



Bericht

der Landesregierung

Entwicklungsperspektive des Flughafens Lübeck-Blankensee

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

1. Ausgangslage

In Lübeck-Blankensee wird seit 1916 Luftfahrt betrieben. Betreiber des Flughafens ist die Flughafen Lübeck GmbH (FLG). Diese gehörte bis zum Jahr 2005 der Hansestadt Lübeck. Zwischen Dezember 2005 und Oktober 2009 hielt die Glasgow Prestwick Airport Limited, eine Tochter der neuseeländischen Infratil Limited, 90 % der Gesellschafteranteile an der FLG. Seit dem 30.10.2009 ist die Hansestadt Lübeck wieder alleinige Gesellschafterin der FLG.

Die FLG plant seit längerer Zeit einen Ausbau des Flughafens. Ein erstes Planfeststellungsverfahren scheiterte im Jahr 2005 durch eine Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts (OVG). Ein zweiter Planfeststellungsbeschluss erging am 27.02.2009; auch gegen ihn sind Klagen vor dem OVG anhängig.

2. Beurteilung des Take-off-Konzepts

Eine Weiterentwicklung des Flughafens hat zum Ziel, die Einnahmen der Flughafen Lübeck GmbH zu erhöhen und die operative Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Zudem soll ein privater Investor gefunden werden, der Gesellschaftsanteile der FLG übernimmt. Die Hansestadt Lübeck bzw. die öffentliche Hand insgesamt soll von künftigen finanziellen Belastungen (Betriebsmittelzuschüssen) durch den Betrieb des Flughafens weitgehend freigehalten werden.

Dies alles ist nur zu erreichen, wenn die Passagierzahl erhöht wird, was vor allem die Einrichtung einer Basis für die Stationierung von Flugzeugen (Base) durch eine Fluggesellschaft voraussetzt. Eine Base wiederum kann nur eingerichtet werden, wenn der neue Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Rechtskraft erlangt und umgesetzt wird.

Der **Planfeststellungsbeschluss** umfasst folgende Ausbaumaßnahmen:

- 1 Verlängerung der Start- und Landebahn am westlichen Bahnende um 60 m nebst Wendepfad
- 2 Verlängerung der Start- und Landebahn am östlichen Bahnende um 95 m nebst Wendepfad
- 3 **Verschiebung der Landeschwelle 07** um 120 m nach Westen
- 4 Anpassung der flugbetrieblichen Anlagen einschließlich Abflugbefeuerung
- 5 Schaffung der Einrichtungen zur Installation des **Instrumentenlandesystems ILS CAT II/III** in der Betriebsrichtung 07
- 6 Erweiterung der **Vorfelddflächen** im Norden und im Süden der Start- und Landebahn
- 7 Bauplanungsrechtliche Absicherung der Hochbauzonen Nord und Süd
- 8 Bauplanungsrechtliche Absicherung der Parkflächen auf dem Flughafen-gelände
- 9 Verkehrliche Erschließung des nördlichen und des südlichen Flughafen-geländes mit Anpassungen im Bereich der Blankenseer Straße
- 10 Anpassung der Versorgungseinrichtungen an den erhöhten Strom-, Gas- und Wasserbedarf
- 11 Änderung der Entwässerung

- 12 Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck und der Gemeinden Groß Grönau, Groß Sarau, Klein Schenkenberg, Groß Schenkenberg und Krummesse
- 13 Weitere aus den Plänen ersichtliche Maßnahmen

Diese Maßnahmen sollen nicht alle gleichzeitig, sondern schrittweise umgesetzt werden.

Der **Planfeststellungsbeschluss** ist mit Klagen und Eilanträgen auf Aussetzung der Vollziehung angegriffen, über die das Schleswig-Holsteinische Obergericht (OVG) in Schleswig zu entscheiden hat. Das OVG wird prüfen, ob der Alleingesellschafter der FLG, die Hansestadt Lübeck, vom Planfeststellungsbeschluss Gebrauch machen *will* und *kann*. Nur dann wäre die sog. Planrechtfertigung gegeben.

