



Landesrechnungshof Postfach 3180 24030 Kiel

Vorsitzender des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen
Landtages
Herr Peter Sönnichsen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Nachrichtlich (ohne Anlagen)
Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein
Herrn Günther Meienberg
Postfach 71 28
24171 Kiel

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen
Pr 1566/2008

Telefon 0431 6641-3
Durchwahl 6641-496

Datum
20. Mai 2010

**Berichte der Arbeitsgruppe der Gesellschafter Land Schleswig-Holstein und
Landeshauptstadt Kiel zu Entwicklungsoptionen der Kieler Flughafengesell-
schaft mbH (KFG)**

Anlagen: 3

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Landesrechnungshof hatte sich zur Beteiligung des Landes an der Kieler Flughafengesellschaft mbH (KFG) zuletzt in seinen Bemerkungen 2009, Nr. 23 sowie in seinem Ergebnisbericht 2010, Nr. 3.6.1 geäußert und empfohlen, die Subventionen für den Kieler Flugplatz einzustellen. Eine Arbeitsgruppe der Gesellschafter war aufgefordert, ein Konzept ohne Tabus für den Flugplatz zu erarbeiten und dem Finanzausschuss das Ergebnis vorzulegen.¹ Das Verkehrsministerium hat dem Landesrechnungshof den diesem Schreiben beigefügten Bericht der Arbeitsgruppe zu Entwicklungsoptionen der KFG vom 07.09.2009 nebst Ergänzung vom 30.03.2010 übersandt.

¹ Landtagsdrucksache 17/377, S. 8.

Wenn auch die Arbeitsgruppe die endgültige Entscheidung über den Weiterbetrieb oder die Stilllegung des Flugplatzes den Gesellschaftern der KFG überlässt, überwiegen aus Sicht der Arbeitsgruppe die Argumente für einen Weiterbetrieb.

Der Landesrechnungshof merkt hierzu Folgendes an:

Die Dauersubventionierung durch das Land als Gesellschafter sollte unabhängig von der Frage eines Weiterbetriebs oder einer Stilllegung des Flugplatzes in jedem Fall beendet werden. Das „wichtige Landesinteresse“ als haushaltsrechtliche Grundlage für eine Beteiligung des Landes an Flughäfen besteht seit Jahren nicht mehr. Sollte sich der Mitgesellschafter, die Stadt Kiel, für einen Weiterbetrieb des Flugplatzes entscheiden, ist dem Land, wie auch die Arbeitsgruppe empfiehlt, der schrittweise Ausstieg aus der Finanzierung der KFG und die Anteilsveräußerung zu ermöglichen. Über die genauen Konditionen des Ausstiegs in zeitlicher und finanzieller Hinsicht sollte eine verbindliche Einigung mit der Landeshauptstadt Kiel zeitgleich erfolgen.

Den Schlüssel für die Zukunft des Kieler Flughafens hält die Landeshauptstadt Kiel in den Händen. Ein möglicher Erwerb von Ober- und Unterland und die damit verbundenen Entwicklungschancen sind als Option näher zu bewerten. Die Stilllegungskosten können als Investition in die Entwicklung der Flächen gesehen werden, verbunden mit der Möglichkeit, diese dann zu refinanzieren. Verlagerungen, Ausweichmöglichkeiten oder andere Einsatzmöglichkeiten sind mit den von einer Schließung Betroffenen zu erörtern. Durch eine Ausweisung von Gewerbe- und Wohnflächen können Investitionen gesichert und Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die bisherigen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen weisen handwerkliche Mängel auf. Durch einen zu kurzen Betrachtungszeitraum wird die Variante des Weiterbetriebs einseitig begünstigt. Die Annahmen zu den einmaligen Rückbaukosten, z. B. Rückflüsse aus Investitionszuschüssen, können noch konkretisiert werden.

Zu einzelnen Punkten des Arbeitsgruppenberichts nimmt der Landesrechnungshof ergänzend wie folgt Stellung:

Regionalwirtschaftliche Bedeutung

Die wesentlichen Prüfungserkenntnisse des Landesrechnungshofs aus 2009 wurden durch die Ergebnisse der Arbeitsgruppe gestützt. Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Kiel ist nach dem Wegfall der Linienverbindungen unbedeutend. Nennenswerte regionalwirtschaftliche Effekte gehen vom Flughafen nicht mehr aus. Von einer Befragung einzelner Unternehmen als potenzielle Nutzer des Flughafens hatte die Arbeitsgruppe abgesehen. Der Grund hierfür war eine vorgeschaltete Umfrage unter sogenannten Multiplikatoren. Bis auf wenige Ausnahmen schätzten die befragten Regionalen Wirtschaftsfördereinrichtungen, die Industrie- und Handelskammer zu Kiel, Unternehmensverbände, die Tourismusagentur Schleswig Holstein, die Handwerkskammer Schleswig-Holstein sowie der Deutsche Gewerkschaftsbund die Bedeutung des Kieler Flughafens für die Unternehmen in Kiel und Umgebung zurückhaltend ein. Dies trifft auch auf die Tourismusbranche, einschließlich des Kreuzfahrt-tourismus, zu. Selbst die als Fürsprecherin des Flughafens auftretende Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs-GmbH (KIWI) konnte auf Nachfrage keine Unternehmen benennen, die den Flughafen tatsächlich nutzen. Die in der Vergangenheit getätigten Versuche, mit öffentlicher finanzieller Unterstützung ein attraktives Luftverkehrsangebot in Kiel zu etablieren, sind immer wieder gescheitert. Dass durch aktivere Marketing- oder Vertriebsarbeit mit neu einzustellendem Personal in erwähnenswertem Umfang zusätzliches Marktpotenzial erschlossen werden kann, ist nach den Prüfungserkenntnissen des Landesrechnungshofs unrealistisch.

Direkte Beschäftigungseffekte

Gemäß Bericht der Arbeitsgruppe sind 111 Mitarbeiter am Flughafen Kiel beschäftigt, darunter 21 Beschäftigte der KFG. Bei insgesamt 87 Beschäftigten geht die Arbeitsgruppe davon aus, dass deren Arbeitsplätze unmittelbar vom Flughafen abhängen. Sie begründet dies aber nicht näher. Ein Unternehmen mit 32 Mitarbeitern führt im Auftrag der Bundeswehr Zielflugübungen durch. Ein weiteres Unternehmen mit 25 Mitarbeitern ist als Luftverkehrsgesellschaft u. a. für Geschäftsreiseverkehr und Ambulanzflüge tätig. Verlagerungs- oder Ausweichmöglichkeiten sind nach Auffassung des Landesrechnungshofs noch nicht ausreichend dargelegt worden. Die Stilllegung des Flughafens muss nicht zwangsläufig bedeuten, dass alle Mitarbeiter dieser Unternehmen ihren Arbeitsplatz verlieren. Die Zielflugübungen für die Bun-

deswehr können außerdem noch von anderen Faktoren abhängig sein (z. B. vereinbarte Vertragslaufzeit und Ergebnis einer erneuten Ausschreibung).

Organtransporte

Für die Organtransporte des Transplantationszentrums am UK SH, die nach Zählungen der KFG bei 45 bis 50 Flügen jährlich liegen, gibt es andere infrage kommende Transportwege, wie die Landesregierung jüngst dargelegt hat.² Die Organe könnten alternativ über den Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee, den Militärflugplatz Hohn oder den Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel angenommen werden. Ebenso möglich ist der Transport mit dem Hubschrauber, auf dem Landweg oder eine Kombination verschiedener Verkehrsträger. Insofern rechtfertigen auch die Organtransporte keine Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebes.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Obwohl haushaltsrechtlich gemäß § 7 LHO geboten, wird darauf verzichtet, die Ausgaben der öffentlichen Hand für die Stilllegung denen der Variante Weiterbetrieb - „Status quo plus“ - mittels der Kapitalwertmethode gegenüberzustellen. Der Betrachtungszeitraum in der Plan-Gewinn- und Verlustrechnung, Anlage 4, bis 2013 ist zu kurz gewählt. Einspareffekte einer Stilllegung wirken sich erst über einen längeren Zeitraum aus. Bei einem zu kurzen Betrachtungszeitraum wird die Stilllegung gegenüber der Variante „Status quo plus“ im Ergebnis benachteiligt. Zudem bleiben die positiven städtebaulichen Entwicklungsoptionen in dieser Betrachtung unberücksichtigt.

Im „Status quo plus“ wird eine Reduzierung der Zuschüsse von derzeit 1,2 Mio. € in 2010 auf 0,9 Mio. € in 2013 prognostiziert. Dies soll erreicht werden durch Entlassungen und die Erschließung neuer Ertragsquellen. Es verbliebe aber bei einer Dauersubventionierung auf hohem Niveau.

Bei einer Stilllegung des Flugplatzes fielen neben den lediglich bis zur Schließung anfallenden Betriebsmittelzuschüssen einmalige Stilllegungskosten an. Hier hat die Arbeitsgruppe verschiedene Berechnungen vorgelegt. Bei einer Schließung kämen bis Ende 2012 voraussichtlich 3,8 Mio. € Betriebsmittelzuschüsse auf die Gesell-

² Landtagsdrucksachen 17/466 und 17/475.

schafter zu. Die kalkulierten einmaligen Kosten variieren zwischen 4,4 Mio. € - Bericht vom 07.09.2010 - und 9,1 Mio. € - Bericht vom 30.03.2010 -. Jeweils 2 Positionen fallen dabei besonders ins Gewicht:

- ***Rückbauverpflichtungen***

Gegenüber der Grundstückseigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland, bestehen vertragliche Rückbauverpflichtungen auf dem Flugplatzgelände. Das Ausmaß der Rückbauverpflichtungen ist ungewiss und damit auch die hiermit zusammenhängende mögliche finanzielle Belastung. Mit Stand vom 30.03.2010 schätzt die Arbeitsgruppe die Kosten auf 6,3 Mio. €. Verhandlungen mit der Grundstückseigentümerin sowie aktuelle Kostenvoranschläge könnten mehr Klarheit schaffen. Wird allerdings die Gesellschafterin Landeshauptstadt Kiel Eigentümerin des Oberlandes, wie in der Vergangenheit mehrfach erwogen, wäre sie Herrin des Verfahrens.

- ***Rückzahlung von Investitionszuschüssen***

Investitionszuschüsse, die der KFG überwiegend von den Gesellschaftern selbst zur Verfügung gestellt wurden, müssen bei nicht mehr zweckentsprechender Verwendung zurückgezahlt werden. Hierfür kalkuliert die Arbeitsgruppe - Stand vom 30.03.2010 - 2,1 Mio. € ein. Die Investitionen der KFG wurden regelmäßig aus Mitteln der Bund-Länder Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) bezuschusst. In welcher Höhe, möglicherweise abzüglich eines enthaltenen Bundesanteils aus der GA-Förderung, die Rückzahlungen wieder dem Landeshaushalt zufließen und damit die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Landes beeinflussen würden, ist noch unklar.

Wichtige Entscheidungsgrundlagen sind damit aus Sicht des Landesrechnungshofs noch mit Unsicherheiten behaftet oder unklar. Es sollte versucht werden, die offenen Fragen zeitnah zu klären. Je besser die Datengrundlage ist, desto sicherer können auch die Alternativen bewertet werden. Die Gesellschafter sollten ihre Entscheidung noch 2010 treffen, so die Arbeitsgruppe in ihrem Bericht. Der Abzug des Marinefliegergeschwaders (MFG) und das Auslaufen des Pachtvertrags über das Oberland 2012 machen bei einem Weiterbetrieb des Flugplatzes schon jetzt Anpassungen er-

forderlich. Aber auch bei einer Stilllegung müssen rechtzeitig Vorkehrungen getroffen werden, um den Flugbetrieb rechtzeitig bis 2012 einstellen zu können.

