

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/156

Take-Off Konzept

FLUGHAFEN LÜEBECK GmbH

Lübeck, den 21. Dezember 2009

Inhaltsverzeichnis:

Management Summary

1. Einleitung	S. 5
2. Entwicklungschancen Flughafen Lübeck	S. 5
2.1 Luftverkehrskonzept der Bundesregierung (2008)	S. 6
2.1.2 Allgemeine Entwicklung im Luftverkehr	S. 6
2.1.3 Low-Cost-Verkehr	S. 7
2.2 Entwicklungsperspektiven der Flughäfen in Schleswig-Holstein und Hamburg	S. 8
2.3 Wachstumspotential des Lübecker Flughafens	S. 8
2.3.1 Potenzialanalyse	S. 8
2.3.2 Regionalökonomische Studie	S. 10
2.3.2.1 Beschäftigungs- und Einkommenseffekte	S. 10
2.3.2.2 Fiskalische Effekte	S. 11
2.4 Tourismus	S. 11
3. Flughafenausbau	S. 12
4. Investorensuche	S. 15
5. Aktuelle Passagier- und Ergebnisentwicklung	S. 16
6. Förderoptionen des Landes	S. 18
6.1 Zuschüsse zum Ausbau der Infrastruktur	S. 18
6.2 Anschubfinanzierung (Anlaufbeihilfen)	S. 19
6.3 Marketingsupport	S. 19
6.4 Zuschüsse zum laufenden Betrieb der FLG	S. 20
6.4.1 Finanzierung hoheitlicher Aufgaben	S. 20
6.4.2 Zuschüsse als Ausgleich für Dienstleistungen	S. 22
7. Businessplanungen 2009-2015	S. 22
7.1 Strategie	S. 23
7.2 Aktuelle Planung (Farmer Modell)	S. 26
7.2.1 Aktuelle Planung (Farmer-Modell) ohne Förderung	S. 27
7.2.2 Aktuelle Planung (Farmer-Modell) mit Förderung	S. 29
7.3 „Landlord-Modell“	S. 31
7.3.1 „Landlord-Modell“ ohne Förderung	S. 32
7.3.2 „Landlord-Modell“ mit Förderung	S. 34
7.4 Bewertung der Modelle	S. 36
8. Aufwand für hoheitliche Aufgaben	S. 39
9. Bilanz zum 30.11.2009	S. 39
10. Beitrag der regionalen Wirtschaft	S. 41
11. Regionalökonomische Effekte auf Grundlage der Businessplanung 2009-15	S. 42
12. Liquidation und ihre Folgen	S. 43
11.1 Aufhebung Planfeststellungsbeschluss	S. 43
11.2 Betriebsgenehmigung	S. 43
11.3 Kosten der Liquidation	S. 44
11.3.1 Sozialplan	S. 44
11.3.2 Rückzahlung Fördermittel	S. 45
11.3.3 Sonstige Kosten der Liquidation	S. 45

Management Summary

Der Flughafen Lübeck hat sehr gute Entwicklungschancen. Seine Wettbewerbsvorteile sind die Nähe zu Hamburg als zweitgrößter Metropole Deutschlands, die exzellente Verkehrsanbindung an die Bundesautobahnen BAB 20 und BAB 1 und das Schienennetz mit eigenem Bahnhofsteilpunkt. Mit der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung liegt der Flughafen Lübeck direkt an der dann an Bedeutung zunehmenden Wachstumsachse zwischen den Metropolregionen Hamburg und Öresund. Im Einzugsbereich von 120 Autominuten des Flughafens leben 7 Millionen potenzielle Kunden. In den vergangenen Monaten konnte die Flughafen Lübeck GmbH (FLG) auf Grund gestiegener Passagierzahlen zum ersten Mal operative Gewinne erwirtschaften.

In den vergangenen Jahren ist die Entwicklung der FLG immer an dem fehlenden Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens gescheitert. Der am 03. März 2009 bekannt gegebene Planfeststellungsbeschluss ist entscheidend für die weitere Entwicklung des Lübecker Flughafens und seines zukünftigen wirtschaftlichen Erfolgs. Mit seiner Umsetzung können die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Base geschaffen werden, die notwendig für eine feste Stationierung von Verkehrsflugzeugen mit entsprechenden direkten Beschäftigungseffekten ist. Zur Umsetzung der ersten beiden Phasen aus dem Planfeststellungsbeschluss ist ein Investitionsvolumen von 4 Millionen € erforderlich. Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die FLG bereits 20 Millionen € investiert.

Der Flughafen Lübeck ist von großer regionalökonomischer Bedeutung, insbesondere für den einheimischen Tourismus, der zu den Zukunftsbranchen des Landes zählt. Rund 42 % der Incoming-Touristen bleiben in Schleswig-Holstein, davon 11,6 % in Lübeck. Vom Tourismus sind in Lübeck 16.000 Arbeitsplätze abhängig. Eine Potenzialanalyse wies im Falle des Flughafenausbaus bis 2020 einen Beschäftigungseffekt von 5.300 Arbeitsplätze, eine Bruttowertschöpfung von 240 Millionen € und einen fiskalischen Effekt von 33 Millionen € nach. Zudem nimmt der Lübecker Flughafen eine wichtige Ausweich- und Entlastungsfunktion für den Flughafen Hamburg wahr. Die volkswirtschaftliche Nachhaltigkeit des Flughafenausbaus ist damit klar nachgewiesen.

Das vorgelegte Take off-Konzept zeigt darüber hinaus, dass der Flughafen Lübeck nachhaltig wirtschaftlich betrieben werden kann. Voraussetzung ist hierfür aber der Flughafenausbau durch die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses. Gemäß Businessplan ist dann bis 2015 die Steigerung der Passagierzahlen von heute 700.000 auf 2,2 Millionen möglich. Vor diesem Hintergrund wird spätestens ab 2011 bei einem Break Even von 1,1-1,2 Millionen Passagieren ein nachhaltiger operativer Gewinn erwirtschaftet, der bis 2015 auf 4 Millionen € ansteigt. Ein Gewinn vor Steuern ist ab 2014 bei einem Verkehrsaufkommen zw. 1,8 und 2,0 Millionen Passagieren zu erwarten und beläuft sich im Jahr 2015 auf etwa 1,4-1,5 Millionen €. Die Anzahl der Arbeitsplätze bei der FLG steigt von heute 139 auf 285 (2015). Werden die weiteren direkt am Flughafen angesiedelten Arbeitsplätze hinzu gezählt, erhöht sich der Beschäftigungseffekt von heute 278 auf knapp 600 im Jahr 2015.

Anhand verschiedener Modellvarianten (Farmer- und Landlordmodell mit/ohne Landesförderung) konnte gezeigt werden, dass der Liquiditätsbedarf der FLG für die Jahre 2010/2011 zwischen 2,5 Millionen € (Landlord-Modell mit Landesförderung) und 6,5 Millionen € (Farmermodell ohne Landesförderung) liegt. Das Farmermodell bildet das heutige Unternehmensmodell der FLG ab. Die Stadt verpachtet das Flughafengelände an die FLG. Beim Landlordmodell (im Lübecker Hafen seit Jahrzehnten mit Erfolg praktiziert) errichtet die Hansestadt Lübeck die Infrastruktur und bekommt die Kapitalkosten von der FLG erstattet zzgl. der Pacht für das Flughafengelände. Mit diesen Modellvarianten wird gleichzeitig die Chance erhöht, einen Investor für die FLG zu finden.

Ferner konnte gezeigt werden, dass je nach Modellvariante von der FLG an die Hansestadt Lübeck bis zum Jahr 2015 insgesamt ein finanzieller Nettomittelzufluss zwischen 4 und 8,6 Millionen € möglich ist und die FLG gleichzeitig einen Gewinn (vor Steuern) erwirtschaften kann.

Die IHK Lübeck hat zur Unterstützung der FLG einen Flughafenfonds für private Geldgeber eingerichtet. Mit den Mitteln aus dem Förderfonds sollen vorrangig Marketingaktivitäten für bestehende Flugverbindungen und die Gewinnung neuer Destinationen unterstützt werden.

Abschließend weist das Take off-Konzept auf die Folgen einer Liquidation der FLG hin. Die Änderung der Betriebsgenehmigung erfordert ein 1-2 Jahre dauerndes öffentlich-rechtliches Verfahren. In der Zwischenzeit besteht die Betriebspflicht fort. Eine weitere Folge der Liquidation ist die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses und in diesem Zusammenhang die Vollabschreibung von 20 Millionen €, die im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss investiert worden sind. Eine Nachnutzung des Flughafengeländes ist aufgrund der hohen naturschutzrechtlichen Wertigkeit der Flächen nahezu ausgeschlossen.

Ferner ist mit der Rückzahlung von Fördermitteln in einer geschätzten Größenordnung von rund 5 Millionen € zu rechnen. Die Liquidation führt zur Entlassung der FLG-Beschäftigten und zur Aufstellung eines Sozialplans. Die Kosten hierfür können sich auf bis zu 13 Millionen € belaufen. Zusammen genommen kostet die Liquidation der FLG der Hansestadt Lübeck zwischen 20 und 30 Millionen €.

1 Einleitung

Im Rahmen der Gespräche zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Wirtschaftsministerium von Schleswig-Holstein über die weitere Zukunft des Lübecker Flughafens wurde vereinbart, dass die Hansestadt Lübeck der Landesregierung ein Take off-Konzept zur nachhaltigen Weiterentwicklung des Lübecker Flughafens vorlegt, auf dessen Grundlage das Wirtschaftsministerium die Gewährung von Zuschüssen, vorrangig Investitionszuschüssen prüfen will. Wesentliche Bedingung für die weitere Gewährung von Zuschüssen ist der Nachweis der nachhaltigen Wirtschaftlichkeit.

Nachfolgend werden die Entwicklungschancen des Flughafens und seine regionalökonomischen Effekte dargestellt. Daran anschließend werden die beihilfekonformen Förderoptionen des Landes erläutert.

Der Nachweis der nachhaltigen Wirtschaftlichkeit wird anhand der Präsentation des Businessplans 2009-2015 geführt, wobei hier verschiedene Modellvarianten der Finanzierungsstruktur ausgeführt werden, die sowohl die Gewährung als auch die Nichtgewährung von Fördermitteln beachten.

Abschließend wird noch auf eine mögliche Liquidation und ihre Folgen eingegangen.

2 Entwicklungschancen Flughafen Lübeck

Seit mehr als 100 Jahren wird Luftfahrt in Lübeck betrieben. In den 1920er und 1930er Jahren galt Lübeck als das Luftverkehrskreuz für den Norden Europas. Seit den 1930er Jahren konzentrierte sich der Luftverkehr auf den Flughafen Blankensee. Nach dem 2. Weltkrieg und der Berliner Luftbrücke versank der Flughafen durch die Teilung Deutschlands in einen Dornröschenschlaf. Betreiber des Flughafens ist die Flughafen Lübeck GmbH (FLG), die vor 2005 zu 100 % im Eigentum der Hansestadt Lübeck war. Zwischen Dezember 2005 und Oktober 2009 hielt Infratil (bzw. die Infratil-Tochter Glasgow Prestwick Airport Ltd.) 90 % der Gesellschafteranteile an der FLG. Seit dem 30.10.2009 ist die Hansestadt Lübeck wieder alleinige Gesellschafterin der Flughafen Lübeck GmbH.

In den vergangenen Jahren ist die Entwicklung der FLG immer an dem fehlenden Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens gescheitert. Der Beschluss verhinderte in der Vergangenheit den nachhaltig wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens. Ein erstes Planfeststellungsverfahren zu Beginn des neuen Jahrtausends scheiterte im Jahr 2005 vor dem OVG Schleswig. Infratil strengte nach Übernahme der FLG ein neues Planfeststellungsverfahren an.

Der am 03. März 2009 bekannt gegebene Planfeststellungsbeschluss ist entscheidend für die weitere Entwicklung des Lübecker Flughafens und seines zukünftigen wirtschaftlichen Erfolgs. Mit seiner Umsetzung können die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Base geschaffen werden, die notwendig für eine feste Stationierung von Verkehrsflugzeugen mit entsprechenden direkten Beschäftigungseffekten ist. In der Folge ist dann in kurzer Zeit mit einem Wachstum auf 1,3 Millionen Passagiere zu rechnen, nicht zuletzt auch durch die enge geschäftliche Verbindung mit einem starken Hauptkunden im sich konsolidierenden Luftverkehrsmarkt.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss und der Umsetzung der darin festgesetzten Maßnahmen hat der Flughafen Lübeck die Chance, nicht nur seine regionalökonomischen Ausstrahlungseffekte zu verstärken, sondern auch wirtschaftlich nachhaltig betrieben werden zu können.

Nicht zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass die Hansestadt Lübeck nach wie vor wirtschaftlich und finanziell strukturschwach ist, ursächlich verbunden mit der jahrzehntelangen Zonenrandlage bis zur Wiedervereinigung und dem Wegbrechen der industriellen Arbeitsplätze infolge eines wirtschaftlichen Strukturwandels seit dem Beginn der 1980er Jahre. Hiervon

betroffen waren insbesondere der Schiffbau, die Stahlerzeugung, Sanitärproduktion und Stromerzeugung. Im Laufe der Jahre kam es hier zum Abbau von 14.000 Industriearbeitsplätzen, das entspricht im Zeitraum 1980-2007 einen Rückgang von 44 %. Als Folge hiervon weist die Hansestadt Lübeck nach wie vor eine der höchsten Quoten bei Arbeitslosen und Empfängern von staatlichen Transferleistungen in Norddeutschland auf.

Vor diesem Hintergrund unternimmt die Hansestadt Lübeck alle Anstrengungen, Arbeitsplätze zu erhalten und in Zukunftsbranchen neue Arbeitsplätze zu schaffen. Eine der Zukunftsbranchen des Landes Schleswig-Holstein und der Hansestadt Lübeck ist der Tourismus. Der Flughafen Lübeck nimmt hier als Arbeitgeber und Infrastruktureinrichtung zur Tourismusförderung eine wichtige Schrittmacherfunktion ein.

2.1 Luftverkehrskonzept der Bundesregierung (2008)

2.1.1 Allgemeine Entwicklung im Luftverkehr

Das Beratungsunternehmen Intraplan hat im Auftrag der Bundesregierung im Rahmen des Flughafenkonzepts 2008 für den Prognosezeitraum bis 2020 errechnet, dass sich die Zahl der Passagiere auf den deutschen Flughäfen im Linien- und Charterverkehr auf 307 Millionen erhöhen wird, das ist gleichbedeutend mit einem Anstieg von jährlich 4,2% im Verhältnis zum Bezugsjahr 2005. Gemäß dieser Prognose wird das Ein- und Aussteigeraufkommen aufgrund eines gestiegenen Bedarfs an innerdeutschen Flugreisen von 32 auf 45 Mio. (+ 2,3% p.a.) Passagiere steigen. Das internationale Quell-Ziel-Aufkommen steigt im selben Zeitraum von 97 auf 173 Mio. (+ 3,9% p.a.), das Quell- und Zielaufkommen somit insgesamt von 129 auf 218 Millionen Passagiere (+ 3,6% p.a.).

Trotz der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise und der Diskussion um Klimaschutz ist davon auszugehen, dass die Luftfahrtsbranche ihren ursprünglichen Wachstumskurs, aufgrund der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage eher zeitversetzt, beibehält.

Die zunehmende Slot-Beschränkung (Lande- und Startrechte zu bestimmten Tageszeiten), insbesondere an den großen Luftverkehrskreuzen wie z.B. Frankfurt/Main und München, führt zur begrenzten Bewegungsfreiheit der gewerblichen Verkehrsfluffahrt. Damit kommt der Ergänzungs- und Entlastungsfunktion der Regionalflughäfen im deutschen Luftverkehrssystem eine verstärkte Bedeutung zu. Anteilseigner vieler regionaler Verkehrsflughäfen sind die Länder wie z.B. (Quelle ADV, 2006):

Freie und Hansestadt Bremen am Flughafen Bremen,

Freistaat Bayern am Flughafen Nürnberg,

Freistaat Sachsen an den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden,

das Land Rheinland-Pfalz am Flughafen Frankfurt-Hahn,

das Land Thüringen am Flughafen Erfurt,

das Land Niedersachsen am Flughafen Hannover-Langenhagen und

das Land Nordrhein-Westfalen am Flughafen Köln/Bonn.

Diese werden weniger aus Gründen der Gewinnerzielung betrieben, sondern als Teil der staatlichen Daseinsvorsorge. Betriebswirtschaftliche Rentabilitätskriterien können hier nicht ausschließlich zur Bewertung des Erhalts und Ausbaus von Flugplätzen zu Grunde gelegt werden, da vor allem regionalwirtschaftliche Interessen an einer bedarfsgerechten Flugplatzinfrastruktur bestehen.

Im Hinblick auf die Konkurrenz der Regionen im erweiterten Europa und den gleichzeitigen Rückgang traditioneller Standortbindungen der Wirtschaft ist eine Region auf einen eigenen Anschluss an das europäische Luftverkehrsnetz angewiesen. Gerade bei der Ansiedlung von Unternehmen ist ein leistungsfähiger Verkehrsflughafen bzw. Regionalflughafen ein wichtiges Argument für die Standortwahl und damit für die regionale Wirtschaftsförderung. Um

dem wachsenden Luftverkehrsaufkommen der Bundesrepublik Deutschland Rechnung zu tragen, bedarf es der Verfügbarkeit und einer entsprechenden qualitativen Ausstattung von regionalen Verkehrsflughäfen.

Deutschland weist eine polyzentrische Siedlungsstruktur mit in der Fläche verteilten Ballungsräumen auf. In diesen Ballungsräumen, und darüber hinaus auch an vielen dezentralen Standorten, hat sich in Deutschland ein multifunktionales Flughafennetz entwickelt, welches sich aus der Sicht von Bund und Ländern bewährt hat. Dieses Netz umfasst zwei Flughäfen mit Hubfunktion, fünf weitere Flughafenstandorte mit einem umfassenden Angebot an europäischen sowie interkontinentalen Flugzielen sowie weitere 22 dezentrale Flughäfen (2007) mit regelmäßigem Linien- und/oder Charterverkehr. Hierzu gehört auch der Flughafen Lübeck. Darüber hinaus gibt es in Deutschland gegenwärtig neun weitere Regionalflughäfen, die in beschränktem Maße Linien- und/oder Charterverkehr anbieten. Durch die fortschreitende Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte und die steigende Nachfrage wird aller Voraussicht nach das Angebot weiter ausgebaut werden.

Für die jeweiligen Regionen kommt diesen Flughäfen eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Eine nachfrage- und bedarfsgerechte Entwicklung im Rahmen der regional angemessenen Aufgabenschwerpunkte ist nicht nur aus regionaler Sicht, sondern unter bestimmten Voraussetzungen auch aus dem öffentlichen Interesse heraus für den gesamten Luftverkehrsstandort Deutschland im Hinblick auf die bis zum Jahr 2020 zu erwartende Verkehrsentwicklung sinnvoll, da diese Flughäfen eine wertvolle Ergänzung zum Angebot von größeren Flughäfen darstellen können. Sie können Flughäfen, an denen Slot- oder sonstige Kapazitätsengpässe bestehen, entlasten und so dort wertvolle Kapazitäten frei halten.

In Norddeutschland ist mit Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu erwarten, und damit auch eine gestiegene Nachfrage nach Flugangeboten.