Es ist derzeit unklar, ob der Alleingesellschafter der FLG, die Hansestadt Lübeck, den Ausbau weiterverfolgen will und kann. Die **Bürgerschaft** der Hansestadt Lübeck hat am 26.11.2009 den Antrag des Bürgermeisters auf Finanzierung der ersten beiden Phasen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau des Flughafens in einer Größenordnung von bis zu 4 Millionen Euro mehrheitlich abgelehnt. Sie hat weiterhin einen Ergänzungsantrag abgelehnt, den Bürgermeister zu ermächtigen, diesen Betrag für diesen Zweck einem Investor zuzusagen. Die Bürgerschaft hat stattdessen mehrheitlich beschlossen, nur die Mittel bereit zu stellen, die erforderlich sind, um den Betrieb der Flughafen Lübeck GmbH bis zum 31.03.2010 aufrecht zu erhalten, und die Investorensuche mit der Maßgabe zügig voran zu treiben, „dass die Hansestadt Lübeck von zukünftigen finanziellen Belastungen vollständig freigehalten wird“.

Gegen diese Beschlusslage der Bürgerschaft wurde zwischenzeitlich ein **Bürgerbegehren** gem. § 16 g Gemeindeordnung durchgeführt. Folgender Antrag wurde gestellt: „Soll die Hansestadt Lübeck den Lübecker Flughafen abweichend vom Bürgerchaftsbeschluss vom 26.11.2009 in Eigenregie ausbauen und nach erfolgtem Ausbau bis einschließlich 2012 weiterführen, auch wenn vorher kein privater Investor gefunden wird?“ Das Innenministerium hat zwischenzeitlich entschieden, dass das Bürgerbegehren zulässig ist. Ein Bürgerentscheid könnte am 25.04.2010 stattfinden.

Damit der im Bürgerbegehren geäußerte Bürgerwille nicht konterkariert wird, hat die Bürgerschaft nunmehr am 28.01.2010 einstimmig beschlossen, dass bis zum Ende des Sommerflugplans, also bis zum 31.10.2010, die Mittel bereit gestellt werden sollen, die zum Betrieb des Flughafens erforderlich sind.

Das am 21.12.2009 von der Hansestadt Lübeck vorgelegte **Take-off-Konzept** sieht nur einen **Teilausbau vor**. Es legt dar, dass für die ersten beiden Phasen der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses Investitionen in Höhe von 4 Millionen Euro für folgende Maßnahmen bereitgestellt werden sollen:

-	Verlegung der Landeschwelle 07 um 120 m nach Westen	940 T €
-	Installation und Inbetriebnahme Instrumentenlandesystem CAT II in Landerichtung 07	1.400 T €
-	Herrichtung zusätzlicher Parkplätze	60 T €
-	Schaffung einer zusätzlichen Vorfeldparkposition	330 T €
		2.730 T €

Zusätzlich zu den 2,73 Millionen Euro für Baumaßnahmen sollen 1,25 Millionen Euro für die zweite Rate aus der Mediationsvereinbarung mit den Umweltverbänden bereitgestellt werden.

Über diese Investitionen zur Umsetzung der ersten beiden Ausbauphasen hinaus sieht das Take-off-Konzept für 2011 Investitionen in Höhe von 690 T Euro und in den Jahren 2012 bis 2015 in Höhe von jeweils 400 T Euro vor. Dies sind zumeist Ersatzinvestitionen und nur 160 T Euro Investitionen in Infrastruktur. Diese Beträge reichen bei weitem nicht aus, um die weiteren Ausbaustufen nach dem Planfeststellungsbeschluss zu finanzieren. Zudem sind die Investitionen, welche das Take-off-Konzept für die ersten beiden Ausbauphasen (Phase 0 und Teile Phase 1) in Höhe von 4 Millionen Euro vorsieht, von der Bürgerschaft mit ihrem Beschluss vom 26.11.2009 ausdrücklich *nicht* autorisiert worden.