Der Landesrechnungshof unterstützt die Forderung der Arbeitsgruppe, noch in diesem Jahr über das Schicksal des Flugplatzes zu entscheiden. Das Land muss wissen, welche Kosten es im Falle der Stilllegung oder des alleinigen Weiterbetriebs durch die Landeshauptstadt Kiel zu tragen hat.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Aloys Altmann

Landesrechnungshof
Schleswig-Holstein

Eing.: 26. April 2010

Anl.:
federführend:
zu beteiligen:
Kopie gegeben an:

30

Ministerialdirigent
Günther Meienberg

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Landesrechnungshof
Frau Dr. Gaby Schäfer
Postfach 3180
24030 Kiel

22. April 2010

Prüfung Pr 1566/2008 „Betätigung des Landes Schleswig-Holstein bei der Kieler Flughafengesellschaft mbH (KFG) sowie Prüfung der an die KFG und an Fluglinienbetreiber gewährten Zuwendungen“

hier: Berichte zu Entwicklungsoptionen der Kieler Flughafengesellschaft mbH (KFG)

Sehr geehrte Frau Dr. Schäfer,

wie ich Ihnen mit Schreiben vom 17. Februar 2009 mitgeteilt habe, haben die Landeshauptstadt Kiel und das Land Schleswig-Holstein eine gemeinsame Arbeitsgruppe (AG-KFG) ins Leben gerufen, die Entwicklungsoptionen für den Flugplatz Kiel-Holtenau erarbeiten und den Gesellschaftern der KFG Vorschläge für den weiteren Umgang mit dem Flugplatz Kiel-Holtenau unterbreiten sollte.

Die AG-KFG hat am 7. September 2009 einen Bericht vorgelegt, in dem verschiedene Fortführungs- und Schließungsszenarien für den Flugplatz Kiel-Holtenau dargestellt werden. Für die Arbeitsgruppe überwiegen die Argumente, die für eine Weiterentwicklung des Flugplatzes sprechen. Gleichwohl haben Finanzstaatssekretär Dr. Wulff und Oberbürgermeister Albig sich am 22. Dezember 2009 darauf verständigt, dass die AG-KFG ergänzend zum o.a. Bericht die rechtlichen und finanziellen Konsequenzen einer evtl. Schließung des Flugplatzes konkretisieren solle. Ein entsprechender Ergänzungsbericht wurde durch die Arbeitsgruppe am 30. März 2010 vorgelegt.

Ich erlaube mir nunmehr, Ihnen jeweils ein Exemplar dieser beiden Berichte zur Kenntnisnahme zu übersenden.

Mit freundlichen Grüßen



Günther Meienberg

B e r i c h t

der Arbeitsgruppe der Gesellschafter
Land Schleswig-Holstein und Landeshauptstadt Kiel
zu

Entwicklungsoptionen der Kieler Flughafengesellschaft mbH

Kiel

07. September 2009

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
A. Einleitung	4
1. Die Gesellschaft.....	4
2. Hintergrund.....	4
3. Bericht des Landesrechnungshofes.....	6
4. Gemeinsame Arbeitsgruppe der Gesellschafter.....	6
B. Bestandsaufnahme	7
1. Infrastruktur und technische Ausstattung des Flugplatzes.....	7
1.1 Flugzeugtypen.....	8
1.2 Marinefliegergeschwader 5.....	10
2. Wirtschaftliche Situation der Kieler Flughafen GmbH.....	12
2.1 Geschäftsfelder und Kunden der KFG.....	13
2.1.1 Geschäftsfeld Flugbetrieb.....	13
2.1.2 Geschäftsfeld Vermietung und Verpachtung.....	14
2.1.3 Zwischenergebnis Geschäftsfelder.....	15
2.2 Unternehmen am Flugplatz	15
2.3 Flugbewegungen.....	17
3. Vertragliche Verpflichtungen der Kieler Flughafen GmbH.....	19
4. Luftverkehrsrechtliche Gesichtspunkte.....	21
5. Marktsituation des Regionalflygplatzes Kiel.....	23
C. Beurteilung und Perspektiven der Gesellschafter	25
1. Landeshauptstadt Kiel.....	25
1.1 Luftverkehrliche Anbindung.....	25
1.2 Wirtschaftsförderung.....	25
1.3 Kreuzfahrt-Tourismus.....	27
1.4 Bauplanungsrechtliche Möglichkeiten.....	28
1.5 Stadtentwicklungsplanung.....	28
2. Landesregierung Schleswig-Holstein.....	29
2.1 Luftverkehrspolitische und landesplanerische Bedeutung.....	29
2.2 Wirtschafts- und wissenschaftspolitische Bedeutung.....	31

2.2.1 Organtransportflüge.....	32
2.2.2 Wirtschaftsförderung.....	33
2.2.2.1 Umfrage unter Multiplikatoren.....	33
2.2.2.2 Beschäftigungseffekte.....	36
2.2.2.3 Bestandspflege und -entwicklung.....	37
2.2.2.4 Unternehmensansiedlung.....	37
3. Wirtschafts- und verkehrspolitische Bewertung.....	38
D. Entwicklungsoptionen des Kieler Flugplatzes.....	40
1. Weiterentwicklung des Flugplatzes.....	40
1.1 Status quo plus.....	41
1.2 Integrierte Stadtentwicklung.....	43
2. Stilllegung des Flugplatzes.....	43
2.1 Rechtslage und Verfahren bei Stilllegung.....	43
2.2 Wirtschaftliche Folgen und Ablauf bei Stilllegung.....	45
2.3 Insolvenz der KFG	47
E. Bewertung und Empfehlungen.....	49
1. Bewertung der Entwicklungsoptionen.....	49
2. Zuschussbedarf und Gesellschafterstruktur.....	51
3. Empfehlungen.....	53

Anlagen

1. Ratsbeschluss
2. Auszug aus dem Raumordnungskataster
3. Flugplatzkarte
4. Plan-GuV Entwicklungsoptionen
5. Bestand an Unternehmen am Flugplatz
6. Flugbewegungen
7. Destinationen
8. Transplantationen
9. Synopse Entwicklungsoptionen
10. Stilllegungskosten

Zusammenfassung

Wirtschaftliche Situation

- Die Kieler Flughafengesellschaft mbH (KFG) erwirtschaftet **Erlöse** in zwei Geschäftsfeldern: Flugbetrieb und Vermietung und Verpachtung. Das Geschäftsfeld Vermietung und Verpachtung trägt deutlich stärker zu den Gesamterlösen bei als der Flugbetrieb.
- Die KFG ist sehr stark von **drei Hauptkunden** abhängig: Einem Unternehmen, das Zieldarstellung für die Bundeswehr fliegt; einem Unternehmen, das Charterflüge anbietet; dem Marinefliegergeschwader (MFG) 5, das Ende 2012 aufgelöst wird.
- Alle drei Hauptkunden der KFG sind auf das **Instrumentenlandesystem** der Kategorie I angewiesen (ILS CAT I). Zudem sind insbesondere Organtransportflüge und auch Geschäftsflüge nach Kiel darauf angewiesen. Das ILS stellt einen unverzichtbaren **Wettbewerbsfaktor** dar.
- Auf der **Ausgabenseite** konnte die Geschäftsführung seit Oktober 2008 die Kosten senken, so dass die **Betriebsmittelzuschüsse** von 1,5 Mio. € (2008) um 180 T € (12,0 %) auf rund 1,3 Mio. € (2009) verringert werden konnten. Weitere Kostensenkungen werden angestrebt und würden eine spürbare Verringerung des Zuschussbedarfs erlauben.
- Instandhaltungsrückstände und der Abzug des MFG 5 werden die KFG absehbar mit Kosten belasten.

Wirtschafts- und wissenschaftspolitische Bedeutung

- Der **Beschäftigungseffekt** beläuft sich auf 217 Dauerarbeitsplätze. 87 Beschäftigte der Unternehmen am Flugplatz sind unmittelbar vom Flugbetrieb anhängig. Rechnerisch dürften weitere 130 Personen indirekt durch den Flugplatz Beschäftigung finden.
- Der Flugplatz ist ein **Standortfaktor für Unternehmen** im Großraum Kiel. Dies ergibt sich aus den Statistiken der KFG zu den Flugbewegungen im gewerblichen Flugverkehr und im sog. Werkverkehr, aus einer Auswertung der von Kiel aus angeflogenen Destinationen und aus firmenbezogenen Einzelinformationen.
- Welche Bestandsunternehmen den Flugplatz für welche Zwecke und in welchem Maße nutzen, kann jedoch mit vertretbarem Aufwand nicht festgestellt werden. Die Auftraggeber, die Piloten und die Passagiere sind nicht auskunftspflichtig.
- Für die Unternehmensansiedlung in der Region Kiel, für den Tourismus, insbesondere für den Kreuzfahrttourismus und für Patientenflüge zu Kliniken hat der Flugplatz bisher keine Bedeutung. Eine Befragung von Multiplikatoren (Kammern, Verbände, Wirtschafts- und Tourismusförderer) im Großraum Kiel hat ergeben, dass diese Kunden vorrangig Linienverbindungen erwarten.

- Der Flugplatz Kiel ist wichtig für das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein (UK S-H) am Standort Kiel. Das **Transplantationszentrum** in Kiel ist auf Organe spezialisiert, die überwiegend auf dem Luftwege befördert werden müssen. Das Transplantationszentrum ist betriebswirtschaftlich wichtig für das UK S-H.

Verkehrspolitische Bedeutung

- Aus Sicht der Landesregierung hat der Flugplatz Kiel mit Einstellung des Linienbetriebs seine Bedeutung für die Luftverkehrsanbindung des Landes verloren. Seine luftverkehrliche Bedeutung beschränkt sich nun auf den Großraum Kiel und hauptsächlich auf Geschäftsreisende und Organtransportflüge. Die überregionale Luftverkehrsanbindung Schleswig-Holsteins erfolgt über Hamburg und Lübeck.
- Aus Sicht der Landeshauptstadt Kiel ist ihre Luftverkehrsanbindung über den Flugplatz Kiel-Holtenau wichtig.

Entwicklungsoptionen

- Die unveränderte Fortführung der KFG ist für beide Gesellschafter unbefriedigend. Damit ergeben sich zwei grundlegende **Alternativen: Weiterentwicklung** oder **Stillegung**.
- Auf der vorhandenen Unternehmensstruktur aufsetzend, könnten mit der **Weiterentwicklung** die Kostenstrukturen optimiert und die Leistungsfähigkeit in beiden Geschäftsfeldern (Flugbetrieb und Vermietung und Verpachtung) verbessert werden. Der Flugplatz Kiel-Holtenau würde konsequenter auf die Hauptkunden ausgerichtet und als Standortfaktor für die Region Kiel erhalten und gestärkt. Die Betriebskostenzuschüsse könnten von rund 1,3 Mio. € im Jahr 2009 schrittweise auf 937 T € im Jahr 2013 abgesenkt werden. Diese Entwicklungsoption wird mit dem Arbeitsbegriff „**Status quo plus**“ belegt.
- Für eine wirtschaftliche Entwicklung der Geschäftsfelder, welche die Ertragssituation so weit verbessern könnte, dass die KFG ohne Betriebskostenzuschüsse auskommen könnte, sieht die Arbeitsgruppe keine Ansätze. Alle Regionalflugplätze sind zuschussbedürftig.
- Vorstellbar ist auch eine Weiterentwicklung des Flugplatzes als integraler Bestandteil eines großen und anspruchsvollen **Stadtentwicklungsprojekts**. Hierfür werden bei der Landeshauptstadt Vorstellungen erst entwickelt.
- Alternativ könnte die **Stillegung** des Flugplatzes zeitgleich zum Abzug des MFG 5 und zum Auslaufen des Pachtvertrages zum Ende des Jahres 2012 angestrebt werden. In diesem Falle wären Rückbauverpflichtungen von voraussichtlich 1,5 Mio. € zu erfüllen und Investitionszuschüsse anteilig i.H.v. von 1,9 Mio. € zurückzuzahlen. Insgesamt erfordert die Stillegung einmalige Aufwendungen von voraussichtlich 4,4 Mio. €.
- Die Stillegung des Flugplatzes verlangt ein geordnetes Verfahren nach Luftverkehrsgesetz, für das mindestens zwölf Monate Dauer anzunehmen sind. Bis 2012 werden laufende Betriebsmittelzuschüsse i.H.v. 3,8 Mio. € erforderlich.