2.1.2 Low Cost-Verkehr

Die Low Cost Carrier (LCC) wie z.B. Ryanair und Easyjet haben seit ihrem verstärkten Markteintritt vor etwa acht Jahren die Zahl ihrer Passagiere alle zwei Jahre mehr als verdoppelt. Eine Studie von *NFO Infratest (2002)* ergab, dass es sich im Low Cost-Verkehr in einer Größenordnung von 60 % um neue Nachfrage im Luftverkehrsmarkt handelt. Dieser Anteil ist in den letzten Jahren bei neugenerierter Nachfrage auf neuen Strecken auf 25 – 30% gesunken. Vor diesem Hintergrund lässt sich aber weiterhin die These vertreten, dass der Low Cost-Verkehr in einem erheblichen Umfang neue Nachfrage und damit auch Wertschöpfung für den Luftverkehrsmarkt generiert hat. Die LCC haben den Wettbewerb im Luftverkehrsmarkt verschärft zugunsten sinkender Preise für den Endkunden. Mittlerweile entfallen im innerdeutschen Verkehr 43 % und im Europaverkehr 38% der originären Nachfrage auf Low Cost-Anbieter. Der Marktanteil der LCC liegt bei etwa 23,4 % (2006). Im europäischen Kontinentalverkehr ist nun eine stärkere Angleichung und Überschneidung der Geschäftsmodelle von Linienfluggesellschaften, LCC und Ferienfluggesellschaften zu beobachten.

Das Luftverkehrskonzept der Bundesregierung kommt zu dem Ergebnis, dass der Marktanteil von Low Cost an der originären Nachfrage sich auf 75 % ggü. heute 40 % bis 2015 erhöhen wird. „Da die Nachfrage überall zunimmt und auf großen Flughäfen Kapazitätsprobleme auftreten, kann davon ausgegangen werden, dass das Angebot sich weiter in der Fläche ausbreiten wird“, so die abschließende Aussage im Luftverkehrskonzept zur Zukunft des Low Cost - Verkehrs.

Das Geschäftsmodell von LCC-Flughäfen geht zwar von einem niedrigeren Entgeltsniveau im Handling von Passagieren im Gegensatz zu den klassischen Flughäfen aus. Dafür erwirtschaften die LCC-Flughäfen 50 % ihrer Umsätze aber im Non-Aviation-Geschäft (Parken, Einzelhandel, Mietwagen etc.) und ermöglichen im Aviation-Bereich dem LCC eine höhere Frequenz bei den Umläufen. Der Umsatzanteil des Non-Aviation-Geschäfts auf den großen Flughäfen liegt in der Regel zwar ebenfalls bei ungefähr 50 %. Die größte Marge wird aber in

beiden Fällen im Non-Aviation-Geschäft erzielt. Die LCC-Flughäfen betrachten deshalb die LCC als Frequenzbringer, um im Non-Aviation-Geschäft Erträge zu erwirtschaften.

2.2 Bericht zu den Entwicklungsperspektiven der Flughäfen in Schleswig-Holstein und Hamburg (2005)

Der Bericht von Uniconsult zu den Entwicklungsperspektiven der Flughäfen in Hamburg und Schleswig-Holstein kommt zu dem Ergebnis, dass der Flughafen Lübeck über erhebliche Entwicklungschancen verfügt. „Sofern er entsprechend den derzeitigen Planungen ausgebaut wird, wird er in zunehmenden Wettbewerb mit dem Flughafen Hamburg treten, ohne allerdings dessen Gateway-Funktion für Norddeutschland ernsthaft zu gefährden“ (2005, S. 71). In der Zusammenfassung des Berichts heißt es denn auch: „Der mit den Ausbaumaßnahmen zunehmende Wettbewerbsdruck, der von Lübeck aus auf Hamburg ausstrahlt, lässt erwarten, dass sich die Qualität der Luftverkehrsverbindung für ganz Schleswig-Holstein verbessert.“

Nicht zuletzt verweist der Bericht darauf, dass ein Ausbau des Flughafen Lübecks für die Metropolregion Hamburg von Vorteil ist. Das bezieht sich sowohl auf die regionalökonomischen Effekte und die Verbesserung der Standortqualität als auch im Sinne einer Kapazitätsergänzung gegenüber dem Flughafen Hamburg.

2.3 Wachstumspotenzial des Lübecker Flughafens

2.3.1 Potenzialanalyse

Mit dem Fall der Mauer wurde der Flugplatz wieder für den gewerblichen Luftverkehr interessant, weil die Beschränkung beim Landeanflug von Osten durch die nahe innerdeutsche Grenze entfiel. Der Aufstieg des Flughafens begann Anfang der 1990er Jahre mit dem Charterflug. Seit Mai 2000 fliegt Ryanair den Flughafen Lübeck an.

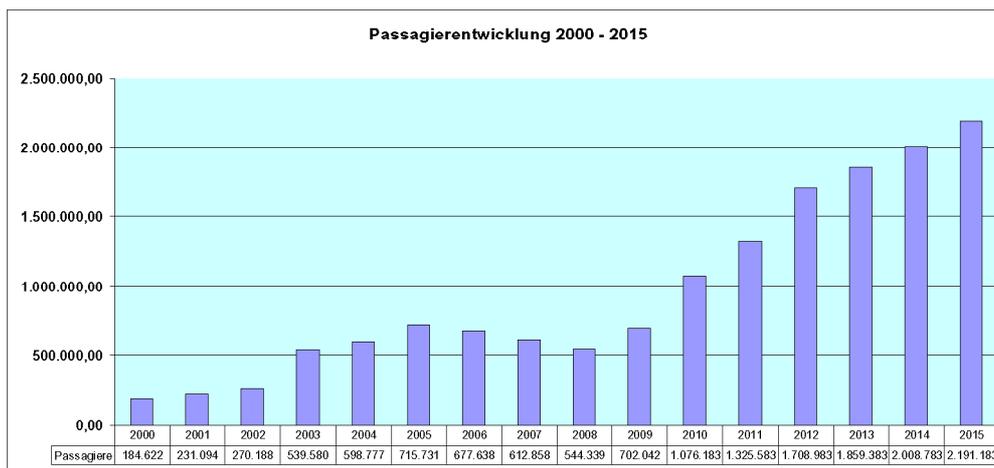
Abb. 1: Flugziele der Lübecker Flughafens (Sommerflugplan 2009)



Quelle: Flughafen Lübeck (2009)

Mit dem Sommerflugplan 2009 bedient Ryanair von Lübeck aus 10 Flugziele (siehe Abb. 1) Ein weiterer Anbieter ist Wizzair mit einer Verbindung nach Danzig. Nicht zuletzt mit Aufnahme der Linienverbindungen von Ryanair nach Palma, Alicante und Alghero in den Sommerflugplan rechnet die FLG in diesem Jahr mit einem Aufkommen von nahezu 700.000 Passagieren und knüpft damit an das bisherige Spitzenjahr 2005 an (siehe Abb. 2). Im Dezember 2009 hat die ungarische Fluggesellschaft Wizzair bekannt gegeben, das mit dem Sommerflugplan 2010 regelmäßige Linienverbindungen von Lübeck nach Kiew (Ukraine) und Katowice (Polen) aufgenommen werden. Damit erhöhen sich die von Lübeck aus angefliegenen Ziele von derzeit 11 auf zukünftig 13.

Abb. 2: Passagierentwicklung 2000-2015 am Flughafen Lübeck¹



Quelle: Flughafen Lübeck GmbH (2009)

Die prognostizierten Passagierzahlen ab 2009 sind der derzeitigen Businessplanung der Flughafen Lübeck GmbH entnommen und können nur unter der Voraussetzung realisiert werden, wenn es durch entsprechende Investitionen gelingt, die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Base zur Stationierung von Flugzeugen zu schaffen. Danach steigt das Passagieraufkommen von 700.000 auf 2,2 Millionen Passagiere im Jahr 2015.

Die Zukunftschancen des Flughafens sind abhängig vom weiteren Flughafenausbau, um entsprechende Flugbetriebs- bzw. Abfertigungskapazitäten luft- und landseitig zu schaffen. Im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens wurde eine Potenzialanalyse in Auftrag (Desel Consulting / Airport Research Center) gegeben.

Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass im Ausbaufall (planfestgestellt) das Potenzial des Flughafens für das Jahr 2020 bei 3,25 Millionen Passagieren und 48.400 Flugbewegungen (siehe Tabelle 1) liegt. Im Nullfall, d.h. ohne planfestgestellten Flughafenausbau, liegt die Prognose bei 1,8 Millionen Passagieren und 35.800 Flugbewegungen (zum Vergleich 2008: 17.281 Flugbewegungen).

Tabelle 1: Prognose Passagieraufkommen Flughafen Lübeck 2020 für Ausbau- und Nullfall

Flugarten	2020	
	Ausbaufall	Nullfall
Linien- und Charterverkehr	3.250.000	1.800.000
Flugbewegungen	48.400	35.800

Quelle: Desel Consulting, Airport Research Center (2007)

¹ Ab 2009 Businessplanung und unter der Voraussetzung der Schaffung einer Base für Ryanair im Wirtschaftsjahr 2010 und keines nachhaltigen Einbruchs bei den Passagierzahlen durch die gegenwärtige öffentliche Diskussion.

Davon entfallen jeweils 90 % auf den Low Cost-Verkehr. Diese Prognose basiert u.a. auf der Prämisse, dass in der Regel der Fluggast im Low Cost-Markt bereit ist, eine Anreisefahrzeit von bis zu 120 Minuten zum Flughafen zu akzeptieren. In der Praxis ist bereits heute zu beobachten, dass auch aus Dänemark eine signifikante Anzahl von abfliegenden Passagieren stammt. Dieser Trend dürfte verstärkt werden nach der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung durch die verringerten Fahrtzeiten mit dem Pkw oder Bus.

Das im Nullfall angegebene mögliche Passagieraufkommen von 1,8 Millionen entspricht dem Passagieraufkommen bei optimaler Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten. In der Praxis wird es aber als äußerst schwierig angesehen, ohne Base zur Stationierung von Verkehrsflugzeugen ein Passagieraufkommen von 1,8 Millionen realisieren zu können. Die Sicherheitsanforderungen der Fluggesellschaften schreiben gewisse Standards u.a. hinsichtlich der Länge der Start- und Landebahn und der Instrumentenlandesysteme vor, die der Flughafen mit seiner jetzigen Ausstattung nicht erfüllen kann. Aus diesem Grund sind die ersten Maßnahmen zur Umsetzung aus dem Planfeststellungsbeschluss Investitionen zur Herstellung der geforderten Länge der Start- und Landebahn (Verlegung Landeschwelle) und die Installation des Instrumentenlandesystems der Kategorie II/III (ILS CAT II/III).

2.3.2 Regionalökonomische Studie

Der Flughafen Lübeck hat schon heute eine große regionalwirtschaftliche Bedeutung, sowohl für den regionalen Arbeitsmarkt als auch für die Tourismuswirtschaft. Das Forschungsinstitut *empirica* legte im Auftrag der FLG im Jahr 2007 eine Studie zu den regionalökonomischen Auswirkungen eines Ausbaus des Lübecker Flughafens vor.

2.3.2.1 Beschäftigung- und Einkommenseffekte

Empirica kommt für das Jahr 2005 zum Ergebnis, dass vom Flughafen Lübeck direkt 258 Arbeitsplätze² abhängig sind (siehe Tabelle 2). Hierzu zählen die Beschäftigten der 18 auf dem Flughafengelände angesiedelten Unternehmen und Behörden. Werden die indirekten, induzierten und katalytischen Arbeitsplätze hinzu gerechnet, entfaltet der Flughafen bereits heute einen Beschäftigungseffekt von 911 Arbeitsplätzen (davon 373 in der Region) mit einer Bruttowertschöpfung von 36,4 Millionen € und einer Lohn- und Gehaltssumme von 16,1 Millionen €.

Im Ausbaufall sagt die Studie für das Jahr 2020 voraus, dass der ausgebaute Flughafen mit einem Passagieraufkommen von 3,25 Millionen bei neun stationierten Verkehrsflugzeugen einen Beschäftigungseffekt von 5.313 Arbeitsplätzen entfaltet mit einer Bruttowertschöpfung von insgesamt knapp 240 Millionen € und einer Lohn- und Gehaltssumme von 100 Millionen €. Im Vergleich zum Nullfall entfaltet der Ausbaufall einen doppelt so hohen Beschäftigungs- und Einkommenseffekt. Vereinfacht dargestellt, liegt der Beschäftigungseffekt laut dieser Studie bei einem stationierten Verkehrsflugzeug bei 590 Arbeitsplätzen, wovon 160 direkt am Flughafen entstehen.

² Zur Definition der Beschäftigungs-/Wertschöpfungseffekte nach *empirica*:

Direkte Effekte: Effekte der auf dem Flughafengelände angesiedelten Unternehmen und Behörden

Indirekte Effekte: Vorleistungs- und Investitionslieferungen von Auftragnehmern außerhalb des Flughafengeländes einschließlich deren Beschaffungseffekte.

Induzierte Effekte: direkt und indirekt entstandene Einkommen der Beschäftigten entfalten Kaufkräfteffekte.

Katalytische Effekte: Ansiedlung und Erweiterung von Unternehmen infolge des Flughafens, z.B. Tourismusindustrie.

Tabelle 2: Beschäftigungs- und Einkommenseffekte des Flughafens Lübeck

		2005	2020	
			Ausbaufall	Nullfall
Beschäftigung (Erwerbstätige)	Direkt	258	1.421	746
	Indirekt	197	1.532	771
	Induziert	101	678	347
	Katalytisch	355	1.673	927
	Gesamt	911	5.313	2791
Bruttowertschöpfung (in Mio. EUR)	Direkt	11,2	77,1	40,0
	Indirekt	10,3	81,2	40,8
	Induziert	5,0	34,0	17,2
	Katalytisch	9,9	46,6	25,8
	Gesamt	36,4	238,9	123,8
Löhne- und Gehälter (in Mio. EUR)	Direkt	4,9	30,1	15,3
	Indirekt	4,5	34,3	17,3
	Induziert	1,9	13,0	6,6
	Katalytisch	4,8	22,6	12,5
	Gesamt	16,1	100,0	51,7

Quelle: empirica, Aring und Klophaus (2007)

2.3.2.2 Fiskalische Effekte

Im Jahr 2005 betragen die fiskalischen Effekte des Flughafens 5,5 Millionen €. Eine grobe Hochrechnung des Steueraufkommens für das Jahr 2020 ergibt auf der Basis 2005 einen strukturellen fiskalischen Effekt von rund 33 Millionen € für die öffentliche Hand.

2.4 Tourismus

Der Tourismus zählt weltweit zu den größten Wirtschaftszweigen. Der Tourismus hat in Deutschland einen gesamtwirtschaftlichen Produktionswert von 185 Milliarden € und eine Wertschöpfung von 94 Milliarden €. Damit erzielt er einen direkten Anteil von rund 3,2% am Bruttoinlandsprodukt. Insgesamt bietet die „weiße“ Industrie für 2,8 Millionen Menschen Beschäftigung. Große Bedeutung hat der Auslandstourismus. Von den 274 Millionen Reisen, die Deutsche im Jahr 2004 unternahmen, führten 27% ins Ausland. Darauf entfielen Ausgaben von 61,4 Milliarden EUR. Diese Ausgaben gehen nicht vollständig in die Zielländer, sondern stellen zu einem wesentlichen Teil Einnahmen der deutschen Touristikunternehmen dar. Mittelbar fließt ein wesentlicher Teil der Reiseausgaben daher in die deutsche Volkswirtschaft zurück.

Der Tourismus besitzt in Schleswig-Holstein und Lübeck eine herausragende wirtschaftliche Bedeutung. Sein Beitrag zum Volkseinkommen Schleswig-Holsteins liegt mit 4,7 % und einem Umsatz von 4,5 Milliarden EUR deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 3 %. Die Hansestadt Lübeck zählt über eine Million Übernachtungen, und hier ist ein wichtiges Standbein der Städtetourismus, der vom Luftverkehr profitiert.

Eine Untersuchung der Landesverkehrsgesellschaft (LVS) im Zuge der Einrichtung eines Bahnhaltdepotpunkts hat ergeben, dass 29,2 % der ankommenden Passagiere als Ziel Hamburg haben. Bei 42 % ist das Ziel Schleswig-Holstein. In Lübeck bleiben 11,6 %.

Die positiven Auswirkungen des Flughafens für den Lübecker Incoming-Tourismus sind beispielhaft an den Fluggästen aus Italien zu beobachten. Seit Aufnahme der Flugverbindungen nach Pisa und Bergamo stieg die Anzahl der Übernachtungen von italienischen Touristen in Lübeck um mehr als Doppelte (+143 %) auf 13.000 (2008). Diese Entwicklung ist auch bei

den Touristen aus Großbritannien zu beobachten. Deren Anzahl der Übernachtungen stieg im Zeitraum 2000 bis 2008 um mehr als die Hälfte auf knapp 14.000. Die Anzahl der Übernachtungen von spanischen Touristen nahm im Vergleichszeitraum um 60 % zu (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Übernachtungen nach ausgewählten Herkunftsländern 2000/2008

Herkunftsländer/ Übernachtungen	2000	2008	Veränderung in %
Italien	5.356	13.006	+143
Spanien	2.102	3.388	+61
Großbritannien	8.951	13.893	+55
Irland	275	828	+201
Polen	2.518	4.028	+60
Schweden	55.910	85.226	+52,4

Quelle: Hansestadt Lübeck

Laut dem Bericht zu den „Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der beiden Länder Schleswig-Holstein und Hamburg“ (2005) stieg die Zahl der ausländischen Übernachtungsgäste in Folge der Ausdehnung des Low Costs-Angebots um 11,6 %. Hiervon profitiert wie eingangs erwähnt insbesondere der Städtetourismus in Hamburg und Lübeck.

Die Wertschöpfung bei mindestens einer Übernachtung liegt lt. *DWIF Berlin (2009)* bei 110,50 €. Werden die Zahlen aus der Potenzialanalyse für den Ausbaufall 2020 zugrunde gelegt und wird ein Anteil von im Schnitt 45 % an Inbound-Tourismus unterstellt, ergibt sich für die Tourismuswirtschaft ein Umsatzeffekt p.a.:

Gesamt Incoming:	161,6 Millionen €
davon Schleswig-Holstein:	67,9 Millionen €
davon Lübeck:	18,7 Millionen €

Vom Umsatz entfallen laut der Studie des *dwif (2009)* auf den Einzelhandel 46,4 %, gefolgt vom Gastgewerbe mit 40,1 % und Dienstleistungen in einer Größenordnung von 13,5 %. Der Beschäftigungseffekt der weißen Industrie liegt in Lübeck bei rund 16.000 Arbeitsplätzen, das würde 20 % der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Hansestadt Lübeck entsprechen.

3 Flughafenausbau

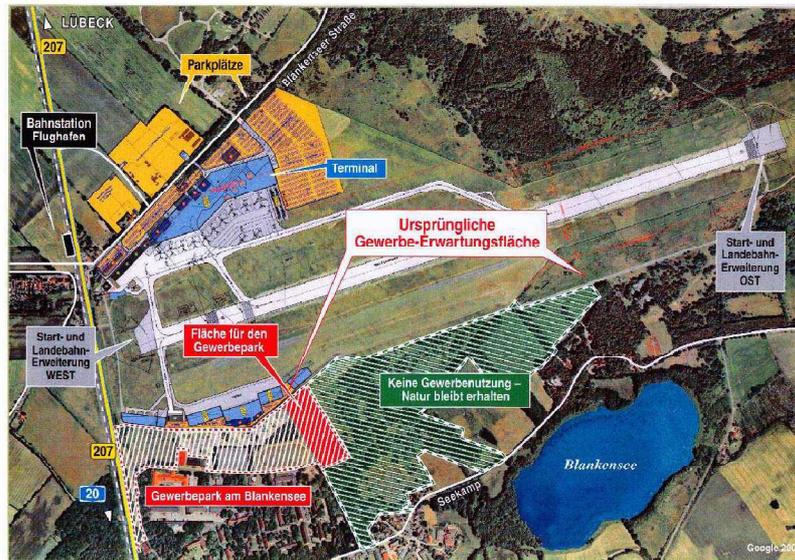
Ohne Base ist der Lübecker Flughafen darauf angewiesen, in der Regel von Flugzielen angefliegen zu werden, die über eine Base verfügen oder wo zumindest eine Base in der Routenplanung integriert ist. Die fehlende Base verhindert zurzeit das Anfliegen von beliebten Flugzielen z.B. auf den Kanarischen Inseln, nach Ägypten oder Nordafrika.