Der schwerwiegendste Mangel des Take-off-Konzepts besteht darin, dass es weder den Willen noch die Fähigkeit erkennen lässt, den gesamten Planfeststellungsbeschluss umzusetzen. Nach diesem Konzept sollen lediglich die allerersten Schritte des Ausbaus tatsächlich umgesetzt werden, denn nur sie sind im Konzept finanziert. Das OVG dürfte zu dem Ergebnis kommen, dass der Alleingesellschafter des Vorhabenträgers, die Hansestadt Lübeck, nur noch den ersten Ausbauschritt verfolgt und dass die Bürgerschaft ausweislich ihres Beschlusses vom 26.11.2009 der Verwaltung bereits hierfür die Mittel verweigert. Eine gerichtliche Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses kann nur erfolgen, wenn alle in ihm beschriebenen Maßnahmen luftrechtlich geboten sind. Nach dem Take-off-Konzept soll aber nur noch ein Teil der Maßnahmen durchgeführt werden, der größere Teil des Gesamtvorhabens wird nicht mehr konkret verfolgt. Der Vorhabensträger selbst scheint von der Durchführung des Gesamtvorhabens Abstand genommen zu haben. Das OVG könnte daher die Planrechtfertigung insgesamt verneinen.

Entfielen die Planrechtfertigung, würde der Planfeststellungsbeschluss keine Rechtskraft erlangen. Damit bestünde aber auch keine Rechtsgrundlage, um die Einrichtung einer Base zu ermöglichen, die im Konzept als Voraussetzung für eine Wirtschaftlichkeit im operativen Geschäft angesehen wird.

Die im Take-off-Konzept **vorhergesagten Passagierzahlen** ab 2010 können nur erreicht werden, wenn entsprechende Investitionen die Voraussetzung für die Errichtung einer **Base** schaffen. Das Konzept geht davon aus, dass eine Ryanair-Basis noch 2010 eröffnet wird. Ryanair habe wiederholt erklärt, an der Einrichtung einer Basis in Lübeck festzuhalten, sofern die zuvor beschriebenen ersten Teilmaßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss umgesetzt werden. Dieses Interesse haben Vertreter Ryanairs nach Presseberichten beim Gespräch mit Vertretern der Hansestadt Lübeck und der FLG am 15.01.2010 in Dublin erneut bekräftigt.

Die optimistische Einschätzung der Entwicklung der Passagierzahlen im Konzept wird so nicht geteilt. Die Beschränkung des Take-off-Konzepts auf einen Teilausbau zusammen mit der Beschlusslage der Bürgerschaft, von künftigen finanziellen Belastungen durch den Flughafen „vollständig“ freigehalten werden zu wollen, würde wahrscheinlich verhindern, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig wird. Damit könnte das 4-Millionen-Euro-Investitionspaket nicht verwirklicht werden, was wiederum zur Folge hätte, dass z.B. Ryanair die Basis nicht errichten würde. Dann würden die prognostizierten dramatischen Steigerungen von 700.000 Passagieren 2009 auf 2,1 Millionen Passagiere 2015, immerhin eine Verdreifachung in fünf Jahren, nicht

eintreten. Dementsprechend würden sich auch die Einnahmen der Flughafen Lübeck GmbH deutlich zurückhaltender entwickeln, mit der Folge, dass die operative Wirtschaftlichkeit sehr viel später oder gar nicht erreicht würde.

Die dem Take-off-Konzept zugrundeliegende Einrichtung einer Ryanair-Basis noch im Jahr 2010 ist zwar ehrgeizig, aber nicht unmöglich. Nur wenn zeitig im Frühjahr eine definitive Ausbauentcheidung fällt, kann aufgrund von Ausschreibungserfordernissen und naturschutzfachlichen Bauzeitbeschränkungen zügig mit den ersten Teilmaßnahmen begonnen werden.