Bewertung der Entwicklungsoptionen

- Nur die Weiterentwicklung des Flugplatzes sichert die luftverkehrliche Anbindung des Transplantationszentrums des UK S-H (Organtransportflüge) und der Unternehmen im Großraum Kiel (Geschäftsfieger) sowie die bestehenden Arbeitsplätze in den Unternehmen am Flugplatz. Diesem Nutzen stehen Betriebskostenzuschüsse gegenüber, die von voraussichtlich 1,2 Mio. € im Jahr 2010 bis auf voraussichtlich 937 T € im Jahr 2013 sinken werden.
- Die Stilllegung des Flugplatzes würde den Weg für eine Nutzungsänderung des Areals und ein großräumiges, innovatives Stadtentwicklungsmodell frei machen. Ein solcher Entwicklungsweg zeichnet sich jedoch derzeit noch nicht ab.
- Nach Auffassung der Arbeitsgruppe überwiegen die Argumente für die Weiterentwicklung.

Empfehlungen

- Die Gesellschafter sollten sich bis Juni 2010 zwischen Weiterentwicklung oder Stilllegung entscheiden, denn der Abzug des MFG 5 und das Auslaufen des Pachtvertrages mit der BlmA im Jahr 2012 stellen für die KFG einen Einschnitt dar, der Anpassungsmaßnahmen notwendig macht. Die Stilllegung des Flugplatzes würde einen zeitlichen Vorlauf verlangen. Kunden, Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen erwarten von der KFG-Geschäftsführung Planungssicherheit.
- Die Gesellschafter sollten unverzüglich wieder eine hauptamtliche KFG-Geschäftsführung bestellen. Sie ist sowohl für die Weiterentwicklung als auch für die Stilllegung erforderlich.
- Wenn die Gesellschafter sich für die Fortführung und Weiterentwicklung der KFG entscheiden, ist im Kompromisswege eine Lösung zu erarbeiten, die dem Land einen schrittweisen Ausstieg aus der Rolle des Gesellschafters erlaubt und der LHK die Weiterentwicklung KFG wirtschaftlich ermöglicht.

A. Einleitung

A.1. Die Gesellschaft

Der Flugplatz Kiel-Holtenau wird von der Kieler Flughafengesellschaft mbH (KFG) betrieben. Gegenstand der KFG sind Betrieb und Ausbau des Flugplatzes sowie die Förderung des Flugwesens, insbesondere des Luftverkehrs und des Luftsports. Die KFG hat das Flugplatzgelände von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) gepachtet.

Die KFG wurde im Jahre 1927 gegründet. Das Stammkapital beträgt derzeit 51.129,19 €. An der KFG sind das Land Schleswig-Holstein (Land) mit 55 % und die Landeshauptstadt Kiel (LHK) mit 45 % des Gesellschaftskapitals beteiligt. Die Abtretung von Gesellschaftsanteilen bedarf der Zustimmung des anderen Gesellschafters. Auf Vorschlag der Gesellschafterversammlung stellt derzeit das Land von den drei Aufsichtsratsmitgliedern zwei und die LHK eines. An der Finanzierung beteiligen sich die Gesellschafter durch Ausgleich der Betriebsdefizite traditionell in gleicher Höhe. Eine rechtliche Verpflichtung zum Verlustausgleich besteht nicht.

A.2. Hintergrund

Die Gesellschafter LHK und Land verfolgten seit dem Jahr 2003 das Ziel, den Flugplatz Kiel-Holtenau auszubauen. Weil die Startbahn mit einer Länge von maximal 1.260 m für die Durchführung von Linienflugbetrieb mit strahlgetriebenen Passagierflugzeugen nicht ausreicht, wurde die vorhandene Infrastruktur für Linienbetrieb als nicht zukunftsfähig angesehen. Im Oktober 2005 wurde die Linienverbindung von Holtenau nach Frankfurt wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt. Ein Gutachten zu den Entwicklungsperspektiven der Flughäfen in Schleswig-Holstein und Hamburg kam im Dezember 2005 zu der Empfehlung, die Ausbaupläne für Kiel-Holtenau nicht weiter zu verfolgen, den Verkehrslandeplatz aber nicht zu schließen.¹ Die Landesregierung folgte dieser Empfehlung und beschloss am 24. Januar 2006, die Ausbaupläne nicht weiter zu verfolgen. Der Rat der LHK schloss sich dieser Haltung am 16. Februar 2006 durch einen entsprechenden Beschluss an (vgl. Anlage 1). Zwar kann-

¹ UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH (Hrsg.), Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, Endbericht, Hamburg, 16. Dezember 2005, S. 80.
Bericht KFG-AG *Seite 4 von 53*

te im Mai 2006 erneut eine Linienverbindung nach München eingerichtet werden. Sie erwies sich aber nicht als wirtschaftlich tragfähig. Nach Einstellung des Linienflugbetriebs beschloss der Aufsichtsrat, zur Senkung der Betriebskosten eine Absenkung des technischen Standards vorzunehmen.

Zahlreiche Befürworter des Ausbaus, Nutzer des Flugplatzes und Beschäftigte der KFG waren von der Entscheidung, den Ausbau nicht weiter zu verfolgen, enttäuscht. Eine konstruktive, zukunftsgerichtete Auseinandersetzung mit der Frage, wie sich der Flugplatz Kiel Holtenau auch ohne Linienverkehr entwickeln kann, ist bisher unterblieben.

Im Dezember 2006 beauftragte das Kabinett das Finanzministerium, die Landesanteile an der KFG zu veräußern. Dies kann gemäß § 3 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags nur mit Zustimmung der LHK erfolgen. Die LHK lehnte die Übernahme der Gesellschaftsanteile des Landes Schleswig-Holstein ab und forderte das Land auf, Mehrheitsgesellschafter zu bleiben. Eine Teilnahme an dem vom Finanzministerium beabsichtigten Markterkundungsverfahren und eine gemeinschaftliche Veräußerung der Anteile der LHK zusammen mit den Geschäftsanteilen des Landes lehnte die LHK ebenfalls ab.²

Der bisherige und langjährige Geschäftsführer der KFG, Herr Matthias Köhn, bat Anfang Juli 2008 um Auflösung seines Arbeitsvertrages zum 31. August 2008. Dieser Bitte kamen die Gesellschafter nach. Nachfolgend wurde die Geschäftsführung mit einem nebenamtlich tätigen Mitarbeiter des Eigenbetriebes Beteiligungen der LHK, Herrn Dirk Fedders, und einem nebenamtlich tätigen Mitarbeiter des schleswig-holsteinischen Finanzministeriums, Herrn Roger Rudolph, besetzt.

Aus Anlass des notwendigen Wechsels in der Geschäftsführung führten die seinerzeitige Oberbürgermeisterin, Frau Volquartz, und der Staatssekretär im Finanzministerium, Herr Dr. Wulff, am 20. August 2008 ein Abstimmungsgespräch. Sie verständigten sich darauf, dass eine gemeinsame Arbeitsgruppe ein Konzept zur Weiterentwicklung des Flugplatzes Kiel-Holtenau erarbeiten soll. Wirtschaftliches Ziel ist die weitere Senkung der jährlichen Betriebsmittelzuschüsse. Dessen ungeachtet ver-

² Schreiben Oberbürgermeisterin Volquartz an Staatssekretär Dr. Wulff vom 12.10.2007.

folgt das Land weiterhin die Absicht, sich aus der Rolle des KFG-Gesellschafters zurückzuziehen.

A.3. Bericht des Landesrechnungshofes (LRH)

Am 31. Oktober 2008 stellte der LRH eine Prüfungsmitteilung zur Beteiligung des Landes an der KFG und zu Zuwendungen an Fluglinienbetreiber fertig. Er kommt zu dem Ergebnis, dass es trotz 15,7 Mio. € Zuschüssen in den letzten zehn Jahren nicht gelungen sei, ein dauerhaftes Angebot an Linienflugverbindungen zu etablieren. Der LRH spricht sich angesichts der Dauersubventionierung und der – aus seiner Sicht – nicht belegten regionalwirtschaftlichen Wirkungen des Flugplatzes gegen eine Beibehaltung des Status quo aus. Mittelfristiges Ziel des Landes müsse der Ausstieg aus der Beteiligung an der KFG sein. Er fordert, planerische Alternativen zu prüfen und in die konzeptionellen Überlegungen auch die Option einzubeziehen, den Flugbetrieb einzustellen.³

A.4. Gemeinsame Arbeitsgruppe der Gesellschafter

Die Arbeitsgruppe nahm am 8. Dezember 2008 ihre Tätigkeit auf. Ihr gehören Vertreter der Beteiligungsverwaltungen der LHK und des Landes (Finanzministerium), des Luftfahrtreferats im Verkehrsministerium sowie beide Geschäftsführer der KFG an. Die Arbeitsgruppe setzte sich zum Ziel, auf Grundlage einer aktuellen Bestandsaufnahme für die Gesellschafter Handlungsoptionen für die Zukunft des Flugplatzes Kiel-Holtenau zu entwickeln. Die Arbeitsgruppe folgte der Aufforderung des LRH und bezog die Option, den Flugplatz zu schließen, mit in ihre Arbeit ein. Weil die Gesellschafter die Betriebsmittelzuschüsse weiter abgesenkt haben und weil in den Haushalten von Finanz- und Verkehrsministerium keine Mittel verfügbar waren, hat die Arbeitsgruppe weitestgehend darauf verzichtet, externe Beratungsdienstleistungen einzukaufen. Sie hat zwei Sachverständige gehört.⁴

³ Bemerkungen 2009 des Landesrechnungshofes Schleswig-Holstein, im Internet unter: <http://www.landesrechnungshof-sh.de/index.php?getfile=bm09-tz23.pdf>

⁴ Prof. Dr. Richard Klophaus, Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs an der Fachhochschule Trier/Campus Birkenfeld, zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung von Regionalflyplätzen (am 19.12.2008) und Dipl.-Ing. Gerhard Schultz, Geschäftsführer Compass Aviation, Luftfahrtunternehmer aus Frankfurt-Egelsbach (am 24.4.2009)

B. Bestandsaufnahme

B.1. Infrastruktur und technische Ausstattung des Flugplatzes

Der Flugplatz Kiel ist als Verkehrslandeplatz klassifiziert und liegt rund 7 km nördlich der Kieler Innenstadt, im Ortsteil Holtenau auf dem so genannten Oberland. Das ovale Gelände ist ca. 110 ha groß und wird im Norden von der von Altenholz nach Friedrichsort führenden Boelckestraße, im Osten vom Unterland, im Westen von der vierspurigen Bundesstraße B 503 und im Süden durch die Bebauung Holtenaus eingerahmt (vgl. Anlagen 2 und 3). Der Flugplatz ist über die Bundesstraße B 503 gut an die LHK und die Autobahn A 215 angebunden. Es stehen ca. 300 Parkplätze zur Verfügung. Darüber hinaus besteht auch eine Linienbusverbindung in die Innenstadt.

