsfestsetzung usw.) in Anspruch genommen werden. Dies könnte eine praktische Lösung für Projekte sein, die die gesamte Branche betreffen, aber kleine Einzelinvestitionen erfordern. Beispiele wären die Finanzierung der allgemeinen Sprachkommunikation im Flugverkehr (8.33) oder die Ausrüstung mit Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) durch Intermediäre. Für den kommerziellen Flugverkehr käme die Ausrüstung mit Datalink in Frage, oder die Flughäfen könnten die Umstellung auf das Ground-Based Augmentation System (GBAS) finanzieren.



Unterstützung der ATM-Branche

Die vorhandenen Finanzierungsprodukte der EIB können für eine Vielzahl von Darlehensnehmern mit einem gemeinsamen Business Case angepasst werden. So ließe sich eine große Bandbreite an Finanzierungsbedürfnissen mit Hilfe von Durchleitungsdarlehen decken. Die EIB steht bereit, um für diesen Sektor Finanzierungen bereitzustellen, zumal er von der EU-Kommission unterstützt wird, das Volumen des EFSI und ähnlicher Initiativen erhöht wurde und sie über eigene technische Expertise auf diesem Gebiet verfügt.

Unseres Erachtens können maßgeschneiderte Finanzierungen, ergänzt durch Zuschüsse oder privates Kapital, und ein koordinierter Finanzierungsansatz weitere Investitionen in der ATM-Branche ermöglichen, sodass neue Technologien synchron eingeführt und Netzwerkvorteile genutzt werden können.

Maßgeschneiderte Finanzierungen

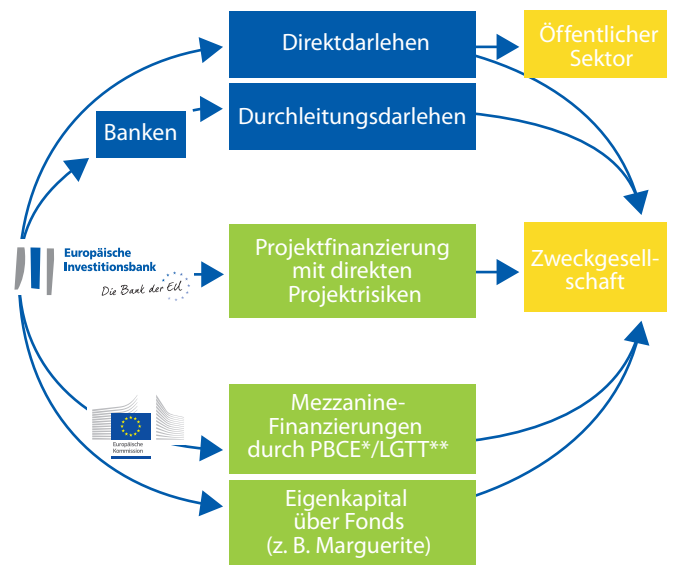
Bei Finanzierungsinstrumenten wie z. B. Darlehen können der Schuldendienst und die Erträge aus den Investitionen aufeinander abgestimmt werden. Dazu werden die Rückzahlungen entsprechend angepasst, oder die Kapitalrückzahlung erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt.

Maßgeschneiderte Finanzierungen können z. B. wie folgt aussehen:

- **Angepasste Kapitalrückzahlungen:** Der Großteil der Kapitalrückzahlung kann gegen Ende der Laufzeit erfolgen, sodass der Rückzahlungsplan besser auf die Nettoerträge aus den Investitionen abgestimmt ist.
- **Garantien:** Zur Unterstützung des Implementierungspartners kann eine Finanzgarantie abgegeben werden, sodass die finanziellen Verbindlichkeiten auch dann erfüllt werden können, wenn die angestrebten Kosteneinsparungen oder sonstigen Erträge nicht realisiert werden.
- **Aggregationsplattform:** Ein Darlehen oder eine Garantie kann an einen Intermediär ausgereicht werden, der die Finanzierung an die einzelnen Endbegünstigten weiterleitet.
- **Mittelbündelung:** Vergünstigte Mittel können mit einem Darlehen oder einer Garantie kombiniert werden, um das Risiko bestimmter Finanzierungsgeschäfte für die Intermediäre zu reduzieren und die Finanzierungskosten für die Enddarlehensnehmer zu verringern.

Finanzierungsinstrumente der EIB

Neben den klassischen erstrangigen Darlehen bietet die EIB zahlreiche andere Finanzierungsprodukte an, darunter Instrumente zur Bonitätsverbesserung oder Eigenkapital-



* Bonitätsverbesserung für Projektanleihen

** Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte

Abb. 2

und Quasi-Eigenkapitalfinanzierungen (Hybride), die auch von der EU-Kommission unterstützt werden können. Diese Instrumente ermöglichen es, im Fall eines Marktversagens oder in einem ungünstigen Investitionsumfeld einzugreifen.





So kann z. B. durch Instrumente zur Bonitätsverbesserung das Rating erstrangiger Verbindlichkeiten erhöht werden, sodass der private Sektor, d. h. Geschäftsbanken oder institutionelle Anleger, eher dazu bereit sind, ihrerseits Mittel bereitzustellen. Dadurch kann das Darlehensvolumen insgesamt gesteigert werden.

Der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI) ist eine gemeinsame Initiative der EIB-Gruppe und der Europäischen Kommission, um die derzeitige Investitionsschwäche in der EU zu überwinden und Mittel aus dem Privatsektor für strategische Investitionsprojekte zu mobilisieren. Weitere Einzelheiten zur EFSI-Initiative finden Sie auf unserer Internetseite unter <http://www.eib.org/efsi/>.