Am Willen von Ryanair, eine **Basis** in Lübeck zu errichten, ist dabei kein grundsätzlicher Zweifel angezeigt. Zwar wurde berichtet, dass Ryanair kürzlich Verhandlungen über den Kauf von 200 neuen Flugzeugen mit dem Hersteller Boeing abgebrochen hat. Die dramatische Expansionspolitik der letzten Jahre scheint damit zumindest verlangsamt zu werden, ohne dass darin jedoch ein Strategiewechsel zu sehen wäre. Unabhängig von diesen 200 neuen Flugzeugen stehen nämlich noch Lieferungen von 112 neuen Boeing 737-800 bis Ende 2012 aus. Im laufenden Jahr werden davon 48 an Ryanair ausgeliefert. Es ist nicht damit zu rechnen, dass im Gegenzug eine nennenswerte Zahl von Flugzeugen aus der Ryanair-Flotte aussortiert werden muss, da sie vergleichsweise jung ist. Die Flotte von Ryanair umfasst derzeit ca. 200 Boeing 737-800 und wird sich somit innerhalb der nächsten zwei Jahre um die Hälfte auf ca. 300 vergrößern. Es ist davon auszugehen, dass genügend Flugzeuge für die Einrichtung neuer Basen zur Verfügung stehen.

Es liegt in der Entscheidungskompetenz der Hansestadt Lübeck, alles dafür zu tun, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig wird und alles zu unterlassen, was Zweifel an der Planrechtfertigung hervorrufen könnte. Nur mit einem bedingungslosen Bekenntnis der Hansestadt Lübeck zum Flughafenausbau wird der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig werden können, der Hauptkunde Ryanair an Lübeck gebunden werden und auf diesem Wege auch ein privater Investor gefunden werden können.

Die **Planrechnung** der wirtschaftlichen Entwicklung der FLG wird im Take-off-Konzept differenziert nach zwei Betriebsvarianten, die mit „Farmer-Modell“ (IST) und „Landlord-Modell“ bezeichnet werden. An den Planrechnungen können einzelne untergeordnete Punkte hinterfragt werden. Insgesamt sind Deckungsbeitragsrechnung und Liquiditätsberechnung jedoch plausibel und nachvollziehbar. Alle Planrechnungen unterstellen einen vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss, die Errichtung einer Ryanair-Basis und keine Investitionen über das 4-Millionen-Euro-Paket hinaus. Unter den gesetzten Annahmen wäre *das operative Geschäft* der FLG ab der Menge von 1,2 Millionen Passagieren rentabel, also betriebswirtschaftlich nachhaltig Gewinn bringend zu betreiben. Dass diese Planrechnung nicht völlig unrealistisch ist, zeigt ein Blick auf das operative Geschäft im Jahr 2009. Im August und im Oktober 2009 waren die Ergebnisse im operativen Geschäft positiv. Der Rückblick zeigt aber auch, dass dies ein vorübergehender Zustand war, der schon im November wieder deutlich verfehlt wurde.

Die Überlegungen zum künftigen Betriebsmodell und die Planrechnungen, die einen operativen Gewinn ausweisen, sind jedoch im Ergebnis ohne Bedeutung für die Frage der nachhaltigen Wirtschaftlichkeit. Denn die drei Annahmen, auf denen die Planrechnungen beruhen (vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss, Ryanair-Basis, ma-

ximal Investitionen in Höhe von lediglich 4 Millionen Euro), sind - wie oben dargelegt - derzeit nicht gerechtfertigt.

3. Denkbare Beiträge des Landes zur Weiterentwicklung

Die Bedingungen für Zuschüsse zu Infrastrukturinvestitionen sind von der EU-Kommission gebilligt worden. Auf diesen beruht die schleswig-holsteinische **Flugplatz-Investitionszuschuss-Richtlinie** (FIR) vom 25.08.2009, nach der Infrastruktur an Flugplätzen im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft gefördert werden kann.