Die Luftraumstruktur des Flugplatzes Kiel wurde 2007 von „D“ (Kontrollzone) auf „F“ (unkontrollierter Luftraum) geändert. Die 1.260 m lange und 30 m breite Start- und Landebahn hat eine ost-westliche Ausrichtung (08/26). Es handelt sich um eine „gegroovte“ (mit Querrillen versehene) Asphaltpiste mit einer ausgewiesenen Tragfähigkeit von LCN 60⁵. Parallel zur Hauptbahn liegt eine Graslandebahn von 450 m Länge und 35 m Breite sowie eine weitere Bahn für Segelflugzeuge. Der Platz ist ferner zugelassen für Hubschrauber bis 10t MTOW⁶, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge, Segelflugzeuge, Luftschiffe, Freiballone und Fallschirmspringer.

Durch in der Flugzeugbrandbekämpfung ausgebildetes Personal wird ein Brandschutz gemäß NfL I 72/83⁷, geändert in NfL I 199/83, vorgehalten; auf Anforderung darüber hinaus bis zur Kategorie 5 gemäß ICAO⁸ Annex 14, Band I sowie ein sekundärer Brandschutz durch eine Berufsfeuerwehr.

Der Flugplatz besitzt ein Instrumentenlandesystem (ILS) der Kategorie I (CAT I) für beide Richtungen. Aufgrund dessen kann der Kieler Flugplatz tageszeitunabhängig und nahezu wetterunabhängig genutzt werden. Neben dem ILS verfügt der Flugplatz

⁵ LCN: Load Classification Number (Tragfähigkeitsklassifikationszahl)

⁶ MTOW: Maximum Take Off Weight (Höchstabfluggewicht)

⁷ NfL: Nachrichten für Luftfahrer (Amtsblatt für die Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland)

⁸ ICAO: International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrtorganisation, Sonderorganisation der Vereinten Nationen); Anhang 14 des betreffenden Regelwerks behandelt Flugplätze

über ein DMW (Funkentfernungsmessgerät), NDB (ungerichtetes Funkfeuer), sowie Funkpeiler und Befeuerungsanlage mit Blitzkette für Präzisionslandungen. Am Südrand des nördlichen Vorfelds befindet sich eine Betankungsstelle für AVGAS (Flugbenzin); Jet A 1 (Kerosin) wird im Tankwagen bereitgestellt.

Insbesondere aufgrund des ILS verfügt der Kieler Flugplatz über einen Wettbewerbsvorteil gegenüber zahlreichen anderen Flugplätzen in der Region, die oft nicht über diese Technik bzw. „nur“ über DMW und/oder NDB verfügen. Letztgenannte Verfahren können das ILS jedoch nur ergänzen, aber nicht ersetzen.

Mittelfristig wird in der Luftverkehrsbranche erwartet, dass das ILS durch GPS-basierte Systeme ersetzt werden kann. Erste Praxistests dieser preiswerten Systeme werden derzeit auch auf deutschen Flughäfen durchgeführt. Ergebnisse dieser Tests sind bislang jedoch noch nicht veröffentlicht worden.

Flugplätze wie z.B. Flensburg, Hartenholm und Schacht-Audorf verfügen nicht über Instrumentenlandesysteme und können somit nur nach Sichtflugregeln angeflogen werden. Angesichts der in Schleswig-Holstein vorherrschenden Wetterbedingungen mit einer überproportional häufigen niedrigen Wolkenuntergrenze hat ein ILS einen größeren Einfluss auf die Nutzbarkeit eines Flugplatzes als z.B. bei einem Flugplatz in Mittel- oder Süddeutschland, der nicht diesen Wettereinflüssen unterliegt.

Flugplätze in Schleswig-Holstein, die „nur“ nach Sichtflugregeln angeflogen werden können, sind somit nur eingeschränkt für den Flugverkehr, insbesondere für Geschäftsfieger, nutzbar. Zudem gibt es unter den Luftfahrtgesellschaften Unternehmen, die aus grundsätzlichen Sicherheitserwägungen nur Plätze mit entsprechender Ausrüstung für den Instrumentenanflug anfliegen.

B.1.1 Flugzeugtypen

Nach Einstellung des Linienflugverkehrs in Kiel wurde der Luftraum D durch den Luftraum F ersetzt. Aufgrund der Abschaffung des kontrollierten Luftraumes können, von Ausnahmen abgesehen, nur noch Flugzeuge bis zu 14 Tonnen MTOW in Kiel eingesetzt werden.

Der Geschäftsflugverkehr kann in gewerblichen Flugverkehr und in Werkverkehr unterteilt werden. Im Rahmen des gewerblichen Flugverkehrs bieten Unternehmen aus dem Bereich der Business Aviation⁹ Flugleistungen gegen Entgelt insbesondere für Geschäftsleute an. Im Werkverkehr hingegen werden Personen oder Güter in firmeneigenen Flugzeugen geflogen.

Im Gegensatz zum Werkverkehr müssen im gewerblichen Flugverkehr aus Sicherheitsgründen Abschläge von der Start- und Landebahn berechnet werden. Hierdurch wird die anrechenbare Landebahn bei Flugzeugen mit Jetantrieb um 40 % und bei Flugzeugen mit Propellerantrieb um 30 % verkürzt.

Der Kieler Flugplatz muss keine zusätzlichen Sicherheitsabzüge für eine nasse Start- und Landebahn vornehmen, da die Bahn mit Querrillen ausgestattet ist. Hierdurch wird die Bremswirkung erheblich erhöht, so dass auch eine nasse Bahn bzgl. der Anrechenbarkeit als trocken angesehen werden kann.

Der Flugplatz Kiel verfügt über eine Start- und Landebahn, die in beide Richtungen genutzt werden kann. Die Bahnrichtung 08 wird sowohl wegen der kürzeren nutzbaren Länge, aber auch wegen der überwiegend in Kiel vorherrschenden Windverhältnisse seltener genutzt. Die Bahnrichtung 26 wird beispielhaft von folgenden strahlgetriebenen Flugzeugmustern (Jets) für den gewerblichen Verkehr genutzt:

- Cessna 680 Sovereign (max. 10 Passagiere)
- Cessna 560 Ultra (max. 6 Passagiere)
- Cessna 525B CJ3 (max. 2 Passagiere)
- Cessna 525A CJ2+ (max. 2 Passagiere)
- Cessna 510 Mustang (max. 5 Passagiere)
- Learjet LR 45 (max. 4 Passagiere)

⁹ Business Aviation: Geschäftsflugverkehr (Aviation: Flugbetrieb)
Bericht KFG-AG

Darüber hinaus kann eine Reihe von Propellermaschinen im gewerblichen Verkehr in Kiel landen, mit denen bis zu 65 Passagiere (in Abhängigkeit vom mitgeführten Gepäck) befördert werden können.¹⁰

B.1.2 Marinefliegergeschwader 5

Das Bundesministerium der Verteidigung hat entschieden, das Marinefliegergeschwader 5 (MFG 5) in Kiel-Holtenau zum 31.12.2012 aufzulösen. Künftig wird für den Seeluftrettungsdienst (SAR, Search and Rescue) nur noch ein Hubschrauberlandeplatz für Bedarfslandungen im Marinestützpunkt Tirpitzhafen erhalten werden.¹¹

Bisher gibt es eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen dem zivilen Flugplatz Kiel-Holtenau auf dem Oberland und dem MFG 5 auf dem Unterland, die unter dem Oberbegriff „sehr gute nachbarschaftliche Beziehungen“ zusammengefasst werden kann. Im Einzelnen stellt sich die Zusammenarbeit folgendermaßen dar:

Die Feuerwehren des MFG 5 und der KFG unterstützen sich gegenseitig, z.B. bei Übungen. Darüber hinaus berät die Feuerwehr des MFG 5 die KFG in allen brandschutztechnischen Fragen, insbesondere auch aus luftfahrttechnischer Sicht. Der Flugplatzmeister des MFG 5 steht der KFG mit Rat und Tat in allen Belangen der Flugbetriebsflächen zur Verfügung.

Das südliche Gelände der KFG dient als Ausweichabstellfläche für Hubschrauber des MFG 5. Notlandungen von Hubschraubern finden auf dem Gelände der KFG statt. Die Flugleitung der KFG ist über Direktleitungen mit dem Gefechtsstand des MFG 5 verbunden, um im Notfall schnellstmöglich reagieren zu können. Die KFG gewährt dem MFG 5 den ILS-Anflug auf die Landerichtung 26. Das wiederum gewährleistet, dass die Hubschrauber der Marineflieger auch bei Nacht Rettungseinsätze fliegen können

¹⁰ Jürgen Mihlan, Einsatz von Geschäftsreiseflugzeugen in Kiel, Ausarbeitung im Auftrag der KFG, 03.02.2009

¹¹ Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Rolf Fischer, Landtagsdrucksache 16/2206 vom 02.10.2008.

Die Auflösung des MFG 5 wirft für die KFG eine Reihe von Fragen und Problemen auf, welche insbesondere die Gebäude im südlichen Bereich des Flugplatzgeländes betreffen. Ihre monetäre Bewertung kann zum Teil erst nach eingehenden Untersuchungen erfolgen. Mit der Auflösung des MFG 5 werden für die KFG Einnahmen ausfallen, in der Hauptsache Landeentgelte. Hier ist mit einem Einnahmerückgang i.H.v. rund 67.000 € p.a. zu rechnen.

Nach dem geplanten Abzug des MFG 5 vom Unterland sind für die KFG folgende Themen zu behandeln:

- Im Südbereich des Geländes müssen die Oberflächen- und Schmutzwasserentwässerung überprüft und der Verlauf der Entwässerungsleitungen untersucht werden. Das gesamte Schmutz- und Oberflächenentwässerungssystem ist einer Dichtigkeitsprüfung zu unterziehen. Die Gebäude des südlichen Geländes sind bisher von Frischwasser-, Fernwärme- und Stromversorgung vom Unterland abhängig. Diese Abhängigkeiten müssen aufgelöst werden. Die Stromversorgung des südlichen Geländes muss überarbeitet und angepasst werden.
- Die Entwässerung der Start-/Landebahn sowie Teile der Rollwegeentwässerung werden über Entwässerungsleitungen über das Gelände des MFG 5 geführt.
- Der größte Teil der Anflugbefeuerung für die Anflugrichtung West ist auf Betonmasten und Betontraversen auf dem Gelände des MFG 5 installiert. Dadurch zieht sich ein Streifen von ca. 40 m Breite in der Verlängerung der Start-/ Landebahnachse durch das gesamte Militärgelände bis zur Wasserkante Plüschowhafen. Dieser Streifen muss einschließlich des dazugehörigen Bauschutzbereiches für den Flugbetrieb auf dem Oberland erhalten bleiben.
- Flugsicherungstechnisch wird das nicht im Pachtvertrag enthaltene Gebäude 76 von der KFG benötigt, da die Gebäude im Süden, die Hälfte der Anflugbefeuerung sowie Flugsicherungstechnik von hier aus mit Strom versorgt werden. Die Anflugbefeuerung und die Flugsicherungstechnik müssen über eine Notstromversorgung verfügen. Das erforderliche Notstromaggregat wird derzeit von MFG 5 im Gebäude 76 betrieben.

Letztlich ist davon auszugehen, dass mit dem Weggang der Bundeswehr auch die Wetterstation nicht weiterbetrieben wird. In der Folge müssten die Wetterdaten dann - nach den Vorgaben des Deutschen Wetterdienstes - von der KFG erstellt werden. Es würden Kosten für die Neuanschaffung eines geeigneten Wettersystems und die Ausbildung der Flugleiter anfallen.