Der Planfeststellungsbeschluss erlaubt u.a. nachfolgende Ausbaumaßnahmen (siehe auch Abb. 3):

- Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.257 Meter,
- Erweiterung der Vorfeldflächen für bis zu 9 Verkehrsflugzeuge,
- Installation Instrumentenlandesystem Allwetterstufe II/III (ILS CAT II/III) in Betriebsrichtung 07 für den Anflug von Westen,
- Erweiterung der Parkraumkapazitäten auf bis zu 5.500 Stellplätze,
- Errichtung von Abfertigungsgebäuden von bis zu 40.000 m² und die

- Neuordnung der Entwässerung.

Abb. 3: Ausbauplanung Flughafen Lübeck



Zum Lärmschutz wurden von der Planfeststellungsbehörde u.a. folgende Nebenbestimmungen festgelegt:

- Verbot von reinen Frachtflügen in der Nachtzeit (22.00 bis 06.00 Uhr).
- Planmäßige Starts und Landungen bis 23.30 Uhr und ab 05.30 Uhr.
- Wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe nur in der Tagzeit (06.00 bis 22.00 Uhr).
- Schallschutzmaßnahmen:

für Altenpflegeheime in Groß Grönau und Lüdersdorf und dem Grunde nach für die Kita im Ausbildungspark Blankensee,
auf Antrag für die Schulen in Wulfsdorf und Waldschule Groß Grönau,
nach Prüfung für die Kitas in Wahrsow und Krummesse (Sonnenhaus),
nach Festlegung der Lärmschutzbereiche für den Flughafen Lübeck durch die Luftfahrtbehörde Schallschutzmaßnahmen für betroffene Immobilien.

Im Vorwege des Planfeststellungsantrages haben die FLG, die Hansestadt Lübeck sowie die Natur- und Umweltschutzverbände eine Einigung über die naturschutzrechtlichen Belange herbei geführt. Die sieht unter anderem vor, dass die FLG insgesamt 2,5 Millionen € als Zustiftung in eine Naturschutzstiftung „Grönauer Heide“ leistet. Der erste Teilbetrag in Höhe von 1,25 Millionen € wurde bereits geleistet. Die Restzahlung wird fällig bei Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses bzw. bei Beginn der Umsetzung der ersten Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss sind gegenwärtig mehrere Klagen anhängig u.a. wegen:

- der unzureichenden Auflagen und Entschädigungen wegen Fluglärms,
- des Verstoßes gegen deutsches und europäisches Naturschutzrecht
- der Rechtswidrigkeit des Beschlusses auf Grund der fehlenden bzw. mangelnden Finanzierbarkeit des Ausbaivorhabens.

Darüber hinaus hat die Gemeinde Groß Grönau die Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage beantragt, um es der FLG zu verbieten, bis zur Entscheidung des OVG über den Eilantrag mit Baumaßnahmen zu beginnen.

Einer kurzfristigen Entscheidung im Verfahren über die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses bedarf es, wenn der Vollzug der Baumaßnahmen unmittelbar bevorsteht. Da der Zeitpunkt der Baumaßnahmen im Hinblick auf die Investorensuche offen ist, hat das Gericht auf Antrag der Prozessparteien das Ruhen des Verfahrens angeordnet.

Üblicherweise wird nach Einreichen der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vom Gericht die mündliche Verhandlung zu den Klageverfahren anberaumt. Das wäre voraussichtlich im Frühjahr 2010. Die mündlichen Verfahren sind in den Klageerwiderungen durch die Beklagte (Landesbetrieb für Verkehr) und die FLG vorzubereiten. In diesen Klageerwiderungen ist dem Vorwurf zu begegnen, dass es sich beim Planfeststellungsbeschluss um eine unzulässige Vorratsplanung handelt. Aus diesem Grund ist spätestens Anfang 2010 oder in der Klageerwiderung von der FLG deutlich zu machen, dass sie gewillt und finanziell in der Lage ist, die Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen zu beginnen. Da die FLG aus eigener Kraft dazu nicht in der Lage sein wird, sind der Hauptgesellschafter und das Land gefordert, glaubhaft und ohne Vorbehalte die Investitionsbereitschaft zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zu erklären.

Zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses für die ersten beiden Phasen ist die Finanzierung eines Investitionsvolumens von 4,0 Millionen € bereit zu stellen.

Die einzelnen Investitionsmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 2,73 Millionen €³ sind im Wesentlichen:

a) Verlegung der Landeschwelle 07 um 120 m nach Westen:	940 T€
b) Installation und Inbetriebnahme ILS CAT II in Landerichtung 07:	1.400 T€
c) Herrichtung zusätzlicher Parkplätze:	60 T€
<u>d) Schaffung einer zusätzlichen Vorfeldparkposition:</u>	<u>330 T€</u>
	2.730 T€

Hinzu kommt die 2. Rate aus der Mediationsvereinbarung in einer Größenordnung von 1,25 Millionen €. Diese Maßnahmen reichen aus, um eine Base zur Stationierung von Verkehrsflugzeugen einzurichten und ein Volumen von bis zu 1,8 Millionen Passagieren abzufertigen.

Ryanair hat wiederholt erklärt, an der Einrichtung einer Base in Lübeck festzuhalten, sofern die zuvor beschriebenen Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss umgesetzt werden.

Zwischenzeitlich wurden der Bebauungsplan und die Änderung des Flächennutzungsplans zur Errichtung von zusätzlichen 2.300 Parkplätzen nördlich der Blankenseer Straße bestandskräftig. Die erforderlichen Flächen wurden bereits von der FLG erworben, ebenso die erforderlichen Ausgleichsflächen für den Flughafen ausbau. Das Gesamtinvestitionsvolumen betrug insgesamt 5,2 Millionen €. Insgesamt werden damit zukünftig bis zum Jahr 2020 ca. 5.500 Stellplätze für Kurz- und LangzeitparkerInnen und MitarbeiterInnen zur Verfügung stehen, davon ca. 3.200 Stellplätze im Rahmen der landseitigen Erschließung der Hochbauzone Nord einschließlich Zufahrt und ca. 2.300 Stellplätzen auf den übrigen nördlich der Blankenseer Straße gelegenen Flächen.

Der weitere Flughafen ausbau erfolgt nach dem jeweiligen wirtschaftlichen Bedarf, der maßgeblich vom weiteren erwarteten Passagierabkommen abhängig ist. Zur Umsetzung aller im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Maßnahmen werden in den Folgejahren weitere Investitionen erforderlich sein. Die verschiedenen Ausbauphasen werden in der nachfolgenden Tabelle 4 beschrieben:

³ Die Investitionssumme von 2,73 Millionen € berücksichtigt noch keine Förderung durch das Land.

Tabelle 4: Voraussichtlichen Ausbauphasen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses

Teilprojekt		Phase 0	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Gesamt
		2010-2011		2012-2013	2014-2015	
Luftseite	T€	940	1.730	0	0	2.670
Terminal	T€	0	0	0	0	0
Erschließung (Parkplätze)	T€	60	0	80	80	220
Entwässerung (ohne Staukanal D)	T€	0	0	0	0	0
Lärmschutz	l€	0	0	0	0	0
Ausgleichsmaßnahmen	T€	0	0	0	0	0
Mediation	T€	1.250	0	0	0	1.250
Gesamt		2.250	1.730	80	80	4.140

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Die Höhe der erforderlichen Lärmschutz- und Entwässerungsmaßnahmen ist gegenwärtig nicht absehbar, und wurde deshalb im Investitionsprogramm 2009-2015 auch nicht berücksichtigt. Für den Flughafen Lübeck sind noch die Lärmschutzbereiche durch die Luftfahrtbehörde festzulegen. Erst anhand der Lärmschutzbereiche lassen sich die einzelnen Immobilien, für die eine eventuelle Übernahmeverpflichtung besteht oder Schallschutzmaßnahme durchgeführt werden müssen, genau auflisten. Daher kann gegenwärtig noch nicht vorhergesagt werden, wann und in welcher Höhe Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen sind. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Verpflichtung zur Durchführung der Lärmschutz- und Entwässerungsmaßnahmen voraussichtlich erst mit der tatsächlichen Verlängerung der Start- und Landebahn zum Tragen kommen wird. Diese ist erst für den Zeitraum nach 2015 geplant.

Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass ab dem Jahr 2013 Maßnahmen zum Lärmschutz und zur Entwässerung durchzuführen sind. Das hängt in erster Linie von den landesrechtlichen Vorgaben ab, die bislang keinen Anlass dazu geben, dass vor dem Jahr 2015 entsprechende Maßnahmen tatsächlich realisiert werden müssen.

In den kommenden Jahren würden nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses Investitionen bei der Entwässerung in Höhe von insgesamt 8 Mio. € entstehen. Die Kosten im Bereich Lärmschutz betragen maximal 6,5 Mio. €.

4 Investorensuche

Die Investorensuche findet bedingt durch die globale Wirtschafts- und Finanzkrise in einem schwierigen Umfeld statt. Hinzu kommt, dass den potenziellen Investoren die Zwangssituation der Hansestadt Lübeck nicht entgangen ist, bis zum Stichtag Ende Februar 2010 einen neuen Investor zu finden. Folgende wesentliche Forderungen stellen die potentiellen Investoren, mit denen zuletzt Gespräche geführt worden sind:

- Übernahme der Risiken der laufenden Rechtsverfahren (Air Berlin, EU-Kommission) durch die HL;
- Übernahme der Risiken und Kosten zur Herbeiführung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und Kostenübernahmen der mit dem Beschluss verbundenen Maßnahmen für Lärmschutz und Entwässerung durch die Hansestadt Lübeck bzw. das Land;
- Übernahme des Gesellschafterdarlehens von Infratil durch die Hansestadt Lübeck;
- Übernahme der betrieblichen Verluste der FLG durch die Hansestadt Lübeck bis zur Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und der endgültigen Entscheidung von Ryanair zur Errichtung einer Base am Flughafen Lübeck; während dieses Zeitraums solle die Hansestadt Lübeck Mehrheitsgesellschafter der FLG bleiben;

- Bekenntnis der Hansestadt Lübeck oder/und des Landes Schleswig-Holstein zum Ausbau des Flughafens Lübeck durch Beteiligung bei der Finanzierung der zukünftigen Investitionen;
- Federführung der Hansestadt Lübeck bei den Verhandlungen mit Ryanair bezüglich der Errichtung einer Base.

Die potentiellen Investoren gaben an, dass sie zunächst Zusagen zur Kostenübernahme durch die Hansestadt Lübeck und/oder das Land erwarten, bevor sie finanzielle Risiken des Engagements am Flughafen Lübeck übernehmen. Sobald der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig ist, und mit Ryanair die Errichtung einer Base am Flughafen beschlossen ist, seien die potentiellen Investoren tendenziell bereit, zukünftige wirtschaftliche und finanzielle Risiken zu übernehmen und auch die Finanzierung zukünftiger Investitionen zu sichern.

Unzweifelhaft wird aber sein, dass kein potenzieller Investor bereit sein wird, in die FLG einzusteigen, wenn nicht die Hansestadt Lübeck oder das Land mindestens sich bereit erklären, das Risiko für:

- die Herbeiführung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses,
- das AirBerlin- und EU-Kommissionsverfahrens

zu übernehmen und die entsprechenden finanziellen Mittel bereit zu stellen. Vor diesem Hintergrund sind auch die Forderungen mancher Investoren nach einem weitergehenden Engagement der öffentlichen Hand in den Ausbau der Flughafeninfrastruktur zu verstehen.

Derzeit ist die Hansestadt Lübeck mit vier potenziellen Investoren im Gespräch.

5 Aktuelle Passagier- und Ergebnisentwicklung

Nicht zuletzt mit Aufnahme der Linienverbindungen nach Palma, Alicante und Alghero in den Sommerflugplan rechnet die FLG mit einem verbesserten Aufkommen von bis zu 700.000 Passagieren für das Jahr 2009, das zu einer weiteren Verbesserung der Ertragssituation bei der FLG beitragen wird. Die Passagierentwicklung über die Monate Januar bis Oktober 2009 liegt im Plan (siehe Tabelle 5). Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist eine deutliche Steigerung von knapp 113.000 Passagieren zu verzeichnen, das entspricht einer Steigerung von 23,2 %.

Erwartungsgemäß wurde im Winterflugplan 09/10 die Zahl der Destinationen reduziert (von 11 auf 8), was aber nicht zwangsläufig bedeutet, dass auch im gleichen Maße die Anzahl der Passagiere zurück gehen würde, denn erfahrungsgemäß werden die Routen dann an den noch verbleibenden Tagen stärker gebucht. Durch diese verhältnismäßig geringe Reduzierung im Winterflugplan unterstreicht der Hauptkunde Ryanair seinen Willen, am Flughafen Lübeck festzuhalten und sein Engagement weiter zu entwickeln. Attraktive Winterflugziele wie die Alpen oder die Kanarischen Inseln sind aber momentan (ohne eine Base zur Stationierung von Flugzeugen) weiter ausgeschlossen.

Tabelle 5: Passagierentwicklung im gewerblichen Linienverkehr (2008-2009)

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Summe
Ist 2008	29.477	30.240	42.654	39.894	50.103	47.746	55.499	56.467	45.314	47.839	38.401	483.634
Plan 2009	40.124	36.322	42.892	59.288	64.101	67.925	72.823	73.766	67.430	69.767	56.739	651.174
Ist 2009	32.107	34.223	43.363	61.876	64.504	65.416	79.515	78.860	68.411	67.923	41.854	638.052

Quelle: Flughafen Lübeck (2009)

In den Monaten Juli und August sowie Oktober dieses Jahres wurde zum ersten Mal ein positives bzw. ausgeglichenes operatives Ergebnis erzielt (siehe Tabelle 6). Insgesamt verlief das Geschäft im Zeitraum Januar-Oktober 2009 um 693 T€ besser als im Plan vorgesehen.

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist sogar eine Verbesserung um 1,2 Millionen € zu beobachten, das entspricht einer Verbesserung um 64,2 %.

Die negative Berichterstattung in den Medien auf Grund der Beschlusslage der Lübecker Bürgerschaft führte im November und Dezember gegenüber Plan zu einem dramatischen Rückgang beim Passagieraufkommen mit einem entsprechenden Effekt auf das Ergebnis und hat Auswirkungen auf die Buchungslage im kommenden Jahr, wo sich ein deutlicher Rückgang zum laufenden Jahr abzeichnet. Nichtsdestoweniger ist die Passagier- und Budgetentwicklung im November 2009 immer noch besser als im Vorjahresmonat.

Tabelle 6: Budgetentwicklung EBITDA (in T€) Jan-Nov. 2008-2009

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Summe
Ist 2008	-291	-301	-304	-208	-130	-135	-97	-127	-157	-136	-248	-2.134
Plan 2009	-526	-328	-305	-135	-58	-58	-30	-70	-55	-50	-186	-1.801
Ist 2009	-248	-280	-227	-95	-59	-60	19	1	-51	24	-176	-1.152

Quelle: Flughafen Lübeck (2009)

Die Ergebnisentwicklung zeigt bis Oktober deutlich, dass die Erlöse die zusätzlichen operativen Kosten bei zunehmendem Passagieraufkommen deutlich übersteigen und somit operativ im positiven Bereich gewirtschaftet werden kann. Diese ersten positiven Effekte werden sich mit steigenden Passagierzahlen verstetigen.

Tabelle 7: Entwicklung der Passagierzahlen auf deutschen Flughäfen

01/2009 - 10/2009				10/2009			
Platz	Flughafen	Passagiere	Veränderung Vorjahr %	Platz	Flughafen	Passagiere	Veränderung Vorjahr %
1	Frankfurt (FRA)	43.183.386	-5,7	1	Frankfurt (FRA)	4.626.179	-1,9
2	München (MUC)	27.733.865	-6,5	2	München (MUC)	3.113.868	0,1
-	Berlin gesamt/total	17.710.352	-3,0	-	Berlin gesamt/total	2.042.734	-0,8
3	Düsseldorf (DUS)	15.261.903	-2,8	3	Düsseldorf (DUS)	1.789.681	4,0
4	- Tegel (TXL)	11.952.695	-2,8	4	- Tegel (TXL)	1.373.204	0,6
5	Hamburg (HAM)	10.365.376	-6,4	5	Hamburg (HAM)	1.203.843	-1,7
6	Köln/Bonn (CGN)	8.400.844	-7,0	6	Köln/Bonn (CGN)	952.207	-2,2
7	Stuttgart (STR)	7.739.967	-10,4	7	Stuttgart (STR)	870.183	-6,8
8	- Schönefeld (SXF)	5.757.657	1,4	8	- Schönefeld (SXF)	669.530	1,6
9	Hannover (HAJ)	4.334.731	-12,8	9	Hannover (HAJ)	512.534	-14,0
10	Hahn (HHN)	3.324.588	-3,1	10	Hahn (HHN)	353.285	-5,0
11	Nürnberg (NUE)	3.304.501	7,5	11	Nürnberg (NUE)	308.010	8,8
12	Leipzig/Halle (LEJ)	2.099.514	-3,2	12	Leipzig/Halle (LEJ)	257.633	-3,1
13	Bremen (BRE)	2.080.632	-2,5	13	Bremen (BRE)	247.739	0,0
14	Weeze (NRN)	2.052.780	68,6	14	Weeze (NRN)	239.753	74,9
15	Dortmund (DTM)	1.484.644	-29,3	15	Dresden (DRS)	173.198	-9,5
16	Dresden (DRS)	1.465.847	-8,7	16	Dortmund (DTM)	159.910	-24,2
17	Münster/Osnabrück (FMO)	1.221.951	-12,6	17	Münster/Osnabrück (FMO)	149.184	-12,2
18	Karlsruhe/Baden-Baden (FKB)	926.957	-7,1	18	Karlsruhe/Baden-Baden (FKB)	104.601	-3,6
19	Paderborn/Lippstadt (PAD)	882.943	-13,8	19	Paderborn/Lippstadt (PAD)	100.939	-15,6
20	Lübeck (LBC)	600.925	32,8	20	Lübeck (LBC)	68.254	39,0
21	Friedrichshafen (FDH)	508.522	-12,1	21	Friedrichshafen (FDH)	50.132	-14,6
22	Saarbrücken (SCN)	407.877	-11,6	22	Saarbrücken (SCN)	48.019	-2,6
23	Erfurt (ERF)	241.891	-15,0	23	Erfurt (ERF)	30.999	-15,3
24	- Tempelhof (THF)	0	-100,0	24	- Tempelhof (THF)	0	-100,0
Gesamt		155.333.996	-5,6	Gesamt		17.402.885	-1,6

Quelle: ADV (2009)

Im Luftverkehrsmarkt verzeichnet der Lübecker Flughafen gegen den Trend für den Zeitraum Januar – Oktober 2009 ein deutliches Passagierwachstum von mehr als 30 % (siehe Tabelle 7), nur der Flughafen Weeze (+ 68,6 %) weist eine größere Wachstumsrate auf, die dort eng

mit dem Engagement von Ryanair verbunden ist. Bundesweit ist das Passagieraufkommen rückläufig mit -5,6 %. Im Oktober stieg das Passagieraufkommen am Lübecker Flughafen gegenüber dem Vorjahr sogar um 39 %.