Förderfähig sind Investitionen in luftfahrtspezifische Infrastruktur, insbesondere:

- Betriebs- und Sicherheitsflächen (z.B. Start- und Landebahnen, Rollwege, Vorfelder, Startabbruchstrecken),
- Tower, Abfertigungs- und Betriebsgebäude (z.B. Räume für Flugsicherung, Wetterdienst, Sicherheitskontrollen und Flugvorbereitung) einschließlich der technischen Ausstattung,
- Werkstätten, Hangars, Wartungs- und Unterstellräume,
- Lärmschutzeinrichtungen,
- Wasser- und Stromversorgung sowie Entsorgungseinrichtungen,
- Sicherungseinrichtungen (z.B. Einzäunung, Alarm- u. Überwachungsgeräte),
- Luftlagedarstellungssysteme, Navigations- und Fernmeldeeinrichtungen,
- Befeuereinrichtungen,
- Feuerlösch- und Rettungseinrichtungen/-geräte,
- Geräte u. Einrichtungen zur Luftfahrzeugenteisung, Winterdienstgeräte, Reibwertmessgeräte, Startaggregate, Geräte zur Reinigung von Betriebsflächen.

Nicht förderfähig sind Investitionen im sog. Non-Aviation-Bereich, z.B. Parkplätze. Der **Regelfördersatz** beträgt 60 % der förderfähigen Investitionskosten. Bei Projekten mit besonderer landespolitischer Bedeutung kann im Einzelfall die Förderquote durch Landesmittel bis auf maximal 75 % angehoben werden. Die Landesregierung ist bereit, zu prüfen, ob eine solche **Anhebung** angesichts der notwendigen Kürzungen im Landeshaushalt möglich ist.

Das Take-off-Konzept stellt jedoch auf das verfügbare Förderinstrument gar nicht ab und enthält keine Investitionsplanung. Die grundsätzliche Förderfähigkeit von Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens Lübeck-Blankensee wurde der Hansestadt auf deren Wunsch bereits mit Schreiben vom 11.09.2009 noch einmal ausdrücklich bestätigt. Bisher liegen dem Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr keine neuen Anträge der Hansestadt Lübeck auf Förderung oder auf Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmebeginn nach der FIR vor.

Sonstige finanzielle Zuwendungen an Flugplätze sind aus Wettbewerbsgründen nur unter bestimmten, im Folgenden genannten Bedingungen zulässig, die den „Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“ der EU-Kommission aus dem Jahr 2005 (EU-ABI. 2005/C 312/01) entsprechen.

Anlaufbeihilfen für neue Linienverbindungen sind wie im Take-off-Konzept zutreffend dargestellt notifizierungspflichtig und nur unter sehr eingeschränkten Vorausset-

zungen zulässig. Grundsätzlich geht es dabei darum, kleineren Flughäfen zu ermöglichen, die kritische Größe zur Rentabilität zu erreichen. Es soll sich dabei um Flughäfen handeln, die unbekannt und „noch nicht getestet“ sind, und denen die Fluggesellschaften daher zögerlich gegenüberstehen. Den Flughäfen, die dem internationalen Flugverkehr bereits „in hohem Maße geöffnet“ sind, sollen keine Vorteile verschafft werden.

Kriterien für die Zulässigkeit von Anlaufbeihilfen wären u.a.:

- Förderung betrifft Verbindungen von Regionalflughäfen mit einem Passagieraufkommen von max. 5 Millionen Passagieren zu anderen Flughäfen der EU.
- Es dürfen nur neue Verbindungen bzw. Frequenzen gefördert werden, die eine Erhöhung des Nettofluggastaufkommens bewirken. Keine Umverteilung von Verkehrsanteilen zwischen Fluggesellschaften oder Verbindungen. Mögliche Auswirkungen auf konkurrierende Strecken müssen vorher untersucht werden.
- Startbeihilfen sind nicht zulässig, wenn es für dieselbe Strecke eine Hochgeschwindigkeitsverbindung mit der Bahn gibt.
- Langfristig muss die Verbindung rentabel, also ohne Beihilfe kostendeckend sein.
- Degressive Staffelung und Bemessung nach der Entwicklung der Fluggastzahlen
- Höhe: pro Jahr maximal 50% der beihilfefähigen Kosten des betreffenden Jahres, insgesamt durchschnittlich maximal 30% der beihilfefähigen Kosten.
- Laufzeit maximal drei Jahre. Insgesamt muss die Laufzeit wesentlich kürzer sein als der Zeitraum, für den die Fluggesellschaft sich laut Geschäftsplan verpflichtet, ihre Flugdienste von dem betreffenden Flughafen aus durchzuführen.
- Beihilfefähig sind nur zusätzliche Anlaufkosten, nicht regelmäßige Betriebskosten.
- Die Gewährung einer Anlaufbeihilfe muss vorher bekannt gegeben werden, damit alle interessierten Fluggesellschaften ihre Dienste anbieten können. Sie ist diskriminierungsfrei zu gewähren und kann nicht auf eine bestimmte Fluggesellschaft ausgerichtet werden.
- Keine Kumulierung, auch nicht mit Ausgleichszahlungen für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