B.2. Wirtschaftliche Situation der Kieler Flughafen GmbH

In diesem Kapitel werden zunächst die beiden Geschäftsfelder der KFG „Flugbetrieb“ und „Vermietung und Verpachtung“ sowie die Kundenstruktur der KFG dargestellt und die Ertragssituation untersucht. Anschließend werden die Unternehmen dargestellt, die sich am Flugplatz Kiel angesiedelt haben, und im letzten Unterabschnitt werden die Flugbewegungen, die über den Kieler Flugplatz abwickelt werden, untersucht.

Die KFG verfügt über ein Eigenkapital i.H.v. 51,1 T € sowie einen Bilanzgewinn aus dem Jahresabschluss 2008 i.H.v. 39,1 T €. Im Jahr 2008 erzielte die KFG insgesamt Erlöse i.H.v. 1.451 T €. Davon entfielen 694 T € auf die operativen Geschäftsfelder und 757 T € auf sonstige betriebliche Erträge (Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse und Auflösung von Rückstellungen), die zum Teil Einmaleffekte enthalten (vgl. Anlage 4, Spalte „Ist 2008“).

Die Gesamtaufwendungen der KFG betrugen im Jahr 2008 2.758 T €. Die beiden Gesellschafter zahlten insgesamt Betriebsmittelzuschüsse i.H.v. 1.500 T €, so dass die KFG im Saldo einen Jahresüberschuss i.H.v. 193 T € erzielte, der überwiegend zur Tilgung des Verlustvortrages i.H.v. 154 T € aus den Vorjahren verwandt wurde.

In der Hochrechnung für 2009 sinken die Gesamterlöse auf 1.180 T €, wobei die Erlöse aus den beiden Geschäftsfeldern mit ca. 720 T € leicht ansteigen. Die Gesamtaufwendungen sinken im Jahr 2009 auf 2.437 T €. Hintergrund hierfür ist die Bildung von Rückstellungen im Jahr 2008 i.H.v. ca. 350 T € sowie die ab 2009 erreichten Einsparungen. Damit kann der Betriebsmittelzuschuss im Jahr 2009 auf 1.320 T € gesenkt werden.

Hervorzuheben ist, dass es der neuen Geschäftsführung seit Aufnahme ihrer Tätigkeit im Oktober 2008 gelungen ist, die KFG um wiederkehrende Kosten in Höhe von 50 T € pro Jahr zu entlasten. Hierzu gehören als wesentliche Positionen die Optimierung der Versicherungsverträge und die deutliche Absenkung der Reinigungskosten.

B.2.1 Geschäftsfelder und Kunden der KFG

Die KFG ist in zwei Geschäftsfeldern tätig, und zwar im Flugbetrieb sowie in Vermietung und Verpachtung. Die KFG hat Kunden, die sowohl Leistungen aus dem Bereich Flugbetrieb nutzen, als auch Hallen bzw. Büroräume der KFG pachten wie z.B. die Unternehmen E.I.S. und FLM oder der Luftsportverein, und andererseits Kunden, die Dienstleistungen nur aus einer der beiden Sparten Flugbetrieb oder Verpachtung in Anspruch nehmen.

Die Kunden der KFG können in folgende drei signifikante Gruppen aufgeteilt werden:

Geschäftsfelder	Kunden
Flugbetrieb	Externe Unternehmen
Flugbetrieb und Vermietung / Verpachtung	Ansässige Unternehmen
Nur Vermietung und Verpachtung	Ansässige Unternehmen

Im Folgenden werden die Erlöse entsprechend dieser Systematik den Unternehmen zugeordnet.

B.2.1.1 Geschäftsfeld Flugbetrieb

Die KFG erzielte im Jahr 2008 Entgelte für Dienstleistungen aus dem Flugbetrieb i.H.v. insgesamt 271 T €. Diese setzen sich aus Landeentgelten i.H.v. 184 T €, Provisionen für Bodendienste, Passagier- und Abstellentgelte i.H.v. 34 T € sowie Tankprovisionen i.H.v. 53 T € zusammen.

Mit den Unternehmen, die das ILS nutzen, wurden im Jahr 2008 in diesem Geschäftsfeld insgesamt Entgelte i.H.v. ca. 230 T € und somit rund 85 % der gesamten

Erlöse erzielt. Allein die Landeentgelte dieser Gruppe erreichen mit 164 T € nahezu 90 % der gesamten Landeentgelte.

Mit den übrigen Unternehmen, die das ILS nicht nutzen, wurden im vergangenen Jahr im Geschäftsfeld Flugbetrieb lediglich 15 % der Erlöse erzielt.

Der Kieler Luftsportverein (LSV) hat im vergangenen Jahr insgesamt ca. 7.000 Flugbewegungen durchgeführt. Mit diesem Kunden wurden im Jahr 2008 im Bereich Flugbetrieb insgesamt Erlöse i.H.v. 17 T €, davon rund 7 T € Landeentgelte, erzielt.

B.2.1.2 Geschäftsfeld Vermietung und Verpachtung

Die KFG nutzt am Flugplatz eine Gesamtfläche von 109,7 ha. Hiervon wird die überwiegende Fläche von 107 ha von der Immobilienverwaltungsgesellschaft des Bundes (BlmA) gepachtet (jährliche Pacht in Höhe von 195 T €) und 2,7 ha befinden sich im Eigentum der KFG.

Alle Gebäude im nördlichen Bereich wurden von der KFG gebaut und befinden sich somit auch im wirtschaftlichen Eigentum des Unternehmens. Die Gebäude im südlichen Bereich befinden sich im Eigentum des Bundes. Insgesamt werden ca. 16.900 m² verpachtet, und zwar ca. 6.300 m² als Büro- und ca. 10.600 m² als Hallen- bzw. Abstellflächen. Die Leerstand beträgt derzeit ca. 1.300 m² bzw. 7,7 % der vermietbaren Fläche, und ca. 2.100 m² bzw. 12,4 % der Gesamtfläche werden von der KFG selbst genutzt.

Im Geschäftsfeld Vermietung und Verpachtung erzielte das Unternehmen im vergangenen Jahr einen Gesamtumsatz i.H.v. 423 T €, wovon 57 T € auf Nebenkostenzahlungen entfallen, so dass die reinen Pächterlöse über 360 T € betragen. Hiervon entfallen 295 T € auf den nördlichen Bereich und 65 T € auf den südlichen Bereich des Flugplatzgeländes.

Die Hallen und Gebäude im südlichen Bereich des Flugplatzes, die sich zwar auf dem Flugplatzgelände, aber aufgrund einer weiteren Abzäunung nicht innerhalb des Sicherheitsbereiches des Flugplatzes befinden, wurden ehemals von der Bundes-

wehr gebaut und entsprechend genutzt. Im Laufe der 90er Jahre, nach der Übernahme des Flugplatzes durch die KFG, wurden diese Gebäude unter der Regie der damaligen Oberfinanzdirektion an private Unternehmen verpachtet. Seit Mitte 2007 hat nunmehr die KFG auch das außerhalb des Sicherheitszaunes gelegenen Areal inkl. des Gebäudebestandes von der BImA gepachtet und ist nun Verpächter dieser Gebäude. Wegen des baulichen Zustands dieser Gebäude werden relativ geringe Pachterträge pro m² erzielt. Für den originären Flugplatzbetrieb werden diese Gebäude nicht benötigt.

Von der KFG verpachtete Flächen			
Nutzungsart	Nord	Süd	Gesamt
Büronutzung (in m ²)	4.773	1.542	6.315
Hallennutzung (in m ²)	6.466	4.140	10.606
Summe (in m²)	11.239	5.682	16.921
Durchschnittliche Pachterlöse pro m ²	2,67 €	1,28 €	1,77 €

B.2.1.3 Zwischenergebnis Geschäftsfelder

Die Untersuchung der Erlöse aus den Geschäftsfeldern Flugbetrieb und Vermietung und Verpachtung zeigt, dass die Gruppe der das Instrumentenlandesystem nutzenden Unternehmen die wichtigsten Kunden der KFG sind. Mit diesen Kunden wurden im vergangenen Jahr insgesamt Erlöse i.H.v. 433 T €, somit 62 % der operativen Erlöse, erzielt. Es handelt sich im Wesentlichen um zwei Schlüsselkunden sowie um das MFG 5.

B.2.2 Unternehmen am Flugplatz

Am Kieler Flugplatz sind neben der KFG 13 weitere Unternehmen angesiedelt (vgl. Anlage 5). Insgesamt werden inkl. der Mitarbeiter der KFG 111 Personen am Flugplatz beschäftigt. Des Weiteren nutzen drei Vereine den Kieler Flugplatz.

Von diesen 13 Unternehmen sind sieben als flugplatzaffin anzusehen, d.h. diese Unternehmen sind darauf angewiesen, dass ein Verkehrslandeplatz vorgehalten und betrieben wird. Die flugplatzaffinen Unternehmen beschäftigen derzeit insgesamt 66

Mitarbeiter. Von diesen flugplatzaffinen Unternehmen benötigen zwei Unternehmen, und zwar die

- E.I.S. Aircraft GmbH sowie die
- FLM Aviation Luftverkehrsgesellschaft Mohrdieck mbH & Co KG

ein ILS, da diese Unternehmen wetter- und tageszeitunabhängig in Kiel starten und landen müssen, um den Verpflichtungen gegenüber ihren Vertragspartnern nachkommen zu können. Neben diesen beiden Unternehmen wird das ILS insbesondere auch vom MFG 5 benötigt. Aufgrund eines Flugsicherungsvertrages mit der Wehrbereichsverwaltung ist die KFG verpflichtet, ein entsprechendes System in funktionsfähigem Zustand vorzuhalten.

Das Unternehmen E.I.S. Aircraft führt insbesondere Zieldarstellungsflüge für die Bundeswehr durch. Zudem expandiert das Unternehmen in die Reparatur und Instandhaltung von Flugzeugen und Triebwerken.

Das Unternehmen FLM besteht aus zwei Teilunternehmen, und zwar der FLM Aviation und der Flugschule. Die FLM Aviation leistet Linienflüge in Großbritannien, wobei der Flugplatz Kiel die Basis für die Flugzeuge darstellt. Der zweite Unternehmensbereich beinhaltet vor allem die Flugschule sowie die Reparatur und Wartung von firmeneigenen und dritten Flugzeugen. Diese beiden vorgenannten Unternehmen beschäftigen in Kiel insgesamt 57 Mitarbeiter.

Die weiteren flugplatzaffinen Unternehmen erbringen überwiegend Flugleistungen. Das Unternehmen ohlair verfügt derzeit über ein Büro in Kiel, während die Flugleistungen seit 2008 überwiegend ab Hamburg erbracht werden. Rotorflug ist ein bundesweit tätiges Unternehmen und hat einen Hubschrauber am Flugplatz stationiert, der neben Rundflügen u. a. Charter- und Kontrollflüge erbringt. Atec ist u. a. als Broker tätig und vermittelt Flugleistungen. Weiterhin beschafft das Unternehmen Ersatzteile für diverse Flugzeugtypen und ist in diesem Segment weltweit tätig. CL-Leasing erbringt überwiegend Flugleistungen im Werkverkehr. Das Unternehmen „Air Tech Bildung“ bildet Flugzeugmechaniker für mehrere Flugzeugtypen aus und hat für die-

sen Zweck Räumlichkeiten sowohl im nördlichen Bereich als auch im südlichen Bereich gepachtet.

Die am Flugplatz Kiel ansässigen drei Vereine sind in der Luftfahrt aktiv. Der Luftsportverein (LSV) hat ca. 180 Mitglieder. Er verfügt über die Sparten Motorflug, Segelflug, Fallschirmsprung sowie Ballonsport. Während die Motorfluggruppe die asphaltierte Start- und Landebahn nutzt, starten die Segelflieger sowie die motorgetriebenen Segelflieger von der parallel zur Hauptbahn liegenden Grasbahn.