Bei der wichtigen Kennziffer ‚Auslastung‘ der Flugverbindungen (Sitzladefaktor) liegt der Durchschnitt bei 75 %; einzelne Flugverbindungen wie z. B. nach Spanien, Italien, Großbritannien und Osteuropa liegen derzeit bei ca. 80 %. Das unterstreicht einmal mehr die hohe Attraktivität des Lübecker Flughafens.

6 Förderoptionen des Landes

Nachfolgend werden die Förderoptionen dargestellt, die dem Land Schleswig-Holstein zur Unterstützung des Lübecker Flughafens zur Verfügung stehen:

- Investitionszuschüsse
- Anlaufbeihilfen
- Marketingsupport
- Zuschüsse zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben
- Zuschüsse als Ausgleich für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse

6.1 Zuschüsse zum Ausbau der Infrastruktur

Hier ist beihilferechtlich im Rahmen der „Richtlinie für die Gewährung von Investitionszuschüssen für Maßnahmen zur Gewährleistung hoher Sicherheitsstandards sowie für den Ausbau und die Modernisierung von Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen in Schleswig-Holstein (FIR Flugplatzinvestitionszuschussrichtlinie)“ vom 25.08.09 die Förderung von Investitionsmaßnahmen mit bis zu 60 % grundsätzlich möglich. Die Förderung würde aus dem „Zukunftsprogramm Wirtschaft“ erfolgen. Das hat das Wirtschaftsministerium mit Schreiben vom 11.09.2009 zugesichert und steht im Einklang mit den Regelungen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW Koordinierungsrahmen)“ vom 06.08.09.

Förderfähig sind demnach u.a.:

- Navigations- und Fernmeldeeinrichtungen
- Luftlagedarstellungssysteme
- Befehranlagen
- Flugbetriebs- und Sicherheitsflächen

Alles andere ist dahingehend zu prüfen, inwieweit mit der Investitionsmaßnahme die Sicherheit verbessert werden kann. Im Rahmen der Umsetzung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses wird für die beiden ersten Phasen zu prüfen sein, ob folgende Maßnahmen förderfähig sind:

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

Das Gesamtinvestitionsvolumen liegt hier bei circa 2,73 Millionen € (ohne Förderung). Diese Maßnahmen sind ausreichend, um künftig bis zu 2,0 Millionen Passagiere abfertigen zu können.

Zu klären wäre insbesondere in der Zukunft, ob auch der Bau von Terminalgebäuden, Maßnahmen zum Lärmschutz und zur Entwässerung förderfähig sind.

Nutznieser dieser Strukturförderung ist hier die FLG und wird bei den Infrastrukturkosten entsprechend entlastet.

In den vergangenen Jahren (seit 1995) erhielt der Flughafen Fördermittel in einer Größenordnung von 6,63 Millionen €, davon alleine 4,25 Millionen € für die vorbereitenden Arbeiten und die Beschaffung des Instrumentenlandesystems ILS CAT II/III.

6.2 Anlauffinanzierung (Anlaufbeihilfen) für neue Linienverbindungen und/oder Frequenzen im Zuge der Einrichtung einer Base

Nach § 5 der Mitteilung der Kommission über „Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (2005/C 312/01), veröffentlicht im EU-Amtsblatt am 09.12.2005, ist die Gewährung von Anlaufbeihilfen für neue Flugverbindungen oder neue Frequenzen zulässig, wenn dadurch

- das Fluggastaufkommen gesteigert (§ 5.2 Ziff. 79c) und
- langfristig die Wirtschaftlichkeit erreicht wird (§ 5.2 Ziff. 79d). D.h. die geförderte Verbindung muss langfristig ohne Beihilfe kostendeckend sein.

Nutznieser wäre jede Fluggesellschaft, die von LBC aus mit einer Base neue Flugverbindungen aufnimmt oder die Frequenz auf bestehenden Routen erhöht. Die Maßnahme löst akut nicht die Liquiditätssituation der FLG.

Weitere Bedingungen zur Gewährung der Anlaufbeihilfen sind:

- Förderdauer maximal drei Jahre (§ 5.2 Ziff. 79f)
- Degressive Staffelung (§ 5.2 Ziff. 79f)
- Die Beihilfe darf 50 % der beihilfefähigen Kosten p.a. nicht übersteigen (über die Laufzeit 30 %). Beihilfefähige Kosten sind alle zusätzlichen Anlaufkosten (§. 5.2 Ziff. 79e), die der Fluglinie bei der Einrichtung der neuen Verbindung oder Frequenz entstehen (z.B. Marketing- und Werbeausgaben, Einrichtungskosten am Regionalflughafen. Zu den beihilfefähigen Kosten gehören nicht die regelmäßigen Betriebskosten (z.B. Miete oder Abschreibung der Flugzeuge, Kraftstoff, Gehälter der Besatzung, Flughafenabgaben).
- Diskriminierungsfreie Gewährung (§ 5.2 Ziff. 79h)
- Notifizierungspflicht (§ 5.2 Ziff. 81).

Der Prüfungszeitraum für die Notifizierung ist angesichts des laufenden EU-Kommissionsverfahrens schwer einzuschätzen. Es ist aber damit zu rechnen, dass im Jahr 2010 die EU-Kommission i.d.S. Flughafen Lübeck eine Entscheidung treffen wird, nach einer dann mehr als vierjährigen Verfahrensdauer. Frühestens dann ist damit zu rechnen, dass die Anlaufbeihilfe zum Winterflugplan 2011 zum Tragen kommen würde.

6.3 Marketingsupport

Der Marketingsupport ist ähnlich wie eine Anlauffinanzierung für neue Fluglinien zu bewerten, aber mit dem Unterschied, dass eine Notifizierungspflicht nicht notwendig ist. Voraussetzung hierfür ist aber, dass für den gewährten Marketingsupport eine adäquate Gegenleistung durch die Fluglinie erbracht wird, die nachzuweisen ist ggü. der öffentlichen Stelle.

Im Jahr 2006 hat es zwischen der Hansestadt Lübeck und Ryanair eine „Vereinbarung über die Durchführung gemeinsamer Werbemaßnahmen“ gegeben. Zu den Marketingmaßnahmen gehörten Anzeigenschaltungen, Internetpräsenz auf den Webseiten der Fluggesellschaften und e-Mailing-Aktionen der Fluggesellschaften an deren Abonnenten.

Die Marketingkosten wurden geteilt, wobei die Hansestadt Lübeck ihren Beitrag auf 20 T€ pro Flugverbindung, insgesamt auf 100 T€ für alle Flugverbindungen der Fluggesellschaft, begrenzt hat. Die Vertragslaufzeit ging vom 01.07.06 mit Verlängerung bis zum 30.06.07.

Nutznieser des Marketingsupports ist die Fluggesellschaft. Die FLG profitiert nur mittelbar vom Marketingsupport über steigende Passagierzahlen, löst aber nicht die momentane Liquiditätssituation.

Denkbar wäre, wenn das Land finanzielle Mittel für einen Marketingsupport zur Verfügung stellt und die Gegenleistung in der Bewerbung des Bundeslandes auf den Medienseiten der jeweiligen Fluggesellschaft ist.

6.4 Zuschüsse zum laufenden Betrieb der FLG

Beihilfen für den Betrieb von Flughafeninfrastruktur sind unter bestimmten Bedingungen zulässig (§ 4.2 Ziff. 64 Mitteilung 2005/C 312/01):

- Der Regionalflughafen muss der Kategorie D mit weniger als 1 Mio. Passagieren angehören.
- Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (hoheitliche Aufgaben, Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse).

Reine Zuschüsse des Landes zum Verlustausgleich bei der FLG wären demnach als Betriebsbeihilfen nicht genehmigungsfähig. Als beihilferechtlich zulässige (und notifizierungsfreie) Ausgestaltung von Zuschüssen kommen jedoch folgende Varianten in Betracht:

- Finanzierung hoheitlicher Maßnahmen.
- Ausgleichszuschüsse für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse.

6.4.1 Finanzierung hoheitlicher Maßnahmen

Im Rahmen des Betriebes eines Verkehrsflughafens ergeben sich neben den tatsächlichen Kosten für das operative Geschäft zusätzliche Kosten, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit aufgewendet werden müssen. Ursächlich hierfür ist eine Vielzahl normativer Bestimmungen zur allgemeinen Gefahrenabwehr.

Alle Kosten, die sich nicht auf den bloßen Flughafenbetrieb als solchen, sondern auf administrative bzw. polizeiliche Funktionen des Flughafens beziehen, sind als Kosten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben einzuordnen und als solche aus der beihilferechtlichen Betrachtung auszuschließen.

Hierzu gehören insbesondere bei der Gefahrenabwehr:

- Flugsicherung,
- Feuerwehr,
- Zoll und
- Polizei.

Dabei ist auf die von der EU benutzten Begrifflichkeiten abzustellen, wie sie sich aus dem „Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament zu der Gefahrenabwehr im Verkehr und deren Finanzierung“ und der „Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluffahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002“ ergeben.

Demnach sind Kompensationszahlungen zur Finanzierung von Maßnahmen in Erfüllung hoheitlicher Aufgaben nach der Entscheidungspraxis der Kommission keine Beihilfe und damit

auch nicht notifizierungspflichtig. Dies gilt im Übrigen unabhängig vom Passagieraufkommen des Flughafens.

Die Kosten zur Gefahrenabwehr lassen sich nach dem Gefahrenabwehr-Bericht (dort Ziff. 3.1) verschiedenen Kategorien zuordnen:

- die mit den Sicherheitsvorschriften verbundenen *Verwaltungskosten* (z.B. Überwachung und Einhaltung der Vorschriften)
- Kosten aus der Anwendung der Vorschriften

Fixkosten wie Investitionen in Sicherheitsausrüstungen sowie Auswahl und anfängliche Schulung von Sicherheitspersonal.

Betriebskosten wie die Instandhaltung von Sicherheitsausrüstungen (einschließlich technischer Modernisierungen), die Gehälter des Sicherheitspersonals und wiederkehrende Schulungskosten.

außergewöhnliche Kosten, etwa zusätzliche befristete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in Zeiten erhöhter Gefahr.

Kosten infolge von Terroranschlägen.

Bei einer weiten Auslegung des Begriffs „hoheitliche Aufgaben“ stellen auch solche Zahlungen keine notifizierungspflichtigen Beihilfen dar, mit denen flugsicherheitsrelevante Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten an der Flughafeninfrastruktur finanziert werden. Wegen der luftverkehrsrechtlichen Betriebspflicht (§ 45 Abs. 1 LuftVZO) sind solche Maßnahmen zwingend erforderlich und müssten andernfalls durch die öffentliche Hand aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse durchgeführt werden.

Bezogen auf die FLG können folgende Kostenarten als hoheitliche Aufgaben identifiziert werden (siehe Tabelle 8), denen bestimmte Erlöse für hoheitliche Aufgaben entgegen stehen. Aus der Differenz ergibt sich dann der Zuschussbedarf für die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben.

Tabelle 8: Kosten und Erlöse bei der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben (2008)

		2008 in €
Personalkosten	Air Traffic Control	574.012
	Feuerwehr	343.489
	ILS CAT I	59.133
	Sicherheitsbeauftragter	65.486
	Gemeinkostenzuschlag (20 %)	208.424
Sonstige Kosten	Pachtzins (90 %)	267.122
	Enteisungsmittel (100 %)	83.730
	Flugsicherheit/Feuerschutz (100 %)	187.370
	Fuhrpark, z.B. Kehrmaschine, Löschfahrzeug, Enteiser (90 %)	88.510
	Wartung ILS CAT inkl. Flugvermessung (100 %)	80.630
	Wartung Start-/Landebahn inkl. Rollwege und Vorfeld (100%)	67.166
	Sicherheitsdienst (100 %)	156.768
	Leasing Watchkeeper (100 %)	18.488
	Frequenzgebühren (100 %)	5.000
	Wetterdienst (100 %)	24.510
	Zuverlässigkeitsüberprüfung (100 %)	2.500
	Gemeinkostenzuschlag (20%)	196.359
= Gesamtkosten hoheitliche Aufgaben		2.428.698
- Landeentgelte		355.563
- Erlöse Flugzeugenteisung		55.707
= Unterdeckung hoheitliche Aufgaben		2.017.427

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Die FLG hat Gesamtkosten (2008) zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben in einer Größenordnung von 2,4 Millionen €. Dem stehen Erlöse aus Landeentgelten und der Flugzeugenteisung in Höhe von 411.270 € gegenüber. Daraus resultiert für die FLG eine Unterdeckung bei der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben in Höhe von 2 Millionen €.

6.4.2 Zuschüsse als Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse

Die vorstehend genannten und im Zusammenhang mit der Betriebspflicht der FLG entstehenden Kosten (wie Sanierungs- und Modernisierungskosten für Infrastruktur) lassen sich auch mit Zuschüssen als Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ohne beihilferechtliche Notifizierungspflicht fördern.

Dies ergibt sich aus der Entscheidung 2005/842/EG der Kommission über die Anwendung von Art. 86 Abs. 2 EG auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden.

Danach sind Ausgleichszahlungen für die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse von der Notifizierungspflicht freigestellt, wenn sie nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der übertragenen Aufgabe verursachten Kosten unter Berücksichtigung der erzielten Einnahmen und einer angemessenen Rendite aus dem für die Erfüllung dieser Verpflichtungen eingesetzten Eigenkapital abzudecken und die weiteren Voraussetzungen der Entscheidung 2005/842/EG erfüllen.

Bei Verkehrsflughäfen gilt die Freistellung von der Notifizierungspflicht, soweit das Passagieraufkommen - wie im vorliegenden Fall - 1 Mio. jährlich nicht übersteigt.

Ausgleichszahlungen, die nicht die Voraussetzungen der Entscheidung 2005/842/EG erfüllen, müssen hingegen notifiziert werden, sind aber unter bestimmten Voraussetzungen genehmigungsfähig. Im vorliegenden Fall ist nicht bekannt, dass die FLG mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut worden ist. Der entsprechende Betrauungsakt fehlt, um die Anwendung von Beihilfen aus 2005/845/EG zu ermöglichen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass vor dem Hintergrund des laufenden EU-Kommissionsverfahrens nur Varianten gewählt werden sollten, die keine Notifizierungspflicht erfordern und direkt die FLG begünstigen. Das sind vorliegend die Strukturförderung, die bereits vom Wirtschaftsministerium zugesichert ist, und Zuschüsse zum laufenden Betrieb der FLG, sofern es sich um Ausgleichszahlungen für die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben bzw. Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt. Zum Letzteren fehlt zurzeit aber der Betrauungsakt durch eine öffentliche Stelle.

7 Businessplanung 2009-2015

Zunächst wird abrisssartig die Strategie der FLG dargelegt, auf deren Grundlage der Businessplan erstellt worden ist.

Im Anschluss an die Darstellung der Strategie werden vier Varianten bzw. Modelle des Businessplans präsentiert. Zum einen das Farmer-Modell, das der gegenwärtigen Struktur des Flughafens entspricht und zum anderen das Landlord-Modell, wie es zurzeit im Lübecker Hafen angewandt wird.

Das Farmermodell zeichnet sich dadurch aus, dass die FLG unternehmerisch sowohl für die Finanzierung der Infrastruktur als auch für den Betrieb des Flughafens verantwortlich ist. Zu diesem Zweck hat die FLG von der Hansestadt Lübeck das Flughafengelände gepachtet.

Im Gegensatz dazu stellt im Landlord-Modell der Eigentümer einer Infrastruktureinrichtung diese samt Betriebsgrundstück einer Betriebs- bzw. Betreibergesellschaft zur Nutzung zur Verfügung. Landlord im vorliegenden Fall wäre die Hansestadt Lübeck. Für die Nutzung der Infrastruktur und der Fläche erhebt der Eigentümer vom Betreiber eine Pacht bzw. ein Nutzungsentgelt. Beide Modelle unterscheiden sich im Wesentlichen dadurch, dass im Farmer-

Modell der Betreiber die Infrastruktur auf eigenes Risiko baut. Während im Landlord-Modell der Betreiber die Infrastruktur pachtet und der Eigentümer der Infrastruktur diese errichtet und das Investitionsrisiko trägt.

Beide Modellvarianten werden jeweils mit und ohne die Gewährung Fördermitteln dargestellt.

7.1 Strategie

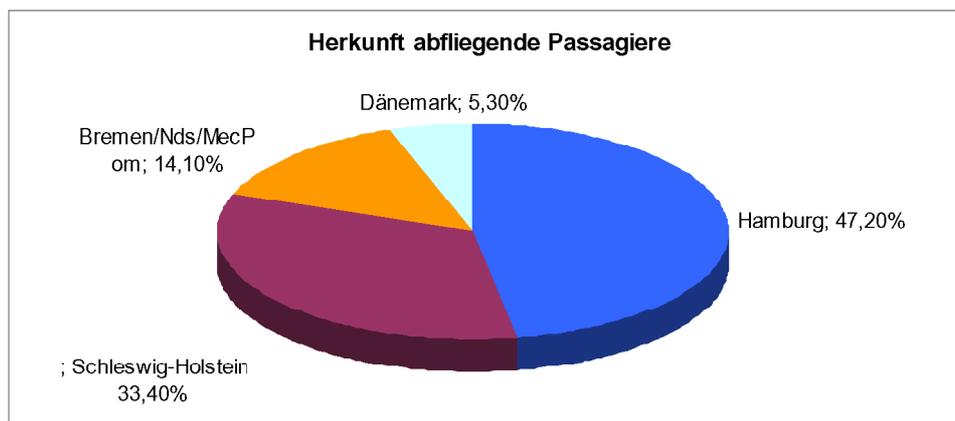
Die FLG positioniert sich auch in Zukunft als Low Cost-Flughafen. Die Nähe zu Hamburg als zweitgrößter Stadt Deutschlands und der gleichnamigen Metropolregion verschaffen dem Flughafen einen geografischen Wettbewerbsvorteil mit einer Catchment-Area von sieben Millionen potenziellen Passagieren in einem Umkreis von 120 Autominuten. Innerhalb eines Radius von 90 Autominuten leben 4,1 Millionen und von 60 Minuten noch 1,84 Millionen Menschen.

Ein weiterer Wettbewerbsvorteil ist seine exzellente Anbindung an die Verkehrsträger Straße und Schiene. Der Flughafen Lübeck liegt verkehrsgünstig an der Ostwest-Achse BAB 20 mit direkter Anbindung an die Nordsüd-Achse BAB 1 in Richtung Norden nach Dänemark und in Richtung Süden nach Hamburg. Regelmäßig verkehrt eine Busverbindung zwischen dem Flughafen und dem Hamburger Hauptbahnhof. Zudem verfügt der Flughafen über einen direkten Bahnhaltepunkt, von dem aus Anschluss an das Fern- und Regionalnetz der Deutschen Bahn besteht.

Mit der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung ist damit zu rechnen, dass durch die schnellere Erreichbarkeit des Flughafens der Anteil dänischer Outbound-Passagiere (bisher 5,3 %) zunehmen wird. Die Wachstumsachse zwischen den Metropolregionen Hamburg und Öresund (Großraum Kopenhagen/Malmö) erhält einen zusätzlich verkehrsgünstig gelegenen Verkehrsflughafen mit dem Hauptsegment Low Cost, das in dieser Form weder in Hamburg noch in Kopenhagen angeboten wird.

Eine Marktanalyse (2009) ergab folgende Verteilung bei den von Lübeck abfliegenden Passagieren (siehe Abb. 4). Danach kommen 47,2 % der abfliegenden Passagiere aus Hamburg, 33,4 % aus Schleswig-Holstein, 14,1 % aus Bremen, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sowie 5,3 % aus Dänemark.