Lübeck-Blankensee verfügt über eingespielten Linienverkehr, der sogar gegen den Trend wächst. Beide wichtigen Kunden, Ryanair und Wizzair, haben im abgelaufenen Jahr auch ohne Anlaufbeihilfen neue Linien eröffnet bzw. deren Eröffnung angekündigt. Es dürfte argumentativ schwierig darzustellen sein, dass Lübeck-Blankensee ein „unbekannter oder noch nicht getesteter“ Flughafen ist. Und wenn das Take-off-Konzept feststellt, dass Ryanair bereits mehrfach seine Bereitschaft erklärt habe, nach den ersten Ausbaumaßnahmen eine Basis zu eröffnen, wäre nicht ohne Weiteres erklärbar, warum es dann zusätzlich noch Anlaufbeihilfen bedarf. Im Übrigen stellt das Take-off-Konzept zutreffend fest, dass Anlaufbeihilfen die akute Liquiditätssituation nicht verbessern können und verweist auf die lange Entscheidungsdauer der Europäischen Kommission über notifizierte oder von Dritten beanstandete Beihilfen. Zulässige Anlaufbeihilfen wären zudem in ihrer Größenordnung wahrscheinlich finanziell kaum relevant und sollten daher nicht weiterverfolgt werden.

Gleiches dürfte für **Marketingsupport** gelten. Ob hierfür überhaupt Mittel bereit gestellt werden könnten, ist fraglich. Zudem würde die FLG von Marketingsupport nur indirekt über die Passagierzahl profitieren. Das Problem der mangelnden Liquidität der FLG würde nicht gelöst.

Das Take-off-Konzept legt erstmals **Entschädigungszahlungen** des Landes an die Flughafen Lübeck GmbH für **sog. hoheitliche Maßnahmen** nahe. Das Konzept suggeriert, der FLG entstünden Kosten für Polizei und Zoll, die FLG erfülle hoheitliche Aufgaben und sei hoheitlich tätig. Das ist nicht der Fall. Die aufgezählten Aufgaben muss der Flughafenbetreiber aufgrund § 45 Luftverkehrs-Zulassungsordnung und § 8 Luftsicherheitsgesetz wahrnehmen. Es sind also gesetzliche Aufgaben, aber keine hoheitlichen. Die Vorstellung, aus der Erfüllung gesetzlich auferlegter Pflichten, Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche an den (Bundes-)Gesetzgeber oder die zur Vollziehung dieses Gesetzes verpflichteten Landesbehörden ableiten zu können, ist nicht zutreffend. Die o. g. Leitlinien stellen fest, dass der Betrieb von Flugplätzen grundsätzlich eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt und insofern jede Bezuschussung beihilferelevant ist. Davon ausgenommen sind Tätigkeiten des Flugplatzbetreibers, die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse ausübt, wie Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll usw. Solche Feststellungen der EU zur *beihilferechtlichen Bewertung* bestimmter Aufgaben an Flughäfen können keinesfalls *Ansprüche* der FLG auf Entschädigung, Erstattung oder Ausgleich begründen.