Weiterhin hat der Verein „Sportfluggruppe“ seinen Sitz am Flugplatz. Er besitzt mehrere Flugzeuge, die in einer Halle im südlichen Bereich des Flugplatzes untergebracht sind.

Der Verein „Dädalus“ besitzt ein Flugzeug, welches in der Halle I abgestellt ist.

Sechs weitere Unternehmen sind in den unterschiedlichsten Branchen tätig und beschäftigen mit einer Ausnahme (Veers) max. bis zu fünf Personen. Das Unternehmen „Veers Elektronik und Meerestechnik GmbH & Co KG“ ist ein sehr innovatives, im Bereich der Meerestechnik tätiges Unternehmen, welches derzeit 15 Personen beschäftigt.

B.2.3 Flugbewegungen

Die Flugbewegungen und Passagiertransporte der Jahre 2007 und 2008 werden in einer Tabelle detailliert dargestellt (Anlage 6).

Grundsätzlich werden die Flugbewegungen in folgende vier Gruppen unterteilt:

- Gewerblicher Flugverkehr (im Wesentlichen Beförderung von Personen und Gütern inkl. Organtransporte, Schulflüge)
- Nichtgewerblicher Flugverkehr (im Wesentlichen Werkverkehr, Schulflüge und Privatflüge)
- Segelflüge

- Militärverkehr (MFG 5) und Ultralights¹²

Im Jahr 2008 gab es am Kieler Flugplatz 18.292 Flugbewegungen. Im Vergleich zum Jahr 2007 stieg die Anzahl der Flugbewegungen vor allem aufgrund von Schulungsflügen um ca. 2.500 bzw. um 15,8 %.

Die Hauptumsatzträger sind der gewerbliche Flugverkehr, der Werkverkehr sowie die übrigen nichtgewerblichen Flüge (Privatflieger). Daneben werden hohe Erlöse mit Militärflügen erzielt.

Im Jahresvergleich blieb die Anzahl der gewerblichen Beförderungsflüge 2008 (ca. 1.450 Flugbewegungen) im Vergleich zum Vorjahr stabil, hat sich allerdings im ersten Halbjahr 2009 um 16 % verringert, was wohl auf die Einflüsse der Wirtschaftskrise zurückzuführen ist.

Der Werkverkehr in Kiel verringerte sich im Jahr 2008 um ca. 100 Flüge auf 664 Flüge bzw. um 12,7 %, blieb aber im ersten Halbjahr 2009 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stabil.

Auch Organtransporte auf dem Luftweg lösen Flugbewegungen aus. In den letzten Jahren wurden nach Zählung der KFG folgende Flüge zwecks Organtransport von und nach Kiel durchgeführt:

	Anzahl Flüge
2006	50
2007	50
2008	45
2009	36 (bis zum 06.08.2009)

Auf die Bedeutung des Flugplatzes Kiel für das Transplantationszentrum des Universitätsklinikums Schleswig-Holstein wird unter Punkt C.2.2.2.1 ausführlich eingegangen.

¹² Ultralight: kleines, leichtes Flugzeug für max. zwei Personen, als Luftsportgerät klassifiziert

Die übrigen nichtgewerblichen Flüge (Privatflieger) veränderten sich von 2007 auf 2008 geringfügig (6.954 Flugbewegungen), gingen aber im ersten Halbjahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 5 % zurück. Sowohl die gewerblichen als auch die nicht-gewerblichen Schulflüge sind im Jahr 2008 sehr stark angestiegen, tragen aber beispielsweise 2008 nur mit 9 T € zum Umsatz bei.

Aus Sicht der KFG stellen der gewerbliche Flugverkehr - Schwerpunkt Transport von Personen und Gütern – sowie der Werkverkehr die wesentlichen Kundengruppen für den Kieler Flugplatz dar.

Eine Auswertung der Destinationen aller gewerblichen Flüge ab Kiel inkl. Werkverkehr ab 2 t Gesamtgewicht (vgl. Anlage 7) durch die KFG zeigt, dass von Kiel aus Ziele im gesamten Bundesgebiet und europäischen Ausland angefliegen werden. Hier wird offensichtlich im Bereich Business Aviation eine Leistung erbracht, die für die Wirtschaft in der Region Kiel wichtig ist.

B.3. Vertragliche Verpflichtungen der Kieler Flughafengesellschaft mbH

Die vertraglichen Verpflichtungen der KFG können folgendermaßen aufgeteilt werden:

- Verträge mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), der Bundeswehr/ Wehrbereichsverwaltung (WBV): Pachtvertrag Oberland und Südgelände, Übernahme der zivilen Nutzung, Flugsicherungsvertrag u. a.
- Mietverträge
 - mit platzansässigen Unternehmen (z.B. E.I.S., FLM, Rotorflug, etc.)
 - mit nicht am Platz ansässigen Unternehmen (E- Plus, Telekom, Vodafone)
 - mit Privatpersonen (Luftfahrzeugunterstellung)
- Versicherungsverträge (Platzhaftpflicht, Rechtsschutz, Feuer, Mietausfall etc.)
- Sicherungs-, Wartungs- und Agenturverträge (z.B. Flugvermessung, Wartung des Instrumentenlandesystems, Esso-Agentur und sonstige Wartungsverträge)
- sonstige Dienstleistungsverträge (z.B. Telefon, Kopierer, Abfallentsorgung)
- Anstellungsverträge mit den Mitarbeitern

Der Pachtvertrag mit der BImA bezieht sich auf das so genannte Oberland, die östliche Anflug- und Hindernisbefeuerungsanlage, bundeseigene Ver- und Entsorgungsleitungen, das NDB-Funkfeuer Barkmissen, Anflugbefeuerungsanlagen auf dem Unterland sowie den Südbereich. Die Laufzeit endet mit Ablauf des 31. Juli 2012, ohne dass es hierzu einer gesonderten Erklärung der Vertragsparteien bedarf. Eine stillschweigende Verlängerung des Vertragsverhältnisses ist ausgeschlossen.

Das monatliche Nutzungsentgelt beläuft sich in der Summe auf 16.263,90 € und ist an den Verbraucherpreisindex für Deutschland gekoppelt. Die KFG trägt darüber hinaus sämtliche anfallenden Neben- und Betriebskosten, wie z.B. öffentliche Grundstückslasten, Abgaben für die Straßenreinigung etc. Weitere Verpflichtungen liegen in der Erfüllung von bau-, feuerwehr- und sonstigen öffentlich-rechtlichen Bestimmungen durch den Nutzer KFG. Der Nutzer übernimmt die Bauunterhaltung. Der Bund hat das Recht, die Investitionen des Nutzers nach Vertragsablauf gegen eine (eingeschränkte) Erstattung zu übernehmen. Anderenfalls hat der Nutzer diese auf eigene Kosten wieder zu entfernen. Der Nutzer hat eine Flugplatzhalterhaftpflichtversicherung abzuschließen und den Nutzungsgegenstand entsprechend den Vorgaben des Bundes zu versichern. Darüber hinaus bestehen zahlreiche Haftungs- und Verkehrssicherungsverpflichtungen des Nutzers.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die KFG praktisch eine Eigentümerrolle übernommen und der Bund sich allen aus einer Eigentümerrolle ergebenden Verpflichtungen entzogen hat. Es ist davon auszugehen, dass die originäre Rollenverteilung mit Auslaufen des Pachtvertrages wieder hergestellt wird. Es verbleiben dann jedoch Rückbauverpflichtungen, deren monetäre Bewertung an anderer Stelle (vgl. Option Stilllegung, Ziffer D.2.2) erfolgt.

Darüber hinaus bestehen weitere Vertragsbeziehungen mit der Bundeswehr (WBV), die im Zusammenhang mit der 100 %igen zivilen Nutzung des Flugplatzes abgeschlossen worden waren. Diese Verträge, in der Hauptsache ein Flugsicherungsvertrag, laufen unbefristet und wurden augenscheinlich zur Aufrechterhaltung der Flugbereitschaft des MFG 5 abgeschlossen. Der Flugsicherungsvertrag beinhaltet auch die Verpflichtung, das Instrumentenlandesystem aufrecht zu erhalten und bereit zu stellen. Es kann unterstellt werden, dass die Verträge und die sich hieraus für die

KFG ergebenen Verpflichtungen mit dem Weggang des MFG 5 gegenstandslos werden. Gleichwohl verbleibt ein geringes Risiko für den Fall der dauerhaften Stationierung eines SAR-Hubschraubers.

Die Laufzeiten der anderen von der KFG abgeschlossenen Verträge orientieren sich in fast allen Fällen an der Laufzeit des BlmA- Pachtvertrages. Kündigungsmöglichkeiten bestehen demnach grundsätzlich vor bzw. mit Ablauf des Pachtvertrages, bei den Versicherungen jedoch spätestens mit Ablauf des Jahres in dem der Pachtvertrag endet. In zwei Fällen mit über das Jahr 2012 bestehenden Laufzeiten wurden für den Fall der dauerhaften Einstellung des Flugplatzbetriebs Sonderkündigungsrechte vereinbart. Verträge mit Privatpersonen (Luftfahrzeugunterstellungen) beinhalten deutlich kürzere Kündigungsmöglichkeiten (einen Monat zum Quartal).

Vor diesem Hintergrund scheinen sich für den Fall der Nichtverlängerung des Pachtvertrages oder einer Aufgabe der Flughafengesellschaft mit Auslaufen des Pachtvertrages zumindest für die Miet-, Versicherungs-, Wartungs- und Dienstleistungsverträge keine Probleme zu ergeben.

Die Anstellungsverträge der Mitarbeiter laufen bis auf zwei Fälle ohne zeitliche Beschränkung. Die Geschäftsführung ist bereits bemüht, Personal, das für den Flugbetrieb nicht mehr erforderlich ist, z.B. über altersbedingte Abgänge sozialverträglich abzubauen. Monetäre Verpflichtungen im Falle einer Stilllegung des Flugbetriebs sind im Rahmen der Ziffer D.2.2 dargestellt.

B.4. Luftverkehrsrechtliche Gesichtspunkte

Der Flugplatz Kiel-Holtenau ist ein Verkehrslandeplatz gem. § 49 Abs. 2 Nr. 1 Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO). Er ist dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Der Betreiber KFG unterliegt daher einer Betriebspflicht sowie einem Kontrahierungszwang zugunsten der Benutzer.

Der Flugbetrieb wird u. a. durch folgende Bedingungen geregelt:

- Inhalt der Betriebsgenehmigung und des Planfeststellungsbeschlusses nach §§ 6, 8ff Luftverkehrsgesetz (LuftVG) (z.B. Einschränkung der Betriebszeiten oder des Frachtverkehrs)
- Flugplatzbenutzungsordnung
- vorgehaltene Infrastruktur: Länge und Breite sowie Tragfähigkeit der Start-/ Landebahn, Markierung/Befeuerung, Instrumentenlandesystem, etc.
- Flugzeugmuster
- internationale, europäische und nationale Regelungen über den Flugbetrieb¹³.

Der Luftfahrtunternehmer darf für die Benutzung nur Flugplätze auswählen, die für die eingesetzten Flugzeugmuster und den vorgesehenen Flugbetrieb geeignet sind¹⁴. Das bedeutet, je nach Gewicht des Luftfahrzeugs (abhängig von Beladung, Passagierzahl, Betankung) und Wetter berechnet der Pilot anhand einer Berechnungstabelle, auf welchen Flugplätzen er starten und landen darf. Derzeit gelten unterschiedliche Anforderungen, je nachdem, ob es sich um gewerblichen Verkehr (entgeltliche Beförderung) oder sog. Werkverkehr (firmeneigene Flugzeuge) handelt. Beim Werkverkehr kann die komplette Länge der Start-/Landebahn genutzt werden, in Kiel-Holtenau also bei der asphaltierten Bahn 1.382 m. Beim gewerblichen Personenverkehr ist aber nicht die komplette Länge der Bahn nutzbar, sondern nur 70%, da ein Sicherheitsabschlag von 30% abzuziehen ist¹⁵.