Abb 4. Herkunft der von Lübeck abfliegenden Passagiere



Obwohl Ryanair in Bremen eine Base eröffnet hat, bleibt der Flughafen Lübeck unbestritten der nördlichste Regionalflughafen Deutschlands mit einem Einzugsgebiet von Hamburg bis Dänemark in der Nordsüd-Ausrichtung und von der schleswig-holsteinischen Nordseeküste bis weit nach Mecklenburg-Vorpommern hinein in Ostwest-Ausrichtung. Durch den Weiterbau der BAB 20 in westlicher Richtung verbessert sich in der Zukunft die Erreichbarkeit des Lübecker Flughafens. Dadurch wird der Flughafen auch interessanter für Fluggäste aus dem Norden Hamburgs wegen der kürzeren Anreisezeit gegenüber dem Hamburger Flughafen.

In der Vergangenheit hat der Lübecker Flughafen gezeigt, dass er sich im Wettbewerb behaupten kann (siehe Abb. 5). Beispielhaft ist hier für das Jahr 2008 zu nennen, dass der Lübecker Flughafen gegenüber den Hamburger Flughafen bei der Destination Stockholm einen Marktanteil von 64 % hat und bei der Destination London einen Anteil von 29 % bei einer Sitzplatzauslastung von 80 %.

Abb. 5: Wettbewerbsverhältnis Flughafen Hamburg/Flughafen Lübeck



Der Schwerpunkt des Lübecker Flughafens liegt weiterhin auf den Freizeit- bzw. Urlaubsreisenden innerhalb Europas, die jetzt rund 75 % der Passagiere ausmachen. Es gilt auch in Zukunft das Profil eines Flughafens zu schärfen, der sich durch kurze Wege und eine schnelle Verkehrsanbindung auszeichnet und von dem aus preisgünstig und pünktlich geflogen werden kann. Trotz und gerade wegen der Wirtschafts- und Finanzkrise wollen die Menschen weiterhin mobil sein, und in diesem Zusammenhang wird die Nachfrage nach preisgünstigen Flugverbindungen eher zu- als abnehmen. Der Abfertigung von Luftfracht als Geschäftsfeld wird als nicht erfolgsversprechend angesehen und deshalb auch nicht verfolgt.

Perspektivisch bleibt es aber das Ziel, eine innerdeutsche Anbindung an ein internationales Drehkreuz bzw. an die Luftdrehkreuze Kopenhagen und Amsterdam insbesondere für Geschäftsreisende aus der regionalen Wirtschaft zu etablieren. Schwerpunkt bleibt aber der Luftverkehrsmarkt für Low Cost.

In den kommenden Jahren ist nach Überwindung der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise damit zu rechnen, dass der Flughafen Hamburg spätestens Ende des kommenden Jahrzehnts an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Der weitere Ausbau des Hamburger Flughafens erfordert ein langwieriges Planfeststellungsverfahren, das sich insbesondere mit dem Thema Lärmschutz befassen wird. Vor dem Hintergrund des gemeinsamen Luftverkehrskonzepts für Norddeutschland sollte es deshalb langfristig das Ziel sein, zur Entlastung der Hamburger Flughafenkapazitäten zu einem Kooperationsmodell mit dem Lübecker Flughafen zu kommen, der bestimmte Luftverkehre von Hamburg übernehmen kann.

Nicht zu unterschätzen ist die künftige zunehmende Vernetzung der Arbeitsmärkte Europas. Es ist absehbar, dass sich der Facharbeitermangel insbesondere im Handwerk und im Pflegebereich in Deutschland und Skandinavien weiter verschärfen wird. Dem wird nur durch den Import von Arbeitskräften aus Osteuropa zu begegnen sein. Kamen beispielsweise bisher die Arbeitskräfte aus dem nahen osteuropäischen Raum noch mit dem Auto nach Westeuropa, so verschiebt sich durch die EU-Osterweiterung der Angebotsmarkt für qualifizierte Arbeitskräfte tiefer nach Osteuropa hinein. Auf Grund der zunehmenden Entfernung zum Arbeitsmarkt in Westeuropa ist hier das Verkehrsflugzeug ein attraktiver Verkehrsträger für die dortigen Arbeitskräfte, um als Pendler Arbeit in Westeuropa und Familie daheim vereinbaren zu können. Das setzt aber preisgünstige Flugangebote voraus. Der Flughafen Lübeck wäre in der mittel- bis langfristigen Perspektive ein guter Standort für die luftverkehrliche Erschließung Osteuropas für den norddeutschen Arbeitsmarkt.

Diese Zukunftsperspektive wird eine Entwicklung verstärken, die bereits jetzt zu beobachten ist. Durch das Zusammenwachsen Europas mit samt seiner Arbeits- und Ausbildungsmärkte nimmt die Mobilität der Menschen zu und gleichzeitig der Bedarf nach Verkehrsmitteln, die preisgünstig und schnell Menschen vom Wohnort zur Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte bringen und zurück. Der Personenkreis wird kontinuierlich zunehmen. Nicht zuletzt ist auch die regionale Wirtschaft an osteuropäischen Destinationen interessiert, da sich dort wichtige Absatz- und Produktionsmärkte befinden bzw. manche Unternehmen aus der Region dort Niederlassungen unterhalten.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass Lübeck als Flugziel durch sein UNESCO-Weltkulturerbe äußerst attraktiv für den Inbound-Tourismus ist. Immerhin verbleiben schon jetzt knapp 12 % der Inbound-Touristen in Lübeck.

Das strategische Ziel für die Zukunft ist die Einrichtung einer Base und der Ausbau des Non-Aviation-Geschäft entsprechend zum Passagierwachstum. Der Anteil des Non-Aviation-Geschäfts am Gesamtumsatz liegt zurzeit schon bei 50 %, wovon wiederum 50 % aus den Parkerlösen resultieren.

Zurzeit bedienen die Fluggesellschaften Ryanair und Wizzair den Flughafen Lübeck. Der Anteil von Ryanair bezogen auf die Passagiere liegt bei rund 85 % (2008/2009). Gleichzeitig steigt mit der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses die Chance, neben dem Hauptkunden Ryanair und Wizzair weitere Fluggesellschaften gewinnen zu können. Wachstumspotenziale werden nicht nur in Richtung Südeuropa gesehen, sondern insbesondere auch in Richtung Ostseeraum (z.B. baltische Staaten, Russland). Wizzair hat angekündigt, ab dem kommenden Frühjahr weitere Fluglinien nach Kiew und Katowice zu eröffnen. Bisher fliegt Wizzair Danzig an.

Die Flughäfen Weeze und Bremen zeigen, dass mit einem Low Cost-Geschäftsmodell nachhaltige Gewinne erzielt werden können, wenn ein bestimmtes Passagiervolumen überschritten wird.

Das Betriebskonzept der FLG stellt bereits heute und noch stärker in der Zukunft auf den sogenannten Web-check-in ab, so dass die Durchlaufzeiten der Passagiere deutlich verringert werden und demzufolge weniger Abfertigungsfläche benötigt wird. Zur Frage der benötigten Terminalflächen besteht eine Planung, maximal drei Passagierflugzeuge parallel abzufertigen, was bereits heute schon zu bestimmten Tageszeiten geschieht. Hierfür reichen deshalb schon heute die vorhandenen Terminalkapazitäten aus.

Unter der Voraussetzung der Umsetzung der beiden ersten Phasen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses ist mit den vorhandenen Terminalkapazitäten die Abfertigung von bis zu 2,0 Millionen Passagieren möglich. Parallel werden sukzessive nach Bedarf die entsprechenden Stellplatzkapazitäten hergerichtet. Die Flächen hierzu sind bereits vorhanden und planungsrechtlich gesichert.

Gegenwärtig könnten über Nacht max. 3 Passagierflugzeuge auf dem jetzigen Vorfeld stationiert werden. Für ein weiteres Flugzeug soll eine weitere Vorfeldposition geschaffen werden. Die 4. Vorfeldposition kann aus Gründen der Betriebs- und Luftsicherheit nur nach Umsetzung der beiden ersten Phasen aus dem Planfeststellungsbeschluss genutzt werden.

In jedem Fall bleibt festzuhalten, dass die Verlegung der Landeschwelle 07 um 120 m nach Westen, die Installation und Inbetriebnahme von ILS CAT II für die Errichtung der Base zwingend notwendig ist. Ohne die Umsetzung dieser Maßnahmen wird es zu einer Stationierung von Flugzeugen nicht kommen können.

7.2 Aktuelle Planung (Farmer-Modell)

Ryanair hat im Rahmen des Transaktionsprozesses folgende Eckpunkte für die Einrichtung einer Base formuliert, die in den Businessplan eingeflossen sind. Ryanair sah sich danach in der Lage, folgendes Passagiervolumen für die jeweiligen IATA-Sommer-/Winterflugpläne (April bis März des folgenden Jahres) über den Lübecker Flughafen abfertigen zu können.

2010/2011	1,0 Millionen Passagiere
2011/2012	1,1 Millionen Passagiere
2012/2013	1,5 Millionen Passagiere
2013/2014	1,6 Millionen Passagiere
2014/2015	1,7 Millionen Passagiere
2015/2016	1,8 Millionen Passagiere

Ryanair stellt hierbei folgende Anforderungen für die Stationierung von Verkehrsflugzeugen:

- Verlegung der Landeschwelle um 120 m nach Westen
- Installation und Inbetriebnahme von ILS CAT II/III
- Vorhaltung eines Hangar oder Ryanair eine Fläche zur Errichtung eines Hangars zur Verfügung zu stellen.

Der Businessplanung liegen demnach folgende Annahmen zugrunde:

- Die Mengenentwicklung basiert auf Gesprächen der FLG-Geschäftsführung mit den Kunden Ryanair und Wizzair. Es wird dabei unterstellt, dass weiterhin nur Ryanair und Wizzair von Lübeck aus fliegen.
- Durch Sicherstellung der Investitionsfinanzierung in Höhe von 4,0 Millionen € zur Umsetzung der ersten beiden Ausbauphasen gelangt der Planfeststellungsbeschluss zur Rechtsicherheit.
- Mit dem Beginn des Vollzugs der ersten beiden Ausbauphasen sind die Voraussetzungen für die Etablierung einer Ryanair Base geschaffen. Es wird prognostiziert, dass eine Base im Jahr 2010 eröffnet wird.
- Im Jahr 2010 werden zwei Verkehrsflugzeuge am Lübecker Flughafen stationiert und das Dritte im Frühjahr 2012.
- Das Gesellschafterdarlehen (Basis Putoptionskaufpreis) wird mit 4,5% verzinst und stellt einen Mittelabfluss der Zinsen an die Hansestadt Lübeck dar.
- Der Liquiditätsbedarf der FLG wird über Gesellschafterdarlehen bzw. Kassenkredite mit einer Verzinsung von 4,5 % finanziert.
- Es gibt in den kommenden Monaten keinen nachhaltigen Einbruch bei den Passagierzahlen auf Grund der anhaltenden öffentlichen Diskussion über die Zukunft des Flughafens.
- Es werden kein Marketingsupport oder Zuschüsse für Fluglinien berücksichtigt.
- Bei allen Varianten wurde der Personalbestand gemäß Tabelle 8 zu Grunde gelegt.

Tabelle 9: Personalbestand (2009-2015)

Personalbestand	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagierabfertigung	66	80	97	132	142	149	159
Bodenabfertigung	35	42	50	66	71	74	79
Air Traffic	6	7	8	8	8	8	8
Betriebstechnik	9	10	11	11	11	11	11
Travel Value Shop Mitarbeiter	3	5	6	8	8	9	10
Verwaltung	19	19	19	19	19	19	19
TOTAL	139	162	191	244	259	271	285

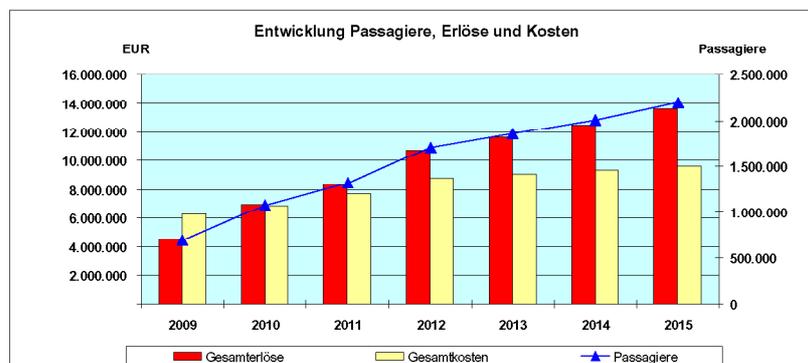
Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Laut Businessplan wird die Zahl der Beschäftigten in allen Varianten von heute 139 auf 285 im Jahr 2015 steigen (siehe Tabelle 9). Der Anteil der Verwaltung wird sich im Jahr 2015 gegenüber 2009 halbieren. Der Hauptanteil in der Beschäftigung entsteht im operativen Bereich, wo die Zahl der Beschäftigten (Passagier- und Bodenabfertigung) von 101 auf 238 ansteigt.

7.2.1 Ohne Förderung

Der Businessplan in allen nachfolgend beschriebenen Varianten geht gemäß der Annahmen davon aus, dass die Zahl der Passagiere von 700.000 (2009) auf 2,2 Millionen (2015) ansteigt, das entspricht einem Passagierwachstum von über 200 % (siehe Abb. 6).

Abb. Erlös- und Kostenentwicklung 2009-2015



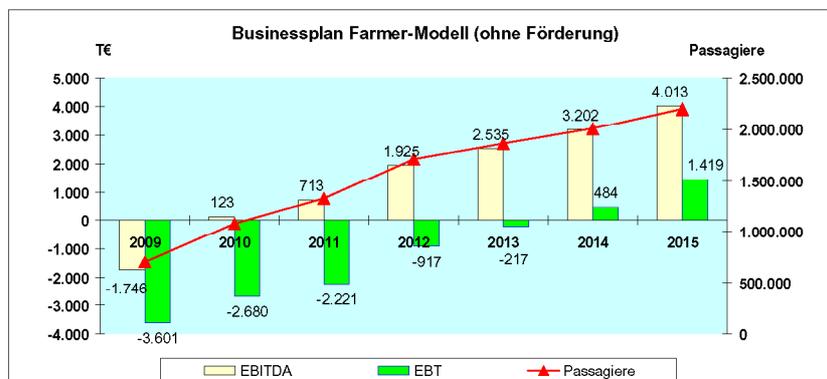
Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Wie aus Tabelle 10 ersichtlich, steigen die Erlöse im Zeitraum 2009 – 2015 um das Dreifache auf knapp 14 Millionen €. Im gleichen Zeitraum steigt der Aufwand lediglich um 53 % auf 9,6 Millionen €. Hierbei wird deutlich, dass mit zunehmenden Passagieraufkommen die Erlöse deutlich stärker steigen als die Kosten. Das ist im Wesentlichen dadurch zu erklären, dass ein Flughafen unabhängig vom Passagieraufkommen einen Fixkostenanteil zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs hat. Hierzu zählen Kosten u.a. für die Flugsicherung, Wetterdienst, Feuerwehr, Abschreibungen für die betrieblich notwendige Infrastruktur, Instandhaltung der Rollwege und Start- und Landebahn.

Bei einem Passagieraufkommen von 1,1-1,2 Millionen wird der Break-Even im operativen Bereich (EBITDA) erreicht, der nachhaltig im Jahr 2011 zu erwarten ist (siehe Abb. 7). Der operative Gewinn steigt bis 2015 auf 4 Millionen €. Somit kann auf operativer Ebene der ein-

deutige Nachweis geführt werden, dass ein nachhaltig wirtschaftlicher Betrieb des Lübecker Flughafens möglich ist. Der operative Gewinn wird maßgeblich beeinflusst durch das Passagieraufkommen.

Abb. 7: Businessplan Farmer-Modell (ohne Förderung)



Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

In der Businessplanung ohne Berücksichtigung von zukünftigen Fördermitteln (Farmermodell ohne Förderung) ist nach Abzug der Kapitalkosten ein Gewinn vor Steuern (EBT) in Höhe von 484 T€ im Jahr 2014 zu erwarten, der im darauffolgenden Jahr auf 1.419 T€ ansteigt.

Tabelle 10: Businessplanung Farmer-Modell 2009-2015 (ohne Beachtung von Fördermitteln)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiere	702.042	1.076.183	1.325.583	1.708.983	1.859.383	2.008.783	2.191.183
Erlöse (T€)	4.542	6.961	8.397	10.694	11.608	12.515	13.623
Kosten (T€)	-6.288	-6.838	-7.684	-8.769	-9.073	-9.313	-9.610
EBITDA (T€) Deckungsbeitrag 1	-1.746	123	713	1.925	2.535	3.202	4.013
Abschreibungen (T€)	-1.656	-1.609	-1.511	-1.356	-1.266	-1.232	-1.108
EBIT (T€) Deckungsbeitrag 2	-3.402	-1.486	-798	569	1.269	1.970	2.905
Zinsen	-199	-1.194	-1.423	-1.486	-1.486	-1.486	-1.486
EBT (T€) Ergebnis vor Steuern	-3.601	-2.680	-2.221	-917	-217	484	1.419

Investitionen (T€)	-375	-4.010	-690	-400	-400	-400	-400
Cash Flow (T€)⁴	-970	-1.071	-710	439	1.051	1.718	2.513
Liquiditätsstand (T€)⁵	-970⁶	-5.081⁷	-1.400	39	651	1.318	2.113

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

⁴ Cash Flow = EBITDA + Zinsen

⁵ Liquiditätsstand = (+/-) Cash Flow - Investitionen + Förderung

⁶ Bürgerschaft hat am 26.11.09 entschieden, der FLG in 2009 die Liquidität von 970 T€ zur Verfügung zu stellen.

⁷ In dem Liquiditätsbedarf sind bereits 646 T€ enthalten, die von der Bürgerschaft am 26.11.09 bis 03/2010 genehmigt worden sind.

In dieser Businessplanung wird für das Investitionsprogramm unterstellt, dass ab 2010 die jährlichen Ersatzinvestitionen sich auf 360 T€ belaufen. Für das Jahr 2010 sind die Investitionen zur Verlängerung der Landeschwelle (940 T€), Installation und Inbetriebnahme ILS CAT II (1.400 T€) und die Herrichtung von Stellplätzen in Höhe von 60 T€ vorgesehen. Im Jahr 2011 wird luftseitig das Vorfeld um eine Parkposition (330 T€) erweitert. Ab 2012 werden jährlich 40 T€ in die Herrichtung von zusätzlichen Stellplätzen investiert.

Im Businessplan wurde angenommen, dass die FLG für die Gesellschafterdarlehen, die die Hansestadt Lübeck im Zuge der Ausübung der Putoption durch Infratil übernommen hat, Zinsen in Höhe von 4,5 % an die Stadt zahlt.⁸

Zusammen genommen beträgt der Liquiditätsbedarf der FLG für die Jahre 2010/2011 insgesamt 6.481 T€. Darin enthalten sind Finanzmittel in Höhe von 3.980 T€ für Investitionen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses und 720 T€ für Ersatzinvestitionen zur Sicherstellung des Flugbetriebs. Ab 2012 ist laut Businessplan keine Liquiditätszuführung durch die Hansestadt Lübeck vorgesehen. Stattdessen wird Liquidität in einer Größenordnung von 4,1 Millionen € erwirtschaftet.