Ein Sonderfall des Beihilfenrechts sind staatliche Zuwendungen an Unternehmen, die mit **Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse** betraut werden. Unter bestimmten Voraussetzungen stellen solche Zuwendungen keine staatliche Beihilfe dar, wodurch auch die Anmeldepflicht entfällt.

Eine Finanzierung des Betriebs durch Defizitausgleich, Betriebsmittelzuschüsse o. ä. wäre daher möglich, wenn der Flugplatzbetreiber mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut würde. Kriterien:

- Betrauung mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen: Nur der im allgemeinen öffentlichen Interesse liegende Geschäftsbereich Flugbetrieb wird davon erfasst, also die Kernfunktionen, nicht Vermietung, Parkraumbewirtschaftung usw.
- Vorherige Aufstellung objektiver Parameter für den Ausgleich: Die Kriterien müssen zu Beginn im Betrauungsakt festgelegt werden (z.B. die Anzahl der Flugbewegungen, der Passagiere, der Öffnungstage oder -stunden, einschließlich Bestimmung eines Ausgleichsbetrags je Einheit).
- Ausgleich lediglich kostendeckend: Eine Zahlung erfolgt nur für die nachgewiesenen Kosten im Bereich der übertragenen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben. Dies entspricht quasi einer Fehlbedarfsfinanzierung eines Geschäftsbereichs. Das Rechnungswesen des Flugplatzbetreibers/Zuwendungsempfängers muss trennen zwischen den Kosten, die im Bereich der Betrauung entstanden sind, und den Kosten der anderen Geschäftsbereiche, die nicht bezuschusst werden dürfen.
- Das betraute Unternehmen soll durch ein öffentliches Vergabeverfahren ermittelt werden. Wenn keine Ausschreibung erfolgt, darf der Ausgleich nur auf Grundlage einer Kostenanalyse erfolgen und nur so hoch sein, wie es ein „durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen“ benötigt. Es ist wahrscheinlich, dass die EU-Kommission hierfür ein Gutachten eines unabhängigen Wirtschaftsprüfers verlangen würde.
- Flughafengröße: Die Zahlung eines Kostenausgleichs für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ist nur zulässig und nicht notifizierungspflichtig, bis die Marke von 1 Million Passagieren im Jahr erreicht wird.

Aufgrund der strengen inhaltlichen und verfahrensmäßigen Voraussetzungen wäre eine Betrauung zwar ein taugliches, aber kein schnelles Mittel, um eine Finanzhilfe an die FLG geben zu können.

Eine **Beteiligung** des Landes an der FLG als **Mehrheitsgesellschafter** wäre wirtschaftlich und ordnungspolitisch nicht sinnvoll. Es ist nicht ersichtlich, dass eine Mehrheitsbeteiligung an der FLG im Sinne des § 65 der Landeshaushaltsordnung ein wichtiges Interesse des Landes erfüllt und sich der vom Land angestrebte Zweck nicht besser und wirtschaftlicher auf andere Weise erreichen lässt. Die Landesregierung bleibt bei der von den regierungstragenden Fraktionen im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Position, dass eine direkte Flughafenbeteiligung ausgeschlossen wird.

Die Unterstützungsmöglichkeiten des Landes müssen vor dem Hintergrund der schwierigen **Haushaltsslage** des Landes gesehen werden. Für eine solche Unterstützung sind derzeit im Landeshaushalt keine Finanzmittel vorgesehen.

4. Zusammenarbeit mit Hamburg

Die beiden Flughäfen Lübeck-Blankensee und Hamburg-Fuhlsbüttel stehen grundsätzlich miteinander im Wettbewerb um Einzugsbereiche und Passagiere, bedienen jedoch verschiedene Marktsegmente. Eine Kooperation wäre daher denkbar.

Die Frage der Kooperation ist jedoch nicht durch die Landesregierung zu entscheiden. Wenn und soweit ihnen eine Zusammenarbeit wirtschaftlich sinnvoll erscheint, werden die Flughafenbetreiber diese in Gang bringen.