Zusammenfassung

Für Großprojekte können Direktdarlehen zur Verfügung gestellt werden. Bei entsprechender Nachfrage können Rahmen- oder Programmdarlehen eingerichtet werden. Die Darlehen der EIB werden durch maßgeschneiderte Finanzierungskomponenten ergänzt, die auf den Bedarf des Sektors sowie die Cashflow-Profile einzelner Projekte oder Programme abgestimmt sind. Außerdem bietet die EIB verschiedene Instrumente zur Bonitätsverbesserung sowie Beteiligungsinstrumente an, um den Darlehensnehmern zu

helfen, das erforderliche Kapital aufzubringen. Die Produkte der EIB könnten daher für zahlreiche Investitionsvorhaben und Akteure im ATM-Bereich von Interesse sein, zumal gegebenenfalls eine Förderung der EU über den EFSI oder ähnliche Initiativen in Anspruch genommen werden kann. Insgesamt ließe sich die Finanzierungslücke verringern, wenn Darlehensgeber aus dem privaten Sektor die Finanzierungsangebote der EIB und eventuelle Zuschüsse ergänzen würden. Die EIB hat den Verkehrssektor bereits in der Vergangenheit stark unterstützt und begrüßt es, wenn sich Vertreter der Branche in die Entwicklung neuer Finanzierungsprodukte einbringen.

Die nächsten Schritte

Die EIB wird weiterhin mit der EU-Kommission, dem SDM und anderen Branchenakteuren zusammenarbeiten, um den Finanzierungsbedarf zu ermitteln und darüber zu sprechen, wie die Bank einzelne Projekte vor dem Hintergrund des EFSI und ähnlicher Initiativen unterstützen kann. Dabei geht es vor allem um Mittel und Wege, um etwaige Investitionshindernisse in der ATM-Branche zu überwinden und eine synchrone Einführung von Infrastrukturanlagen und Technologien zu unterstützen. Da die EIB maximal 50 Prozent der Gesamtkosten eines Projekts finanzieren kann, ist ein solider Business Case wichtig; der Schuldendienst muss sich aus den Erträgen finanzieren lassen. Dies ist entscheidend dafür, dass Finanzierungsstrukturen erfolgreich umgesetzt und die hohe Liquidität am Markt tatsächlich genutzt werden kann.

Damit wir unsere Finanzierungsprodukte an den Bedarf anpassen können, möchten wir potenzielle Darlehensnehmer dazu auffordern, sich an die EIB zu wenden, um über folgende Punkte zu sprechen:

- Anreize zur Beseitigung von Problemen bei der Umsetzung, damit eine synchrone Einführung ermöglicht wird und Netzwerkvorteile genutzt werden können
- Sinnvolle Verknüpfung von EIB-Finanzierungen und CEF-Fördermitteln für die ATM-Branche und die Umsetzung von SESAR
- Bessere Umsetzung von Finanzierungslösungen durch verschiedene Strukturen und Einbindung von Intermediären
- Fokus auf den Business Case und Erträge, um die Finanzierung des Gesamtpakets zu erleichtern





Die Investitionslücke im Flugverkehrsmanagement schließen

Wir möchten die in Betracht kommenden Akteure nachdrücklich dazu auffordern, sich an die EIB zu wenden, damit wir Erfahrungen austauschen und einen möglichen Finanzierungsbedarf ermitteln können. Jeder Input aus der Branche hilft uns, sinnvolle Lösungen zu entwickeln, um Investitionshindernisse im Flugverkehrsmanagement zu überwinden.



**Europäische
Investitionsbank**

Die Bank der EU

Stephen O'Driscoll
Abteilungsleiter Luft- und Seeverkehr und
innovative Verkehrskonzepte
✉ s.odriscoll@eib.org

Sara M. Alvarado
Hauptabteilung Neue Produkte und Sonderaktivitäten
✉ s.alvarado@eib.org

Europäische Investitionsbank
98-100, boulevard Konrad Adenauer
L-2950 Luxembourg
☎ +352 4379-1
☎ +352 437704
www.eib.org

twitter.com/EIB

facebook.com/EuropeanInvestmentBank

youtube.com/EIBtheEUBank



Freek De Witte
Leiter Stakeholder Relations
✉ freek.de.witte@sesardeploymentmanager.eu

Antoine Hottelart
Leiter Performance and Financial Systems
SESAR Deployment Manager
✉ antoine.hottelart@sesardeploymentmanager.eu

SESAR Deployment Manager
Avenue de Cortenberg 100 – 1st Floor
B-1000 Brüssel (Belgien)
☎ +32 497 66 02 78
www.sesardeploymentmanager.eu

twitter.com/SESAR_DM

„Dieses Dokument enthält Hypertext-Links oder Verweise auf Informationen, die von anderen öffentlichen oder privaten juristischen Personen oder natürlichen Personen erstellt wurden. Diese Links und Verweise dienen nur zu Informationszwecken; sie sind nicht so zu verstehen, dass die Europäische Investitionsbank auf diesen Seiten angebotene Produkte oder Dienstleistungen oder geäußerte Meinungen befürwortet oder billigt. Die Europäische Investitionsbank hat keinerlei Einfluss auf die Richtigkeit, Gesetzmäßigkeit, Relevanz, Aktualität oder Vollständigkeit der Angaben auf diesen Seiten oder weiterführenden Links und übernimmt dafür keine Garantie. Sie kann die Verwendung von urheberrechtlich geschütztem Material auf diesen Seiten nicht genehmigen und übernimmt keine Verantwortung für Daten, die von diesen Seiten aus an die Nutzer übertragen werden. Beim Besuch externer Seiten unterliegen Sie den für diese Seiten geltenden Regeln.“