Tabelle 11: Zahlungsströme zwischen FLG und Hansestadt Lübeck (Farmer-Modell o. Förderung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Gesamt
Liquiditätsfinanzierung HL	5.081	1.400	0	0	0	0	6.481
Pachtzahlung an HL	-312	-320	-328	-336	-344	-353	-1.993
Zinsen an HL	-1.194	-1.423	-1.486	-1.486	-1.486	-1.486	-8.561
Nettozufluss (+) an FLG/-abfluss an HL (-)	3.575	-343	-1814	-1.822	-1.830	-1.839	-4.073

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

In Tabelle 11 werden die Mittelzu- und -abflüsse zwischen der Hansestadt Lübeck und der FLG gegenüber gestellt. Zur Liquiditätsfinanzierung der FLG gibt die Hansestadt Lübeck finanzielle Mittel in die FLG hinein; zur Finanzierung des laufenden Betriebs und für Investitionen. Im Gegenzug zahlt die FLG an die Hansestadt Lübeck eine jährliche Pacht⁹ für die Nutzung des Flughafengeländes und Zinsen für die Gesellschafterdarlehen.

Danach erhält die FLG von der Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 einen Nettozufluss in Höhe von rund 3,6 Millionen €. In den Folgejahren (2011-2015) besteht ein Nettoabfluss an die Hansestadt Lübeck in Höhe von 7,65 Millionen €. Über den Zeitraum 2010 – 2015 wird auf der Grundlage des Businessplans insgesamt ein Nettozufluss an die Hansestadt Lübeck in Höhe von 4 Millionen € zu erwarten sein.

7.2.2 Mit Förderung (60 %)

Im Farmer-Modell mit Förderung werden Zuschüsse des Landes in Höhe von 60 % für bestimmte Investitionsmaßnahmen aus dem Businessplan unterstellt. Hierbei werden folgende Zuschüsse angenommen:

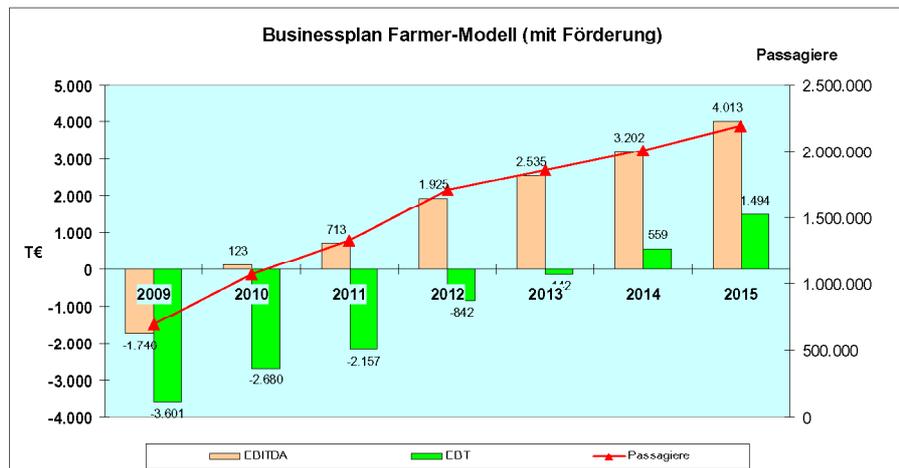
- Verlegung Landeschwelle (Bruttoinvestition: 940 T€) = 564 T€
- Installation und Inbetriebnahme ILS CAT II/III (Bruttoinvestition: 1.400 T€) = 840 T€
- Zusätzliche Vorfeldposition (Bruttoinvestition: 330 T€) = 198 T€

⁸ Ausgangswert für die Zinsberechnung ist der tatsächlich gezahlte Putoptionspreis in Höhe von 25,6 Millionen € (= Gesellschafterdarlehen). Hinzu kommen dann in den Folgejahren weitere von der Hansestadt Lübeck gewährten Gesellschafterdarlehen bzw. Kassenkredite.

⁹ Im Jahr 2010 beträgt die Pacht 312 T€ und ist für die Folgejahre mit einem Index versehen, der mit einer Preissteigerungsrate von 2,5 % unterstellt werden ist. Die in der Tabelle wieder gegebenen Werte sind gerundete Werte.

Insgesamt werden 1,6 Millionen an Fördermitteln im Businessplan berücksichtigt, die zu einer Entlastung bei der Zinsbelastung und dem Liquiditätsbedarf beitragen. Der EBITDA bleibt unverändert. Gegenüber dem Farmer-Modell ohne Förderung steigt der EBT auf knapp 1,5 Millionen € im Jahr 2015 (siehe Abb. 8). Der Liquiditätsbedarf der FLG sinkt im Vergleich zum vorherigen Modell auf 4,6 Millionen € für die Jahre 2010/2011. In den Folgejahren wird eine Liquidität von insgesamt 4,4 Millionen € aufgebaut (siehe Tabelle 12), die z.B. zur Finanzierung weiterer Investitionen für den Zeitraum nach 2015 zur Verfügung steht.

Abb. 8: Businessplan Farmer-Modell (mit Förderung)



Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Tabelle 12: Businessplan Farmer-Modell 2009-2015 mit Förderung (60 %)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiere	702.042	1.076.183	1.325.583	1.708.983	1.859.383	2.008.783	2.191.183
Erlöse (T€)	4.542	6.961	8.397	10.694	11.608	12.515	13.623
Kosten (T€)	-6.288	-6.838	-7.684	-8.769	-9.073	-9.313	-9.610
EBITDA (T€) Deckungsbeitrag 1	-1.746	123	713	1.925	2.535	3.202	4.013
Abschreibungen (T€)	-1.656	-1.609	-1.511	-1.356	-1.266	-1.232	-1.108
EBIT (T€) Deckungsbeitrag 2	-3.402	-1.486	-798	569	1.269	1.970	2.905
Zinsen (T€)	-199	-1.194	-1.359	-1.411	-1.411	-1.411	-1.411
EBT (T€)	-3.601	-2.680	-2.157	-842	-142	559	1.494

Investitionen (T€)	-375	-4.010	-690	-400	-400	-400	-400
Fördermittel 60 % (T€)	0	1.404	198	0	0	0	0
Cash Flow (T€)	-970	-1.071	-646	514	1.124	1.791	2.602
Liquiditätsstand (T€)	-970	-3.443	-1.128	114	724	1.391	2.202

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

In dem Farmer-Modell mit Förderung beträgt der Nettozufluss an die FLG von der Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 rund 2,2 Millionen € (siehe Tabelle 13). In den Folgejahren bis

2015 ist ein Nettoabschluss von der FLG an die Hansestadt Lübeck in einer Gesamthöhe von 7,5 Millionen € zu erwarten, so dass im Ergebnis mit der Verrechnung aus dem Jahr 2010 (Nettozufluss FLG) die Hansestadt Lübeck am Ende einen Zahlungsüberschuss von 5,4 Millionen € verbuchen kann.

Tabelle 13: Zahlungsströme zwischen FLG und Hansestadt Lübeck (Farmer-Modell m. Förderung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Gesamt
Liquiditätsfinanzierung HL (T€)	3.677	1.138	0	0	0	0	4.815
Pachtzahlung an HL (T€)	-312	-320	-328	-336	-344	-353	-1.993
Zinsen an IIL (T€)	-1.194	-1.359	-1.411	-1.411	-1.411	-1.411	-8.197
Nettozufluss an FLG (+)/-abfluss an HL (-) (T€)	2.171	-541	-1.739	-1.747	-1.755	-1.764	-5.375

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Dieser Betrag würde ausreichen, um die Hansestadt Lübeck ggf. in die Lage zu versetzen, die Darlehen zu tilgen, die von der Hansestadt Lübeck zur Finanzierung der Liquiditätssicherung der FLG in den Jahren 2010/2011 in einer Größenordnung von 4,82 Millionen € aufgenommen worden sind.

7.3 Landlord-Modell

Bei dem Landlord-Modell wird die Flughafeninfrastruktur samt Flughafengelände an eine Betreibergesellschaft verpachtet. Der Eigentümer der Infrastruktur baut und finanziert die Infrastruktur und überlässt diese entgeltlich dem Betreiber zur Nutzung. Dieses Modell wird mit Erfolg seit Jahrzehnten im öffentlichen Lübecker Hafen praktiziert. Die Hansestadt Lübeck plant, baut und finanziert die Hafeninfrastruktur. Diese Infrastrukturmaßnahmen wurden in Vergangenheit von der Landesregierung im Rahmen der geltenden Förderrichtlinien großzügig gefördert.

Die Hafeninfrastruktur wurde der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) zur Nutzung überlassen. Als Gegenleistung zahlt die LHG eine Pacht für die Hafentflächen und erstattet über die Hafententgelte der Hansestadt Lübeck die Aufwendungen für Abschreibungen und Zinsen.

Dieses Modell wäre analog auch auf den Flughafen Lübeck anwendbar. Das Flughafengelände steht im Eigentum der Hansestadt Lübeck und wird bereits heute an die FLG verpachtet. Bislang ist es so, dass in der Vergangenheit die FLG/Hansestadt Lübeck und ab 2005 Infratil das Investitions- und Betreiberrisiko getragen haben.

Der Nachteil beim Landlord-Modell für die Hansestadt Lübeck ist und bleibt, dass sie weiterhin das Investitionsrisiko und für die Dauer als Hauptgesellschafter der FLG auch das Verlustrisiko trägt. Gleichzeitig ist aber durch dieses Modell sicher gestellt, dass die Refinanzierung der Infrastrukturinvestitionen erfolgt, so dass am Ende der städtische Haushalt keine Mehrbelastung erfährt, sofern die FLG den Flughafen künftig nachhaltig wirtschaftlich betreiben kann. Das Landlord-Modell bietet mehrere Vorteile:

- Sicherstellung der Förderfähigkeit,
- Einfluss der öffentlichen Hand auf die Flughafen- und Beschäftigungsentwicklung bleibt gewahrt,
- bei positiver Entwicklung langfristig die Abführung von Gewinnen,
- die Chance ist größer, einen privaten Investor zu finden und
- der privatrechtliche Betreiber ist flexibler im geschäftlichen Handeln als die öffentliche Hand.

Ausgehend von den nachfolgenden Annahmen wird gezeigt, dass mit dem Landlord-Modell wirtschaftlich nachhaltig der Flughafen Lübeck zu betreiben ist.

Zusammen gefasst liegen dem Landlord-Modell folgende Annahmen zugrunde:

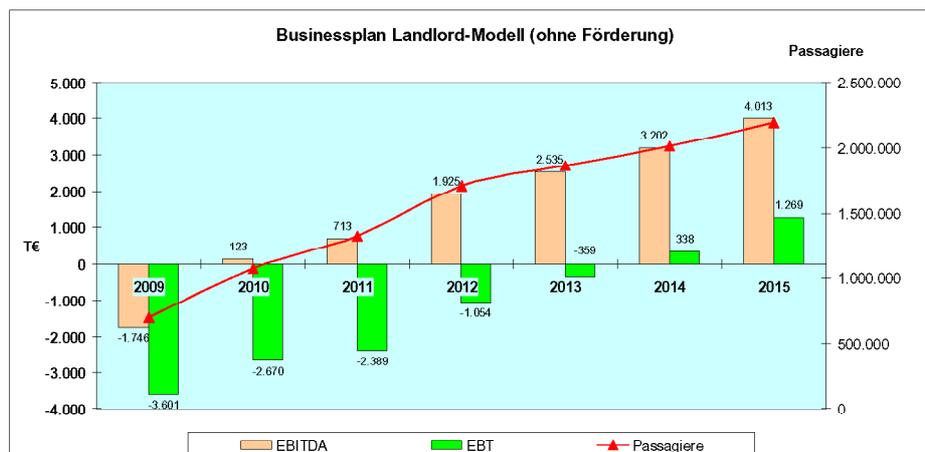
- Die Mengenentwicklung basiert auf Gesprächen der FLG-Geschäftsführung mit den Kunden Ryanair und Wizzair. Es wird dabei unterstellt, dass weiterhin nur Ryanair und Wizzair von Lübeck aus fliegen.
- Durch Sicherstellung der Investitionsfinanzierung in Höhe von 4,0 Millionen € zur Umsetzung der ersten beiden Ausbauphasen gelangt der Planfeststellungsbeschluss zur Rechtsicherheit.
- Mit dem Beginn des Vollzugs der ersten beiden Ausbauphasen sind die Voraussetzungen für die Etablierung einer Ryanair Base geschaffen. Es wird prognostiziert, dass eine Base im Jahr 2010 eröffnet wird.
- Im Jahr 2010 werden zwei Verkehrsflugzeuge am Lübecker Flughafen stationiert und das Dritte im Frühjahr 2012.
- Das Gesellschafterdarlehen (Basis Putoptionskaufpreis) wird mit 4,5% verzinst und stellt einen Mittelabfluss der Zinsen an die Hansestadt Lübeck dar.
- Der Liquiditätsbedarf der FLG wird über Gesellschafterdarlehen bzw. Kassenkredite mit einer Verzinsung von 4,5 % finanziert.
- Es werden kein Marketingsupport oder Zuschüsse für Fluglinien berücksichtigt.
- Es gibt in den kommenden Monaten keinen nachhaltigen Einbruch bei den Passagierzahlen auf Grund der anhaltenden öffentlichen Diskussion über die Zukunft des Flughafens.
- Die Investitionsfinanzierung für die zukünftigen Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur liegt bei der Hansestadt Lübeck. Die neu geschaffene Infrastruktur verbleibt im Eigentum der Hansestadt Lübeck. Die Refinanzierung durch die FLG erfolgt über eine 4,5%-ige Verzinsung des eingesetzten Kapitals sowie die Erstattung der aufgelaufenen Abschreibungen. Die Erstattung erfolgt zeitversetzt um ein Jahr nach Inbetriebnahme der Infrastruktur.
- Die Abschreibungen für das im Eigentum der Flughafen Lübeck befindliche Anlagevermögen ist weiterhin im Businessplan enthalten.
- Der unterstellte Personalbestand entspricht dem des Farmer-Modells.

7.3.1 Ohne Förderung

Beim Landlord-Businessplan ohne Förderung wird unterstellt, dass keine Förderung für Investitionsmaßnahmen gewährt wird. Der EBITDA ist identisch mit dem des Farmer-Modells. Der EBT fällt mit 1,3 Millionen € im Jahr 2015 geringer aus als die Vergleichswerte im Farmer-Modell (siehe Abb. 9).

Der Unterschied zum Farmer-Modell ist mit 2,75 Millionen € der deutlich geringere Liquiditätsbedarf der FLG für die Jahre 2010-12. Dem steht in den Jahren 2013-15 ein erwirtschafteter Liquiditätsbestand von 3,74 Millionen € gegenüber (siehe Tabelle 14).

Abb. 9: Businessplan Landlord-Modell (ohne Förderung)



Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Tabelle 14: Landlord-Businessplan (2009-2015) ohne Förderung

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiere	702.042	1.076.183	1.325.583	1.708.983	1.859.383	2.008.783	2.191.183
Erlöse (T€)	4.542	6.961	8.397	10.694	11.608	12.515	13.623
Kosten (T€)	-6.288	-6.838	-7.684	-8.769	-9.073	-9.313	-9.610
EBITDA (T€) Deckungsbeitrag 1	-1.746	123	713	1.925	2.535	3.202	4.013
Abschreibungen FIIL (T€)	-1.656	-1.599	-1.497	-1.343	-1.254	-1.220	-1.096
Erstattung Abschreibungen HL (T€)			-183	-199	-201	-203	-205
EBIT (T€) Deckungsbeitrag 2	-3.402	-1.476	-967	383	1.080	1.779	2.712
Zinsen Gesellschafterkapital (4,5 %)	-199	-1.194	-1.258	-1.258	-1.258	-1.258	-1.258
Zinsen Refinanzierung (4,5 %)			-164	-179	-181	-183	-185
EBT (T€) Ergebnis vor Steuern	-3.601	-2.670	-2.373	-1.038	-343	354	1.285

Ersatzinvestitionen (T€) Träger FLG	-375	-360	-360	-360	-360	-360	-360
Infrastrukturmaßnahmen (T€), Träger HL		-3.650	-330	-40	-40	-40	-40
Cash Flow (T€) ¹⁰	-970	-1.071	-892	289	895	1.558	2.365
Liquiditätsstand (T€)¹¹	-970	-1.431	-1.252	-71	535	1.198	2.005

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

¹⁰ Cash Flow = EBITDA+Zinsen+Erstattung+Abschreibungen

¹¹ Liquiditätsstand = Cash Flow + Investitionen FLG

Gegenüber dem Farmer-Modell zahlt die FLG neben den Zinsen für das Gesellschafterdarlehen und der Pacht zusätzlich an die Hansestadt Lübeck eine Erstattung für Zinsen und Abschreibungen für die durchgeführten Investitionsmaßnahmen.

Bei der Betrachtung der Zahlungsströme wird die Vorteilhaftigkeit dieses Modells für die Hansestadt Lübeck deutlich. Auf der Grundlage des Businessplans wird die Stadt für die Jahre 2010-2015 von der FLG einen Netto-Betrag von 8,6 Millionen € erhalten.

Tabelle 15: Zahlungsströme zwischen FLG und Hansestadt Lübeck (Landlord-Modell o. Förderung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Gesamt
Liquiditätsfinanzierung HL (T€)	1.431	1.252	71	0	0	0	2.754
Pachtzahlung an HL (T€)	-312	-320	-328	-336	-344	-353	-1.993
Zinsen Gesellschafterdarlehen an HL (T€)	-1.194	-1.258	-1.258	-1.258	-1.258	-1.258	-7.484
Zinsen Refinanzierung Investitionen (T€)		-164	-179	-181	-183	-185	-892
Erstattung Abschreibungen an HL (€)		-183	-199	-201	-203	-205	-991
Nettozufluss an FLG (+)/-abfluss an HL (-) (T€)	-75	-673	-1.893	-1.976	-1.988	-2.001	-8.606

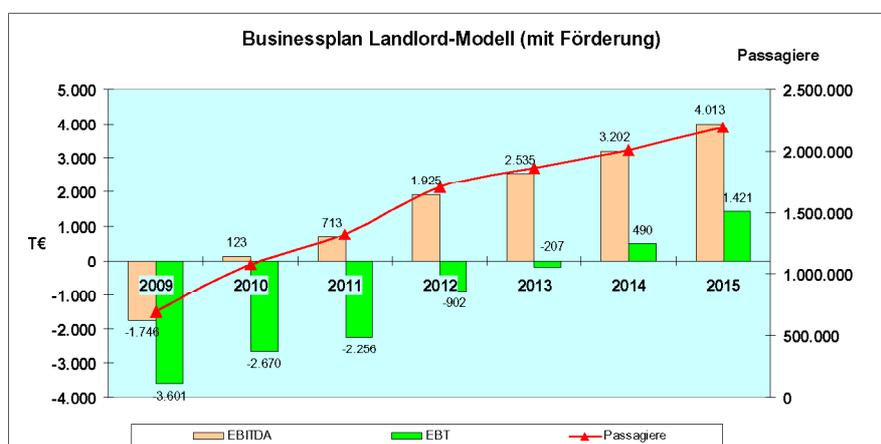
Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Wenn einmal unterstellt wird, dass die Investitionsausgaben der Stadt in Höhe von 4,14 Millionen € und die Liquiditätssicherung in Höhe von 2,75 Millionen € über Darlehen fremdfinanziert worden sind, dann reicht der Nettozufluss an die Stadt aus, um die Darlehen zu tilgen. Danach verbleibt der Stadt sogar immer noch ein Gewinn in Höhe 1,7 Millionen €, der zur Tilgung der von Infracore übernommenen Darlehen dienen könnte.

7.3.2 Mit Förderung (60 %)

Der Landlord-Businessplan schneidet durch die Berücksichtigung von Fördermitteln beim EBT mit 1,4 Millionen € (2015) besser ab als ohne Förderung (siehe Abb. 10). Auch der Liquiditätsbedarf der FLG sinkt in dieser Modellvariante gegenüber allen anderen Varianten auf 2,55 Millionen € für die Jahre 2010/2011, wobei hier immer zu beachten ist, dass in diesem Bedarf die bereits von der Bürgerschaft genehmigten 646 T€ enthalten sind (siehe Tabelle 16). In den Folgejahren bis 2015 wird eine positive Liquidität von insgesamt 4,28 Millionen € erwirtschaftet, die u.a. für weitere Investitionen für die Zeit nach 2015 zur Verfügung stehen würden.