Es ist anzunehmen, dass der Hamburger Flughafen kurz- bis mittelfristig ausreichende Kapazitätsreserven hat. In der Praxis dient Lübeck-Blankensee derzeit nur selten als Ausweichflughafen für Hamburg in Fällen von Überlastung, in Notfällen oder bei schlechter Wetterlage. Gleichwohl ist der Erhalt einer nahegelegenen Landebahn auch für die Perspektive des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel von Bedeutung.

5. Voraussetzungen für die Weiterentwicklung

Mit der Beschlusslage der Lübecker Bürgerschaft und dem Take-off-Konzept, das nur einen Teilausbau vorsieht, verhindert der Alleingesellschafter Hansestadt Lübeck derzeit, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig wird. Dadurch ist eine weitere positive wirtschaftliche Entwicklung im operativen Geschäft der FLG unterbunden; sie ist ab dem 01.11.2010 von der Zahlungsunfähigkeit bedroht. Mangels Investitionen fehlt es an der notwendigen Voraussetzung für das Land, um mit Investitionszuschüssen unterstützen zu können. Auch bei Eintritt einer gesamtwirtschaftlichen Situation, die der Suche nach einer privaten Beteiligung an der Lübecker Flughafen GmbH förderlicher ist als die gegenwärtige, wird ohne rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss kein Investor gefunden werden können. Ungeachtet konstruktiver Überlegungen zur Trennung von Investor und Betreiber auf mittlere Sicht, beantwortet das Take-off-Konzept die kurzfristig drängenden Fragen nicht befriedigend. Eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit kann das vorgelegte Konzept nicht nachweisen. Denn die Annahmen, die den Planrechnungen zugrunde liegen, sind ungerechtfertigt optimistisch.

Für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung der Flughafen Lübeck GmbH bedarf es einer **nachhaltigen Investitionsbereitschaft** des derzeitigen Alleingeschafters. Sie ist erforderlich, um die Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu erreichen. Sie ist nötig, um das Vertrauen von Investoren in die Zukunftschancen der Flughafen-gesellschaft und in die Zuverlässigkeit des Mitgeschafters und Geschäftspartners

Hansestadt Lübeck herzustellen. Und sie ist notwendig, um Zuschüsse des Landes nach der Flugplatzinvestitionszuschussrichtlinie (FIR) erhalten zu können.

Die **folgenden Punkte müssen** daher aus Sicht der Landesregierung seitens der Hansestadt Lübeck **zwingend erfüllt werden**, um die Entwicklungsperspektive des Flughafens Lübeck-Blankensee zu erhalten:

- Beschluss der Hansestadt Lübeck zur dauerhaften Sicherung der Liquidität der FLG.
- Beschluss der Hansestadt Lübeck, die Investitionen zu tätigen, die zur vollständigen Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses vorgesehen sind, unterlegt mit einem Investitionsplan.
- Weitere aktive Suche nach einem privaten Investor für die FLG.
- Vorbereitung / Beginn des Vollzugs der ersten Ausbauphasen.
- Entsprechende Darlegung im Verfahren vor dem OVG.

Das Take-off-Konzept der Hansestadt Lübeck wurde am 13.01.2010 im Wirtschaftsausschuss des Landtages vorgestellt. Im Anschluss an die Präsentation hat der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck zugesagt, das **Konzept zu ergänzen**. Aus Sicht der Landesregierung sind die folgenden Punkte nachzubessern:

- Beim Businessplan werden dem Best Case noch Medium Case und Worst Case gegenübergestellt.
- Eine Absichtserklärung des Hauptkunden Ryanair zur Einrichtung einer Base auf dem Flughafen wird eingeholt.
- Es wird ausgeführt, wie im Verfahren vor dem OVG die Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses erreicht werden soll.

Nur bei zeitnaher Umsetzung o. g. Schritte und entsprechender Nachbesserung des Take-off-Konzepts ist eine Förderung durch das Land zu befürworten. Die grundsätzliche Förderbereitschaft des Landes bleibt davon unberührt.