Nach den aktuellen Planungen der Europäischen Kommission soll der Werkverkehr in die Gemeinschaftsvorschriften einbezogen werden. Als Termin für die Anwendbarkeit der neuen Vorschriften hat der europäische Verordnungsgeber den 01.04.2012 vorgesehen. Die Entwürfe¹⁶ befinden sich gegenwärtig im Anhörungsverfahren¹⁷. Ursprünglich war dort geplant, den Werkverkehr dem gewerblichen Flugbetrieb weitestgehend gleich zu stellen. Dies hätte zur Folge, dass auch beim Werkverkehr ein Sicherheitsabschlag abzuziehen und nicht die gesamte Länge der Start-/Landebahn in die Berechnung einstellbar wäre. Das würde bedeuten, dass Kiel-Holtenau auch für Flüge von Unternehmen, die bisher unter Werkverkehr firmierten, nur noch sehr eingeschränkt nutzbar wäre.

¹³ u. a. JAR-OPS: Joint Aviation Requirements – Operations, daraus abgeleitet EU-OPS

¹⁴ JAR-OPS 1.220 betr. die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen gemäß JAR-OPS 1 Kapitel 2

¹⁶ Notice of Proposed Amendment NPA 2009-02, einzusehen unter www.easa.europa.eu

¹⁷ Bis zum 31.07.2009 konnten Kommentare abgegeben werden.

In den aktuell vorgelegten Entwürfen sind jedoch die Sicherheitsabschläge nicht mehr enthalten, es bliebe also bei der Nutzbarkeit für den Werkverkehr im bisherigen Umfang. Da das Anhörungsverfahren noch läuft und keine Beschlüsse der Europäischen Kommission in dieser Frage vorliegen, lassen sich im Moment leider keine verbindlichen Aussagen über die zukünftigen Entwicklungen treffen.

B.5. Marktsituation des Regionalflugplatzes Kiel

Kiel-Holtenau ist luftfahrtrechtlich ein Verkehrslandeplatz, luftfahrtwirtschaftlich ein „Regionalflugplatz“. Regionalflugplätze sind negativ definiert: Es sind einerseits keine Internationalen Verkehrsflughäfen und andererseits keine Plätze, deren Verkehrsfunktion hauptsächlich in der Privatfliegerei liegt. Von den zehn Regionalflugplätzen in Deutschland wird auf vieren Linienverkehr und touristischer Charterverkehr (Altenburg-Nobitz, Mannheim, Memmingen, Zweibrücken) angeboten.¹⁸ Kein Regionalflugplatz arbeitet betriebswirtschaftlich kostendeckend. Ganz überwiegend sind die Gebietskörperschaften Gesellschafter der Flugplatzbetreibergesellschaft.¹⁹ Wenn die KFG den Flugplatz Kiel-Holtenau bisher nicht kostendeckend betreiben konnte, so mag dies unter dem Gesichtspunkt einer notwendigen Entlastung der Haushalte der Gesellschafter zu kritisieren sein, luftverkehrswirtschaftlich ist es normal und nicht anders zu erwarten. Luftverkehrsinfrastruktur lässt sich mit Einnahmen aus der Luftverkehrsnutzung nicht kostendeckend betreiben. Auch für Regionalflughäfen, die Low-Cost-Carrier²⁰ anziehen können und für internationale Verkehrsflughäfen stellen die Gebühren nur einen Kostendeckungsbeitrag dar. Ihr wirtschaftlicher Erfolg beruht auf dem Non-Aviation-Geschäft²¹.

Dem entsprechend müsste auch die KFG Einnahmesteigerungen im Wesentlichen nur im Non-Aviation-Bereich erzielen, um daraus die Betriebsverluste im Aviation-Bereich zu verringern oder auszugleichen.

¹⁸ Prof. Dr. Richard Klophaus, Strukturpolitische Bedeutung des Kieler Flughafens für die regionale wirtschaftliche Entwicklung, Präsentation vor der Arbeitsgruppe am 19.12.2008, Folie 5.

¹⁹ Ausnahme Allendorf (Eder), der von der Viessmann-Werke GmbH & Co KG getragen wird.

²⁰ Sog. Billigfluggesellschaften wie z.B. Ryanair

²¹ Aviation: Flugbetrieb, Non-Aviation: z.B. Vermietung/Verpachtung von Flächen für Verkauf oder Gastronomie, Parkplätze etc.

Die Gründe, die Gebietskörperschaften bewegen, als Gesellschafter Regionalflugplätze zu betreiben und ihre Betriebsverluste auszugleichen, liegen in der regionalwirtschaftlichen Bedeutung, ihren externen wirtschaftlichen Effekten. Diese Effekte sind wissenschaftlich nur näherungsweise und nicht exakt zu ermitteln. Das gilt auch für die regionalwirtschaftliche Bedeutung von Kiel-Holtenau (vgl. C.2.2.).

Die derzeitige Krise im Luftverkehr geht an Kiel-Holtenau zwar nicht völlig vorbei, trifft die KFG aber nicht wesentlich. Die Krise der Luftverkehrswirtschaft ist bisher eine Folge der Krise des Exportstandorts Deutschland. Luftfracht, mit der zeitkritische Lieferungen international erfolgen, ist dramatisch eingebrochen. Das Passagieraufkommen auf den Linienverbindungen geht zurück. Fluggeschäftsreisen wurden weniger. Geschäftsreisende wechseln von der Business- zur Economy-Klasse oder zu Low-Cost-Carriern. Da von und nach Kiel kein Linienverkehr mehr stattfindet, waren keine Rückgänge zu verzeichnen. Soweit Geschäftsreisen oder Luftfrachttransporte zurückgingen, kommt das in der Flugbewegungsstatistik in den Kategorien „Werkverkehr“ und insbesondere „Gewerblicher Flugverkehr“ zum Ausdruck, die unter B.1.1 und in Anlage 6 dargestellt sind.

C. Beurteilung und Perspektiven der Gesellschafter

C.1 Landeshauptstadt Kiel

C.1.1 Luftverkehrliche Anbindung

Nach dem Kabinettsbeschluss des Landes vom 24.01.2006 beschloss die Ratsversammlung der LHK am 16.02.2006 ebenfalls die endgültige Beendigung des Ausbauverfahrens (s. Anlage 1). Dieser Beschluss sieht das weitere Bestehen des Flugplatzes wegen seiner wichtigen Funktion für die allgemeine Luftfahrt wie auch für die Zieldarstellungsflüge vor. Da die Versuche einer Linienanbindung nicht erfolgreich waren, ist über die Reduzierung der Flugplatzleistungen und der entsprechenden Flugplatzkategorien eine Betriebskostensenkung erfolgt (siehe auch A 1.2).

Seit dem Ratsbeschluss im Februar 2006 erfolgte durch die Selbstverwaltung der LHK keine weitere Willensbildung hinsichtlich der luftverkehrlichen Entwicklung und der Ausgestaltung des Kieler Flugplatzes. Die damalige Beschlusslage ist folglich unverändert die Ausgangssituation für die Betrachtungen der Arbeitsgruppe. Damit wird auch heute das weitere Bestehen des Flugplatzes als notwendig angesehen. Dabei sind die erforderlichen Betriebsmittelzuschüsse auf das unabdingbar Notwendige zu reduzieren.

C.1.2. Wirtschaftsförderung

Eine gute verkehrliche Anbindung ist aus Sicht der Kieler Wirtschaftsförderung GmbH (KIWI) ein wichtiger Standortfaktor für die LHK. Dazu zählt neben Straße und Schiene auch die Luftfahrt. Eine vielfältige Erreichbarkeit verstärkt die Wettbewerbsfähigkeit der LHK in der stetig zunehmenden Standortkonkurrenz.

In den Branchen der Informations- und Kommunikationstechnologie, den unternehmensnahen Dienstleistungen, der Forschung/Entwicklung, und in etwas abgeschwächter Form der Medizin- und Messtechnik, dem Maschinenbau und der Herstellung von Metallprodukten, wird für die LHK zukünftig ein Wachstum erwartet. Der vorhandene Flugplatz Kiel-Holtenau kann durch seine Dienstleistungen zu einer po-

sitiven Entwicklung der genannten Branchen in der Region beitragen und von dieser Entwicklung selbst wiederum durch eine vermehrte Nutzung der Leistungen profitieren.

Im Gesundheitswesen wird ein zunehmender Bedarf an Ambulanz- und Patientenflügen gesehen. Neben den allgemeinen Krankenhäusern weist die LHK eine Reihe von Spezialkliniken auf. Hier ist die Universitätsklinik Kiel mit ihren zahlreichen Spezialkliniken und Instituten, insbesondere dem Transplantationszentrum, ebenso zu nennen wie die Lubinus Klinik, private Augenkliniken, der Bereich der Schönheitschirurgie oder die Schmerzlinik Kiel. Teilweise stammen über 70 % der Patienten dieser Spezialkliniken aus dem übrigen Bundesgebiet und dem Ausland. Die Möglichkeit einer kurzen An- bzw. Abreise auf dem Luftweg ist durch den Flugplatz gegeben.

Zusammengefasst äußert die KIWI die Erwartung einer zukünftigen erhöhten Nachfrage nach Geschäftsreiseverkehr und sieht in der Infrastruktureinrichtung Flugplatz auch eine Stärkung der Hochschulen sowie über die Ambulanz- und Patientenflüge auch der Spezialkliniken. Neben der Bedeutung des Flugbetriebes für die regionale Wirtschaft ist es auch wichtig, weitere flugplatzaffine Unternehmen am Flugplatz anzusiedeln. So hat die KIWI im Jahr 2008 intensive Verhandlungen hinsichtlich der Ansiedlung eines Unternehmens der Luftfahrtbranche (Very Light Jets) geführt. Leider scheiterten diese Verhandlungen, da das Unternehmen dieses Projekt nicht weiter verfolgte. Sie zeigen aber, dass der Standort Kiel für innovative Unternehmen aus dem Bereich des Flugzeugbaus grundsätzlich interessant ist.

Als Fazit ist festzustellen, dass die wirtschaftlichen Aspekte wahrscheinlich keinen Flugplatzneubau rechtfertigen würden, eine bereits vorhandene Infrastruktureinrichtung aber durchaus das Potenzial besitzt, wirtschaftliche Entscheidungen und Entwicklungen positiv zu beeinflussen. Insbesondere ist zu bemerken, dass die ursprünglich gewünschte Linienanbindung des Flugplatzes zu einer schwächeren Betrachtung anderer Geschäftsfelder führte. Hier erscheint ein zielgerichtetes Marketing des Flugplatzes für eine vermehrte Inanspruchnahme der Leistungen sinnvoll. Eine Schließung der Einrichtung würde die aufgeführten Bereiche insbesondere im Hinblick auf eine zukünftige Entwicklung von den Vorteilen einer Luftanbindung abschneiden.