Abb. 10: Businessplan Landlord-Modell (mit Förderung)



Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Tabelle 16: Landlord-Businessplan 2009-2015 mit Förderung (60 %)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiere	702.042	1.076.183	1.325.583	1.708.983	1.859.383	2.008.783	2.191.183
Erlöse (T€)	4.542	6.961	8.397	10.694	11.608	12.515	13.623
Kosten (T€)	-6.288	-6.838	-7.684	-8.769	-9.073	-9.313	-9.610
EBITDA (T€) (Deckungsbeitrag 1)	-1.746	123	713	1.925	2.535	3.202	4.013
Abschreibungen FHL (T€)	-1.656	-1.599	-1.497	-1.343	-1.254	-1.220	-1.096
Erstattung Abschreibungen HL (T€)			-112	-119	-121	-123	-125
EBIT (T€) Deckungsbeitrag 2	-3.402	-1.476	-896	463	1.160	1.859	2.792
Zinsen Gesellschafterkapital (4,5 %)	-199	-1.194	-1.258	-1.258	-1.258	-1.258	-1.258
Zinsen Refinanzierung (4,5 %)			-101	-107	-109	-111	-112
EBT (T€) Ergebnis vor Steuern	-3.601	-2.670	-2.255	-902	-207	490	1.422

Ersatzinvestitionen (T€) Träger FLG	-375	-360	-360	-360	-360	-360	-360
Infrastrukturmaßnahmen (T€) Träger HL		-3.650	-330	-40	-40	-40	-40
Förderung 60% (T€)		1.404	198				
Cash flow (T€) *	-970	-1.071	-758	441	1.047	1.710	2.518
Liquiditätsstand (T€)*	-970	-1.431	-1.119	81	687	1.350	2.157

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Bei der Betrachtung der Zahlungsströme wird deutlich, dass über die Jahre 2010-2015 die Hansestadt Lübeck einen Nettozufluss seitens der FLG in Höhe von insgesamt rund 8 Millionen € erhält (siehe Tabelle 17).

Tabelle 17: Zahlungsströme zwischen FLG und Hansestadt Lübeck (Landlord-Modell m. Förderung)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Gesamt
Liquiditätsfinanzierung HL (T€)	1.431	1.119	0	0	0	0	2.550
Pachtzahlung an HL (T€)	-312	-320	-328	-336	-344	-353	-1.993
Zinsen Gesellschafterdarlehen an HL (T€)	-1.194	-1.258	-1.258	-1.258	-1.258	-1.258	-7.484
Zinsen Refinanzierung Investitionen (T€)	0	-101	-107	-109	-111	-112	-540
Erstattung Abschreibungen an HL (T€)	0	-112	-119	-121	-123	-125	-600
Nettozufluss an FLG (+)/-abfluss an HL (-) (T€)	-75	-672	-1.812	-1.824	-1.836	-1.848	-8.067

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

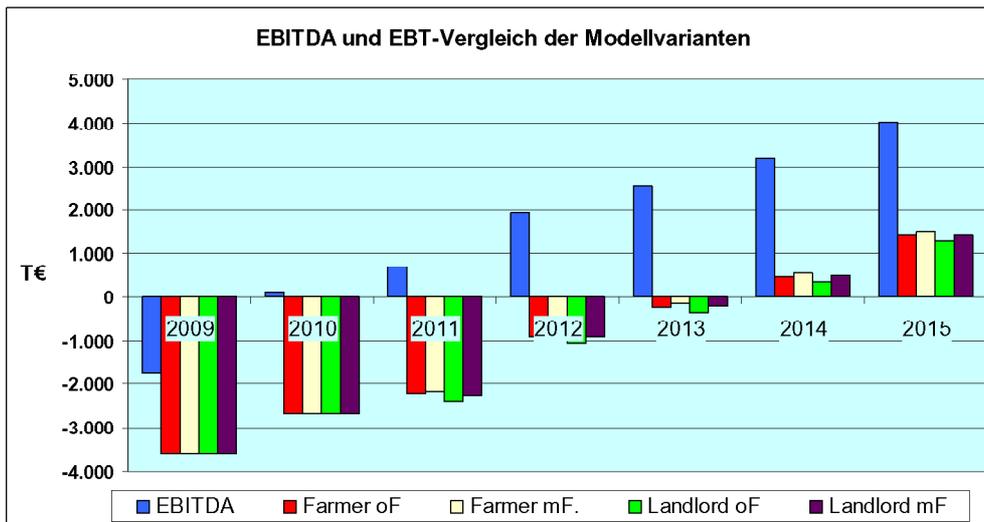
Auch hier reicht der Nettozufluss an die Hansestadt Lübeck aus - wenn eine Fremdfinanzierung der Investitionen und der Liquiditätssicherung über Darlehen von insgesamt 5,09 Millionen € unterstellt wird - die Darlehen vollständig zu tilgen und den überschüssenden Betrag

von 2,98 Millionen € in die Tilgung der von Infratil übernommenen Gesellschafterdarlehen zu stecken.

7.4 Bewertung der Modelle

Alle Modellvarianten sind wirtschaftlich nachhaltig. Aus Abb. 11 wird ersichtlich: Spätestens ab dem Jahr 2011 wird ein operativer Gewinn erwirtschaftet (EBITDA). Der operative Gewinn steigt bis 2015 auf knapp 4 Millionen €. Der Break-Even liegt bei 1,1-1,2 Millionen Passagieren.

Abb. 11: EBITDA- und EBT-Modellvariantenvergleich

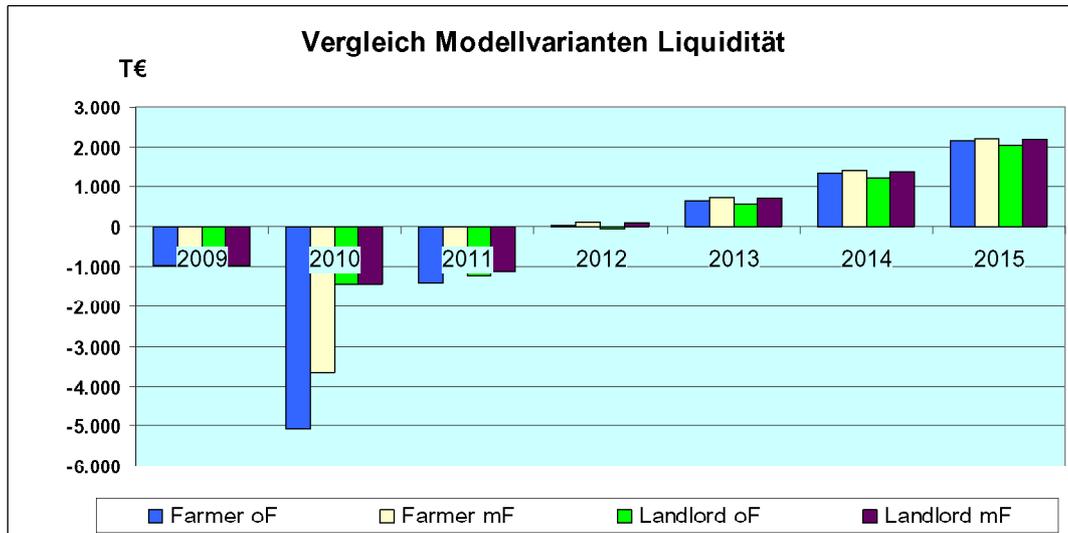


Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Im Jahr 2014 wird in allen Modellvarianten die Gewinnzone (Ergebnis vor Steuern/EBT) erreicht. Das Passagiervolumen liegt hierfür zwischen 1,8 und 2,0 Millionen. Je nach Modellvariante steigt der EBT bis zum Jahr 2015 auf 2,0 bis 2,2 Millionen €.

Diese Gewinne sind aber nur unter der Annahme zu realisieren, dass eine Base eingerichtet wird, und damit auch in die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses investiert wird. Wird der Planfeststellungsbeschluss nicht umgesetzt, und kommt damit auch keine Base, dann ist mit nachhaltig dauerhaften Verlusten der FLG mindestens auf dem Niveau 2009 zu rechnen; bei einem operativen Verlust von 1,7 Millionen € und einem Verlust vor Steuern in Höhe von 3,6 Millionen €. Zu erwarten sind aber größere Ergebniseinbußen, da der Hauptkunde des Flughafens schon im Vorgriff auf die Einrichtung einer Base sein Angebot deutlich ausgeweitet hat. Es steht zu befürchten, wenn der Planfeststellungsbeschluss nicht umgesetzt wird, dass der Hauptkunde sein Engagement in Lübeck zu Lasten des FLG-Ergebnis reduziert.

Abb. 12: Vergleich Modellvarianten Liquidität

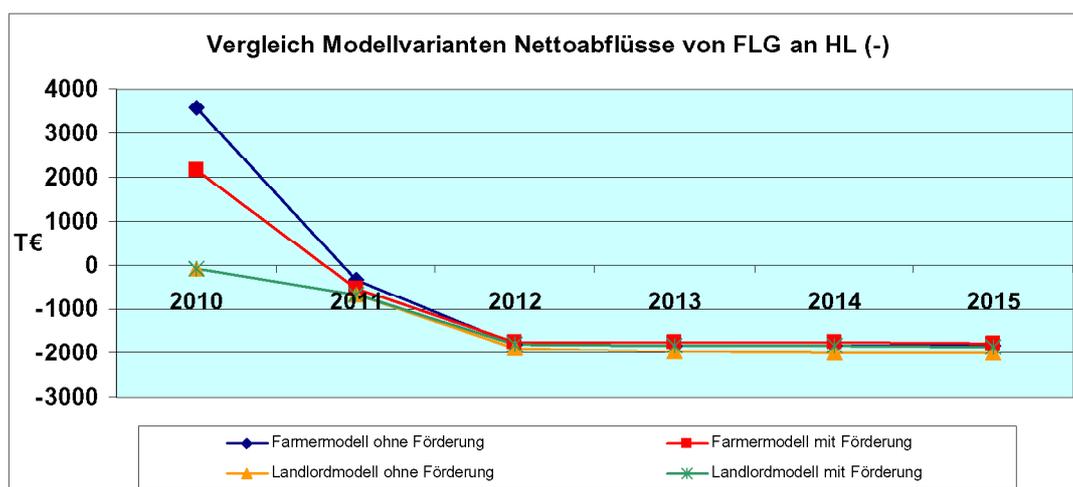


Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Bei einer vergleichenden Betrachtung der Liquidität wird deutlich (Abb. 12), dass der größte Liquiditätsbedarf der FLG beim Farmer-Modell besteht, also jenes Modell, wie es heute durchgeführt wird. Der Bedarf für die Jahre 2010/2011 liegt in Abhängigkeit von der gewährten Förderung zwischen 4,8 und 6,5 Millionen € zur Finanzierung des laufenden Betriebs und zur Durchführung der Investitionen.

Im Gegensatz dazu ist im Landlord-Modell der Liquiditätsbedarf der FLG sehr viel geringer, da die Hansestadt Lübeck die Investitionen in die Infrastruktur übernimmt. Demzufolge liegt der Bedarf der FLG für die Jahre 2010/2011 wiederum in Abhängigkeit von der Gewährung von Fördermitteln zwischen 2,6 und 2,7 Millionen €.

Abb. 13: Vergleich Modellvarianten Nettoabflüsse von FLG an HL



Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

In diesem Zusammenhang ist aber darauf hinzuweisen, dass zur Abwendung des Insolvenzrisikos die FLG in den kommenden beiden Jahren auf finanzielle Mittel seitens der Hansestadt Lübeck und/oder des Landes zur Liquiditätssicherung angewiesen ist. Das gilt umso mehr für den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht umgesetzt werden soll. Der Bedarf würde dauerhaft mindestens dem Niveau des EBITDA (2009) in Höhe von 1,75 Millio-

nen € zzgl. der Investitionsausgaben zur Sicherstellung des Flugbetriebs (ca. 360 T€ p.a.) entsprechen.

Insgesamt ist nicht überraschend beim Vergleich der verschiedenen Varianten der Businesspläne festzustellen, dass mit der Gewährung von Fördermitteln die wirtschaftliche Nachhaltigkeit des Lübecker Flughafens gestärkt wird.

Die Abbildung 13 zeigt deutlich, dass beim Landlordmodell die Hansestadt Lübeck von 2010 an Nettozuflüsse seitens der FLG erhält (unterhalb der Nulllinie in der Abbildung), die kumuliert über die Jahre auf 8,0 – 8,6 Millionen € ansteigen. Insofern ist die Schlussfolgerung zulässig, dass das Landlord-Modell zu keiner Mehrbelastung des städtischen Haushalts führt, weil die Ausgaben der Stadt durch Rückflüsse aus der FLG überkompensiert werden.

Diese Aussage ist auch für das Farmermodell unter Einbeziehung von Fördermitteln haltbar, wenngleich das Farmermodell deutlich macht, dass zumindest im Jahr 2010 noch ein deutlicher Nettozufluss an die FLG zwischen 2,2 und 3,6 Millionen € zu erwarten ist.

Insgesamt bieten sowohl das Farmer- als auch das Landlord-Modell die Möglichkeit, einen größeren Kreis von potenziellen Investoren anzusprechen, zu dem sowohl Infrastrukturinvestoren (Farmer-Modell) als auch Investoren gehören, die vornehmlich nur an dem Betrieb interessiert sind (Landlord-Modell).

Nicht nur für eine zeitlich befristete Fortführung der FLG durch die Hansestadt in Eigenregie ist das Landlord-Modell vorzugswürdiger, wenn gleichzeitig akzeptiert wird, dass künftig das Investitionsrisiko bei der Hansestadt Lübeck liegt. Der Liquiditätsbedarf der FLG ist geringer als im Farmer-Modell bei gleichen Ergebnisaussichten. Darüber hinaus sind die Nettozuflüsse aus der FLG im Landlord-Modell größer als im Farmer-Modell. Zudem ist davon auszugehen, dass selbst beim Farmer-Modell der Investor in den Verhandlungen durchsetzen wird, dass die Hansestadt Lübeck mindestens die ersten Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss umsetzt.

8 Aufwand für hoheitliche Aufgaben

Die Unterdeckung für die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben durch die FLG sinkt anhand des Businessplans (siehe Tabelle 18) von knapp 2 Millionen € auf 1,73 Millionen € im Jahre 2015. Die Absenkung der Unterdeckung ist mit Skaleneffekten durch das gestiegene Passagieraufkommen und damit gestiegenen Landeentgelten und Erlösen (+191 %) aus der Flugzeugenteisung zu erklären. Im Vergleich dazu steigen die Kosten steigen nur unterproportional (+29,3 %) an.

Tabelle 18: Aufwand für hoheitliche Aufgaben 2009-2015

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		in €						
Personal-kosten	Air Traffic Control	602.713	632.848	664.491	697.715	732.601	769.231	807.693
	Feuerwehr	360.663	378.697	397.631	417.513	438.389	460.308	483.324
	ILS CAT I	62.090	65.194	68.454	71.877	75.470	79.244	83.206
	Sicherheitsbeauftragter	68.760	72.198	75.808	79.599	83.579	87.758	92.145
	Gemeinkostenaufschlag (20 %)	218.845	229.787	241.277	253.341	266.008	279.308	293.273
Sonstige Kosten	Pachtzins (90 %)	273.800	280.645	287.661	294.853	302.224	309.780	317.524
	Enteisungsmittel (100 %)	85.823	87.969	90.168	92.422	94.733	97.101	99.529
	Flugsicherheit/Feuerschutz (100 %)	192.054	196.856	201.777	206.821	211.992	217.292	222.724
	Fuhrpark, z.B. Kehmaschine, Löschfahrzeug, Enteiser (90 %)	92.936	97.582	102.461	107.584	112.964	118.612	124.542
	Wartung ILS CAT inkl. Flugvermessung (100 %)	84.662	88.895	93.339	98.006	102.907	108.052	113.455
	Wartung Start-/Landebahn inkl. Rollwege und Vorfeld (100%)	70.524	74.051	77.753	81.641	85.723	90.009	94.509
	Sicherheitsdienst (100 %)	164.606	172.837	181.479	190.552	200.080	210.084	220.588
	Leasing Watchkeeper (100 %)	19.412	20.383	21.402	22.472	23.596	24.776	26.014
	Frequenzgebühren (100 %)	5.250	5.513	5.788	6.078	6.381	6.700	7.036
	Wetterdienst (100 %)	25.736	27.022	28.373	29.792	31.282	32.846	34.488
	Zuverlässigkeitsüberprüfung (100 %)	2.625	2.756	2.894	3.039	3.191	3.350	3.518
	Gemeinkostenaufschlag (20%)	203.486	210.902	218.619	226.652	235.014	243.720	252.785
	= Gesamtkosten hoheitliche Aufgaben		2.533.985	2.644.134	2.759.377	2.879.957	3.006.132	3.138.170
- Landeentgelte		473.662	726.424	894.769	1.153.564	1.255.084	1.355.929	1.479.049
- Erlöse Flugzeugenteisung		57.100	58.527	59.990	61.490	63.027	64.603	66.218
= Unterdeckung hoheitliche Aufgaben		2.003.224	1.859.183	1.804.618	1.664.904	1.688.021	1.717.639	1.731.087

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Am Markt sind höhere Landeentgelte und Preissteigerungen bei der Flugzeugenteisung nicht durchsetzbar, um das die Unterdeckung weiter zu reduzieren.

Eine teilweise Erstattung der Kosten für die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben über einen beschränkten Zeitraum, insbesondere in den Jahren 2010/2011, könnte die Liquiditätssituation der FLG und das Unternehmensergebnis nachhaltig verbessern sowie die Hansestadt Lübeck als Hauptgesellschafterin der FLG finanziell entlasten.

9 Ungeprüfte Bilanz zum 30.11.2009

Die ungeprüfte Bilanz zum 30.11.2009 soll einen Überblick über die Aktiva und Passiva der FLG geben, auch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Alle Investitionen und der laufende Betrieb wurden seit dem Einstieg von Infratil im Jahr 2005 über nachrangige Gesellschafterdarlehen finanziert.

Tabelle 19: Bilanz zum 30.11.2009

Flughafen Lübeck GmbH

Bilanz mit Vorjahreswerten

	FY 10 04 bis 11/2009	FY 09 04 bis 11/2008
	€	€
AKTIVA		
A. Anlagevermögen	27.900.706	28.769.219
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	13.488	19.431
II. Sachanlagen	27.858.417	28.720.987
III. Finanzanlagen	28.801	28.801
B. Umlaufvermögen	747.564	1.911.331
I. Vorräte	181.400	221.700
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände	318.078	1.345.583
III. Wertpapiere	1.000	1.000
IV. Kassenbestand/Bankguthaben	247.086	343.048
C. Rechnungsabgrenzungsposten	83.662	101.095
Summe	28.731.932	30.781.646
PASSIVA		
A. Eigenkapital	-9.654.910	-5.166.484
I. Gezeichnetes Kapital	30.000	30.000
II. Gewinnrücklagen	15.482.206	15.482.206
III. Gewinnvortrag / Verlustvortrag	-22.792.478	-17.187.790
IV. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	2.374.639	3.490.900
B. Sonderposten mit Rücklageanteil	3.622.811	3.788.075
C. Rückstellungen	395.617	325.979
D. Verbindlichkeiten	34.354.265	31.813.811
E. Rechnungsabgrenzungsposten	14.149	20.264
Summe	28.731.932	30.781.646

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Demzufolge handelt es sich bei den Verbindlichkeiten fast ausschließlich um Gesellschafterdarlehen, die bei der Ausübung der Putoption durch Infratil an die Hansestadt Lübeck übertragen worden sind. Sonstige Verbindlichkeiten bestehen in nur einem geringen Umfang gegenüber Lieferanten.

Die Hansestadt Lübeck hat für die Übernahme der Gesellschafterdarlehen mit einem Buchwert von damals etwa 33,3 Millionen € einen Puttpreis in Höhe von 25,6 Millionen € gezahlt. Die Differenz zwischen Puttpreis und Buchwert in Höhe von 7,7 Millionen könnte in eine Kapitaleinlage zur Stärkung der Kapitalkraft der FLG umgewandelt werden. Die Werthaltigkeit einer solchen Umwandlung wäre von einem Wirtschaftsprüfer zu bestätigen. Die FLG ist bis auf die Gesellschafterdarlehen schuldenfrei.

Tabelle 20: Gewinn- und Verlustrechnung Wirtschaftsplan (FY) 09/10

Gewinn und Verlust in T€	FY10	FY09	Vergleich Vorjahres- monat	FY10	FY09	Vergleich Vorjahr
	November Ist	November Ist		Apr.-Nov. Ist	Apr.-Nov. Ist	
Erlöse Flugbetrieb	153,5	148,6	4,9	1.817,6	1.421,5	396,1
Erlöse Vermietung	29,0	23,8	5,2	193,4	219,4	(26,1)
Erlöse Provisionen	115,4	94,9	20,5	1.417,0	1.073,8	343,2
Total Erlöse	297,9	267,3	30,6	3.428,0	2.714,7	713,3
Aufwand Flugbetrieb	291,3	313,2	(21,9)	2.429,7	2.424,8	4,9
Aufwand Vermietung	1,6	2,2	(0,6)	12,8	18,2	(5,4)
Aufwand Provisionen	2,8	4,0	(1,1)	43,9	39,9	4,0
Aufwand Verwaltung	178,1	195,6	(17,5)	1.338,9	1.469,5	(130,6)
Total Aufwand	473,8	515,0	(41,2)	3.825,3	3.952,4	(127,1)
EBITDA (ohne Gruppenkosten)	(175,9)	(247,7)	71,8	(397,4)	(1.237,7)	840,4
Gruppen Kosten	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	(6,3)
A.O. Aufwand Beratung	15,2	2,5	12,7	131,4	79,6	51,8
A.O. Erlöse SoPo	(20,9)	(20,3)	(0,6)	(167,2)	(162,1)	(5,1)
A.O. Aufwand Privatisie- rung	80,0	150,0	(70,0)	80,0	270,0	(190,0)
EBITDA	(250,2)	(379,9)	129,7	(441,5)	(1.431,5)	990,0
Abschreibung	137,2	137,9	(0,7)	1.109,9	1.111,7	(1,8)
EBIT	(387,4)	(517,8)	130,4	(1.551,4)	(2.543,2)	991,8
Zinsen	(105,1)	(87,2)	(17,8)	(823,2)	(947,1)	123,9
Gewinn/Verlust	(492,5)	(605,1)	112,5	(2.374,6)	(3.490,4)	1.115,7

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Anhand der Gewinn und Verlust-Rechnung wird die verbesserte wirtschaftliche Lage der FLG deutlich. Gegenüber der Vorjahresperiode (April-November 2008) sank der Verlust um 1,1 Millionen € auf nunmehr 2,4 Millionen €. Das ist ursächlich verbunden mit einer deutlichen Verbesserung der Erlöse auf Grund gestiegener Passagierzahlen und insbesondere einer Senkung des Verwaltungsaufwands. Die anderen Aufwandsarten blieben trotz steigender Passagierzahlen stabil.

10 Beitrag der regionalen Wirtschaft

Die regionale Wirtschaft sieht in der Infrastruktur des Lübecker Flughafens einen wichtigen Standortfaktor, den es unbedingt zu erhalten und auszubauen gilt. Mit der Anbindung an die Autobahnen BAB 20 und BAB 1, einem eigenen Eisenbahnhaltdepot und einem entsprechend großem Einzugsgebiet verfügt der Flughafen zudem über hervorragendes Entwicklungspotenzial. Diese Einschätzung wird durch ein besonderes Engagement der Wirtschaft

deutlich unterstrichen. Hierzu gehören öffentliche Verlautbarungen genau wie z.B. die aktive Unterstützung von Potentialermittlungen oder die Beteiligung an der regionalökonomischen Studie.

Auch in finanzieller Hinsicht leistet die regionale Wirtschaft im Rahmen ihrer Möglichkeiten ihren Beitrag zur Erhaltung und Entwicklung des Lübecker Flughafens. Unter der Federführung der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK) wurde im Dezember 2009 ein Förderfonds Lübecker Flughafen ins Leben gerufen. Mit den Mitteln aus dem Förderfonds sollen vorrangig gezielte Maßnahmen für das Marketing der bestehenden Flugverbindungen und die Gewinnung neuer Destinationen unterstützt werden, um so gerade die Wirtschaftsunternehmen für eine noch intensivere Nutzung des Flughafens zu gewinnen. Selbst hat die IHK in den Fonds 50.000 € eingezahlt und ihre Mitglieder gebeten, ebenfalls Gelder für diesen Fonds zur Verfügung zu stellen. Zurzeit sind rund 100.000 Euro im Fonds eingezahlt.

Unterstützt werden die Marketingaktionen von dem Einzelhandelsverband Nord, der Handwerkskammer Lübeck, der Kaufmannschaft zu Lübeck, der Kreishandwerkerschaft, dem Lübecker Verkehrsverein, dem Dehoga und dem Förderverein Check-In-Lübeck sowie dem Verein Pro Airport.

Die IHK zu Lübeck wird Anfang 2010 eine Unternehmensbefragung zum Luftverkehrsmarkt durchführen mit dem Ziel weitere Potenziale für den Flughafen zu lokalisieren.

11 Regionalökonomische Effekte auf Grundlage der Businessplanung 2009-2015

Folgende Aussagen konnten als regionalökonomische Effekte aus der Base-Businessplanung 2009 – 2015 abgeleitet werden. Die Berechnungsparameter wurden der *Regionalökonomischen Studie 2007* entnommen. Die nachfolgend in der Tabelle 21 wiedergegebenen regionalökonomischen Effekte reflektieren ausschließlich auf die direkten Effekte, die vom Flughafen ausgelöst werden. Nicht enthalten sind indirekte, induzierte und katalytische Effekte. Die Begrifflichkeiten sind der *Regionalökonomischen Studie 2007* entnommen (siehe Fußnote 2).

Tabelle 21: Direkte regionalökonomische Effekte aufgrund Businessplanung 2010-2015

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Beschäftigung	278	344	416	522	552	576	604
Bruttowertschöpfung (T€)	12.093	18.473	22.339	28.031	29.642	30.931	32.435
Bruttolöhne/-gehälter (T€)	5.310	7.287	8.812	11.057	11.692	12.201	12.794
Fiskalische Effekte (T€)	4.202	6.259	7.569	9.499	15.116	15.773	16.539
<i>Davon HL (T€)</i>	546	814	984	1.235	1.965	2.050	2.150

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Umsetzung der Businessplanung 2009-2015 mit der Einrichtung einer Base folgende direkten regionalökonomischen Effekte auslöst. Die Anzahl der direkt am Flughafen Beschäftigten (FLG, Gastronomie, Sicherheit, Autovermietung, Einzelhandel und später stationiertes Flugpersonal einschließlich Wartungskräfte) steigt von 278 (2009) auf 604 Beschäftigte (2015). Die direkte Bruttowertschöpfung des Flughafens erhöht sich von 12,1 Millionen € (2009) auf 32,4 Millionen € (2015). Ebenfalls steigen die Bruttolöhne und –gehälter im gleichen Zeitraum von 5,3 Millionen € auf 12,8 Millionen €.

Die fiskalischen Effekte lassen sich für das Jahr 2009 mit 4,2 Millionen € beziffern, wovon 546 T€ auf die HL entfallen. Das Steueraufkommen steigt bis zum Jahr 2015 auf 16,5 Millionen €, wovon wiederum 2,2 Millionen € auf die HL entfallen würden.

12 Liquidation FLG und deren Folgen

Nachfolgend werden die Konsequenzen einer Liquidation der FLG dargestellt. Berührt wären hiervon der Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau, die Betriebsgenehmigung und die Kosten einer Liquidation. Die Kosten der Liquidation betreffen in erster Linie die Sozialplankosten für die Entlassung der bislang bei der FLG beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die Rückzahlung der Fördermittel. Hierbei wird unterstellt, dass es zu einer geordneten Abwicklung der FLG kommt und eine Insolvenz vermieden werden soll.

12.1 Aufhebung Planfeststellungsbeschluss

Üblicherweise wird nach Einreichen der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vom Gericht die mündliche Verhandlung zu den Klageverfahren anberaumt. Das wäre voraussichtlich im Frühjahr 2010. Aus diesem Grund ist spätestens Anfang 2010 oder in der Klagerwidmung von der FLG deutlich zu machen, dass sie gewillt und finanziell in der Lage ist, die Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen zu beginnen.

Durch die Liquidation der FLG entfällt die Planrechtfertigung und der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben. In den vergangenen Jahren wurden rund 20 Millionen € in das Planfeststellungsverfahren und im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss investiert, die im Falle der Liquidation vollständig abzuschreiben wären.

Darüber hinaus kommen Investitionen seitens des Landes zur verbesserten Verkehrsanbindung des Flughafens, wie z.B. der Bahnhaltepunkt samt Aufzug, der Bau der B 207neu mit einem direkten Anschluss an die BAB 20. Diese Investitionen müssten im Nachhinein als *stranded investments* betrachtet werden.

12.2 Betriebsgenehmigung

Der Flugbetrieb kann nicht ohne weiteres eingestellt werden. Der FLG obliegt eine Betriebspflicht. Nach § 6 Abs.1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) dürfen Flugplätze und damit auch Verkehrsflughäfen nur mit Genehmigung angelegt und betrieben werden. Die Genehmigung ist daher nach § 42 Abs. 1 Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) für die Anlage und den Betrieb zu erteilen.

Nach § 45 Abs. 1 LuftVZO hat der Flughafenbetreiber den Flugplatz ordnungsgemäß, das heißt entsprechend der erteilten Genehmigung zu betreiben (Betriebspflicht). Das bedeutet, dass die luftverkehrsrechtliche Genehmigung den Umfang der Betriebspflicht bestimmt. Von der Betriebspflicht kann befreit werden (§ 45 Abs 3 LuftVZO).

Wesentliche Änderungen des Betriebes eines Flugplatzes erfordern eine Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung (§ 6 Abs. 4 LuftVG). Diese Bestimmung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Beschluss vom 29.11.2007, 4 B 22/07 – „Berlin-Tempelhof“) auch die Grundlage für eine völlige Einstellung des Betriebes.

Die Entscheidung über eine Beschränkung oder die völlige Einstellung des Betriebes erfolgt durch die Genehmigungsbehörde auf eine Änderungsanzeige oder einen Antrag des Flughafenunternehmers hin. In dem Verfahren sind unter Umständen öffentliche Träger und Privatpersonen, deren rechtliche Interessen durch eine Betriebsänderung betroffen sein können, zu beteiligen (Giemulla/Schmid § 6 LuftVG Anm. 53).

Im Rahmen der zu treffenden Entscheidung sind alle Umstände, also die Interessen des Betreibers und der Nutzer des Flughafens sowie das öffentliche Verkehrsinteresse am Betrieb eines Flughafens zu berücksichtigen. Wie die danach vorzunehmende Interessenabwägung ausfällt, hängt jeweils von den Verhältnissen im Einzelfall ab. Die Verfahrensdauer liegt bei 1-2 Jahren. Bis zur Bestandskraft einer Aufhebung der Betriebsgenehmigung ist der Flughafen weiter zu betreiben.

Eine Nachnutzung des Flughafengeländes wird sich als sehr schwierig erweisen, da im Falle der Schließung des Flughafens rund 80 % der Fläche dem Regime des nationalen und europäischen Naturschutzrechts unterliegen würden. Das Flughafengelände gilt planungsrechtlich als Außenbereich und müsste entsprechend überplant werden. Eine gewerbliche Entwicklung oder eine Entwicklung als Wohnbauland scheint auf Grund der naturschutzrechtlichen Restriktionen nahezu ausgeschlossen.

12.3 Kosten der Liquidation

Die zu erwartenden Kostenpositionen einer Liquidation sind in Tabelle 22 wieder gegeben.

Tabelle 22: Kosten der Liquidation

Kosten	T€
Kosten Liquidator	200
Lfd. Verluste der befristeten Fortführung bis 2010 2011 analog Verkehrslandeplatz	9.200
Sozialplan	3-13.000
Rückzahlung Fördermittel	5.000
Wirtschaftsprüferkosten	50

12.3.1 Sozialplan

Sollte die Liquidation der FLG, also die Beendigung des Betriebs des Flughafens in Lübeck-Blankensee im Frühjahr 2010 durch die Bürgerschaft beschlossen werden, läuft ein rechtlich geregeltes Verfahren bezüglich der Arbeitsverhältnisse der Mitarbeiter der FLG an, das einen Sozialplan und einen Interessenausgleich umfasst. Damit sollen wirtschaftliche Nachteile der zu kündigenden Beschäftigten ausgeglichen oder gemildert werden. Die gesetzliche Grundlage für den Sozialplan sind die § 112 und § 112a des Betriebsverfassungsgesetzes.

Der Sozialplan hat die rechtliche Wirkung einer frei verhandelbaren Betriebsvereinbarung zwischen Arbeitgeber und dem Betriebsrat und kann darüber hinaus Einkommen, Arbeitszeiten oder Kündigungsschutzbestimmungen regeln, die normalerweise Bestandteil eines Tarifvertrages sind. Ein Sozialplan und Interessenausgleich ist auch bereits bei einer wesentlichen Einschränkung des Betriebes aufzustellen (z.B. bei der Rückstufung der Betriebsgenehmigung).

Als wichtigste Kriterien eines Sozialplanes sind die Abfindungszahlungen und Ausgleichszahlungen zu nennen. Aber ebenso ist davon auszugehen, da die Berufsbilder der Mitarbeiter des Flughafens sehr speziell sind, dass darüber hinaus Kosten im Rahmen der Umzugsbeihilfe, Maklergebühren und ähnliches anfallen werden, da im näheren Umfeld von Lübeck keine adäquaten Arbeitsplätze angeboten werden. Auch werden Besitzstandsklauseln zu der betrieblichen Altersvorsorge übernommen werden müssen.

Durch die vom Bürgerschaftsbeschluss vom 29.11.2009 vorgesehene Gründung einer Berufs-Qualifizierungsgesellschaft (BQG) werden weitere Kosten anfallen, die jedoch teilweise mit den oben genannten Kosten verrechnet werden könnten. Dies wird jedoch erst im weiteren Verlauf zu klären und zu verifizieren sein.

Bedingt durch die vorhandene Altersstruktur wird es notwendig sein, Regelungen in Härtefällen auszuarbeiten, wie z.B. Vorruhestandsregelungen. Jedoch wird dabei auch zu prüfen sein, welche Maßnahmen bzw. Mittel der Bundesagentur für Arbeit für z.B. ältere Arbeitnehmer kostenmindernd für den Arbeitgeber eingesetzt werden können.

Zusammenfassend kann derzeit gesagt werden, dass die Kosten eines Sozialplanes nur schätzungsweise angegeben werden können, da der Inhalt des Sozialplans und das Ergebnis einer Vereinbarung zwischen dem Arbeitgeber und dem Betriebsrat ist und sehr flexibel gestaltet werden kann.

Es muss aber davon ausgegangen werden, dass die Aufstellung und Umsetzung eines Sozialplanes zwischen 3 und 13 Millionen € kosten kann, wie eine erste Schätzung anhand der nun dafür vorliegenden Personaldaten aufzeigt.

Dieser von einem Fachanwalt vorgenommenen Berechnung liegt zu Grunde: eine anonymisierte FLG-Mitarbeiterliste, eine Berechnung über alle Mitarbeiter inkl. der Geringfügigbeschäftigten, die durchschnittliche Beschäftigungszeit bei der FLG, durchschnittliche Jahresbruttoeinkommen ohne evtl. Zuschläge, aber mit einem pauschalen aber durchaus üblichen „Sockelbetrag“ von 2.500 € pro Mitarbeiter sowie 1.500 € pro Kind. Die Berechnung wurden anhand der Formel: Betriebszugehörigkeit x Gehalt x Faktor vorgenommen. Dabei wurde der Faktor 1 hier angelegt, da die derzeitige Beschlusslage nicht auf (Kosten)- Abmilderungsszenarien wie z.B. eine Insolvenz schließen lässt.

12.3.2 Rückzahlung Fördermittel

Der Flughafen Lübeck erhielt im Zeitraum von 1995 – 2005 Fördermittel bzw. Investitionszuschüsse in einer Größenordnung von 6,626 Millionen €.

Alle Fördermittel bzw. Investitionszuschüsse unterliegen einem Förderzweck und einer Bindungsfrist, die sich an der gewöhnlichen Nutzungsdauer orientiert oder im Förderbescheid festgelegt worden ist. Im Falle der Liquidation kann der Förderzweck nicht mehr erfüllt werden. Hierdurch entsteht eine Rückzahlungsverpflichtung des Fördermittelempfängers an den Fördermittelgeber. Zuschuss- bzw. Fördermittelempfänger war die Hansestadt Lübeck, die die Zuschüsse bzw. Fördermittel an die FLG weiter geleitet hat. Fördermittelgeber war in der Regel das Land Schleswig-Holstein.

Die Höhe der Rückzahlungsverpflichtung bemisst sich an der jeweiligen Restlaufzeit der Bindungsfrist. Im Falle der Liquidation ist von einem geschätzten Rückzahlungsanspruch in Höhe von 5 Millionen € auszugehen.

12.3.3 Sonstige Kosten der Liquidation

Bei einer Liquidation kann der Flugbetrieb nicht ohne weiteres eingestellt werden. Die Betriebspflicht ist so lange aufrecht zu erhalten bis die Genehmigung zur Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung (§ 6 Abs. 4 LuftVG) vorliegt.

Selbst unter der Prämisse, dass der Linienflugverkehr zügig eingestellt werden kann, wird die allgemeine Luftfahrt den Flughafen weiterhin nutzen. Nach Auskunft des Wirtschaftsministeriums bedarf es vom Antrag bis zu Erteilung der Genehmigung zur Änderung der luftrechtlichen Genehmigung ungefähr 2 Jahre.

In dieser Zeit müssen die Betriebsflächen in verkehrssicheren Zustand gehalten werden. Ein Mindestpersonalbestand ist weiterhin zu beschäftigen. Die jährlichen Kosten werden, unterstellt man den Wegfall der Linienflugverbindung und damit 95% der derzeit laufenden Einnahmen, bei ca. 4,6 Millionen € pro Kalenderjahr liegen.

Die notwendigen Rechtsberatungskosten sind in dieser Aufzählung nicht berücksichtigt, da diese nur sehr schwer zu kalkulieren sind.

Bei einer Liquidation sind die der FLG gewährten Gesellschafterdarlehen zumindest in der Höhe des Putoptionskaufpreises in Höhe von 25,6 Millionen € zzgl. der zusätzlichen gewährten Liquiditätsmittel vollständig abzuschreiben. Damit wird auch die Chance aufgegeben, im Laufe der Jahre - wie an anderer Stelle geschildert – in einem gewissen Umfang Zahlungen von der FLG zur Bedienung des Schuldendienstes der Stadt zu bekommen, insofern der Putoptionskaufpreis seitens der Stadt über den Kapitalmarkt finanziert worden ist.