C.1.3. Kreuzfahrt-Tourismus

Zur Relevanz des Flugplatzes Kiel für den Kreuzfahrttourismus in Kiel hat ein Gespräch eines Mitglieds der Arbeitsgruppe mit einem Vertreter der Seehafen Kiel GmbH & Co. folgende Ergebnisse erbracht:

Grundsätzlich werden die Reisen der Kreuzfahrer durch Generalreisebüros für die Reedereien organisiert. Costa unterhält z.B. als Vertretung für den deutschsprachigen Raum ein Büro in Frankfurt, MSC ein Büro in München. Agenten sind in vielen Fällen Sartori & Berger, die UCA United Canal Agency sowie die H. C. Röver Maritime Agency Hamburg. Da bedingt durch die Schiffsgrößen große Passagierzahlen bewegt werden müssen, kommt der Flugplatz Kiel aufgrund der notwendigen Flugzeuggrößen in der Regel nicht in Betracht. Die Passagiere fliegen beispielsweise nach Hamburg und werden dann per Busshuttle nach Kiel transferiert. Auch die ICE-Verbindung München-Kiel hat sich als sehr beliebt herausgestellt, da die Passagiere bequem reisen können und durch einen Gepäckservice ab Bahnhof Kiel betreut werden. Für Gäste aus den USA ist Kiel eine schwierige Destination, da diese Reisenden erfahrungsgemäß nicht bereit sind, zweimal umzusteigen. Hier hat Kiel als Einsteigehafen gegenüber z.B. Kopenhagen mit internationalem Airport deutliche Nachteile.

Im Bereich der „Fünf Sterne Schiffe“ könnte sich ein Potential für den Flugplatz Kiel ergeben, da die Klientel hier sehr anspruchsvoll ist und sich durchaus auch mit kleineren Chartermaschinen/eigenem Fluggerät direkt nach Kiel bringen lässt. Als Beispiel wurde die „Europa“ genannt, welche Kiel p.a. durchschnittlich 5 Mal anläuft. Eine Aussage zu der Häufigkeit der Flugplatznutzungen durch Passagiere im Topsegment konnte Seehafen allerdings nicht machen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die Dienstleistungen des Flugplatzes Kiel aufgrund der bekannten Einschränkungen lediglich eine kleine solvente Gruppe von Kreuzfahrttouristen ansprechen und somit keine großen Auswirkungen auf das Geschäft der KFG erkennbar werden, aber durch gezielte, mit den Reedereien abgestimmte Marketingstrategien zu einer besseren Frequentierung führen könnten.

C.1.4. Bauplanungsrechtliche Möglichkeiten

Die Liegenschaft ist in dem im Jahre 2000 verabschiedeten Flächennutzungsplan (F-Plan), der einen vorbereitenden Bauleitplan darstellt und das Ergebnis eines grundsätzlichen politischen sowie fachlichen Planungsprozesses der Gemeinde ist, als „Fläche für den Luftverkehr“ mit der Konkretisierung „Flughafen“ ausgewiesen (vgl. Anlage 2). Durch den seinerzeitigen Beschluss der Selbstverwaltung unterliegt die LHK einer Selbstbindung an den F-Plan. Insofern darf ein Vorhaben und die Entwicklung des Verkehrslandeplatzes nur entsprechend der Vorgaben im F-Plan umgesetzt werden. Daher ist beispielsweise für die Ansiedlung von Gewerbe der Begriff „flugplatzaffin“ abzuleiten, d. h. ein über die im F-Plan festgestellten Inhalte hinausgehendes Vorhaben bedarf einer Anpassung des F-Plans über ein geordnetes Verfahren. Sowohl bei der Aufstellung als auch bei einer Änderung eines F-Planes sind die übergeordneten Ziele der Raumordnung sowie der Landes- und Regionalplanung zu beachten.

C.1.5. Stadtentwicklungsplanung

Auf Grundlage des heutigen Planungsstandes wird die Entwicklungsmöglichkeit des Flugplatzgeländes durch das Stadtplanungsamt wie folgt beurteilt:

- Im südlichen Bereich des Flugplatzes sind grundsätzlich unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten wie beispielsweise Wohnen/Gewerbe/Freizeit/Tourismus vorstellbar. Eine weitere Ansiedlung von Gewerbe in Verbindung mit Neubauten wird derzeit vom Stadtplanungsamt aufgrund der nicht ausreichenden verkehrlichen Erschließung als schwierig angesehen.
- Der nördliche Bereich des Flugplatzes ist dagegen erschlossen und eine weitergehende Entwicklung und Bebauung durchaus möglich. Allerdings betrifft dieses in der Zukunft nur „flugplatzaffines“ Gewerbe, wobei diese Vorgabe aus dem Planfeststellungsbeschluss und aus der im Flächennutzungsplan festgelegten Nutzung als Verkehrslandeplatz abzuleiten ist.

Derzeit können Unternehmensansiedlungen folglich nur im nördlichen Bereich des Flugplatzgeländes erfolgen und müssen flugplatzaffin sein.

Die LHK hat im Zusammenhang mit dem Freiwerden des MFG-5-Geländes einen Planungsprozess initiiert, in den auch die Entwicklungsoptionen für die KFG einzu beziehen sein werden. Von der Verwaltung der LHK wurden für das MFG-5-Gelände Planungsideen entwickelt. Nach Abschluss der Planungsphase soll die Selbstverwaltung um Zustimmung zur Beauftragung eines Gutachtens zur Bewertung der regionalökonomischen Effekte der Planungsvarianten gebeten werden. Die Dauer für diesen Prozess kann mit ca. zwölf Monaten veranschlagt werden.

Daneben ist zu erwähnen, dass die LHK mit der BlmA über den Ankauf des Flugplatzgeländes verhandelt. Für den Fall des Ankaufes würde sie in die Bedingungen des bestehenden Pachtvertrages eintreten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass einerseits die mittel- und langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten der KFG von den stadtplanerischen Ergebnissen und den damit zusammenhängenden Erschließungen abhängig sind. Andererseits muss die LHK die Anliegen der KFG berücksichtigen. Die Entscheidungen der Gesellschafter über die Zukunft der KFG werden die Planungsspielräume der LHK wesentlich beeinflussen.

C.2. Landesregierung

C.2.1 Luftverkehrspolitische und landesplanerische Bedeutung

Die unter den norddeutschen Ländern abgestimmten Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik von 1995 treffen keine programmatischen Aussagen zur Bedeutung Kiel-Holtensaus für die Luftverkehrspolitik des Landes.²² Sie gelten im Übrigen als veraltet. Das Uniconsult-Gutachten zu den Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg vom Dezember 2005 misst dem Flugplatz Kiel grundsätzlich eine große Bedeutung für die regionalwirtschaftliche Ent-

²² Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg und Minister für Wirtschaft und Angelegenheiten der EU des Landes Mecklenburg (Hrsg.), Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik, 1995. Erwähnt ist im Materialband auf S. 40 allenfalls die Absicht, weitere Hangars zu bauen.

wicklung der Region bei. „Dies gilt aber nur dann, wenn er in der Lage ist, leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen anzuziehen.“²³ Leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen bietet Kiel-Holtenau aber nicht mehr. Die Linienverbindung nach München, die eine Direktanbindung an ein internationales Luftdrehkreuz gewährleistete, ist eingestellt.

Der Entwurf des Landesentwicklungsplans (LEP) aus dem Jahr 2009 unterscheidet zwischen der überregionalen Luftverkehrsanbindung Schleswig-Holsteins und der luftverkehrlichen Anbindung von Teilräumen des Landes. Die überregionale Anbindung Schleswig-Holsteins erfolgt über den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. Dem Flughafen Lübeck-Blankensee wird Entlastungspotenzial für Hamburg zugemessen. Zusätzlich zur Verbindung ins europäische Ausland über Low-Cost-Airlines kann Blankensee Verkehre der allgemeinen Luftfahrt aufnehmen. Den Verkehrslandeplätzen Kiel und Sylt wird regionale Bedeutung beigemessen. Wörtlich heißt es im LEP-Entwurf 2009: „Zur Sicherung der luftverkehrlichen Anbindung des Kieler Raums kommt dem Verkehrslandeplatz der Landeshauptstadt Kiel eine hohe Bedeutung zu.“²⁴

Unter Bezugnahme auf die Feststellung des Landeskabinetts vom 19.12.2006, dass der Flugplatz Kiel die luftverkehrliche Anbindung der K.E.R.N.-Region und insbesondere der LHK „sichert“, stellte das Verkehrsministerium gegenüber dem Innenministerium (Landesplanung) im Januar 2009 fest, dass sich die verkehrliche und regionalwirtschaftliche Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Kiel-Holtenau mit Ausba verzicht und Einstellung der letzten Linienverbindung geändert hat und dass das Kabinett eine entsprechend geänderte Bewertung vorgenommen habe. Das Verkehrsministerium schlug vor, die Formulierung im LEP 2009 dementsprechend zu ändern und den Verkehrsflughafen Sylt und den Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau in den Regionalplänen als Verkehrslandeplätze mit „regionaler Bedeutung“ darzustellen. Dieser Vorschlag ist aufgenommen, aber noch nicht umgesetzt.

²³ Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein und Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.), Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg, Endbericht, Dezember 2005, Gutachten UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH, hier: S. 78.

²⁴ Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein., Entwurf Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2009, Januar 2008, S. 86, Ziffer 7.4.4 (3).

Eine „hohe“ bzw. große Bedeutung Kiel-Holtenaus für die Luftverkehrsanbindung des Kieler Raums wird vom Verkehrsministerium nicht mehr gesehen.

C.2.2. Wirtschafts- und wissenschaftspolitische Bedeutung

Im Raum Kiel sind bedeutende Unternehmen mit internationalen Geschäftsbeziehungen ansässig. Es ist davon auszugehen, dass sie hierzu regelmäßig, aber in unterschiedlichem Maße Luftverkehrsverbindungen nutzen. Die nächstgelegenen deutschen, europäischen und internationalen Linienverkehrsangebote bietet Hamburg-Fuhlsbüttel. Über Fuhlsbüttel kann auch Luftfracht abgewickelt werden. Kiel-Holtenau kommt für Geschäftsreiseflüge im Anforderungsverkehr (Charter) oder im Werkverkehr, also mit firmeneigenen Flugzeugen in Frage. Aufgrund von Einzelhinweisen ist bekannt, dass Kunden von Schiffbauunternehmen auf dem Luftweg an- und abreisen, so beispielsweise Auftraggeber von Luxusyachten. Ein Unternehmen aus dem Großraum Kiel hat eine Turboprop-Maschine als Firmenflugzeug in Holtenau stationiert. Ein großes Handelsunternehmen mit Standort Kiel hat bei einem Geschäftsflieger-Unternehmen Angebote für Flüge ab Kiel-Holtenau angefragt. Es darf vermutet werden, dass auch zeitkritische Transporte von Ersatzteilen über Holtenau abgewickelt werden. Eine empirisch belastbare Übersicht darüber, vom wem dies mit welcher Häufigkeit und in welchem Ausmaß erfolgt, liegt allerdings der Geschäftsführung der KFG oder den Luftfahrtbehörden nicht vor. Die Flugzeugführer sind nicht verpflichtet über den Grund der Flugreise und transportierte Personen oder Güter Auskunft zu geben.

Die LHK ist Standort einer Universität, einer Fachhochschule, von Forschungseinrichtungen von internationalem Rang und mehreren Kliniken, u. a. des Universitätsklinikums Schleswig-Holstein. Im welchem Maße diese Institutionen Kiel-Holtenau nutzen ist aus den bereits genannten Gründen nicht systematisch erfasst. Von Ausnahmen, wie der Verleihung eines Wirtschaftspreises an ausländische Persönlichkeiten, abgesehen, dürften Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen insgesamt noch stärker als Unternehmen auf die Linienverbindungen ab Hamburg-Fuhlsbüttel zurückgreifen. Eine Ausnahme hiervon bilden Organtransporte auf dem Luftweg.

C.2.2.1 Organtransportflüge

Auf Bitte der KFG-Geschäftsführung hat der Leiter des Transplantationszentrums des Universitätsklinikums Schleswig-Holstein (UK S-H) mitgeteilt, dass Herz, Lunge, Leber, Darm, Niere und Pankreas auf dem Luftweg transportiert werden. In der Regel treffen die Organe nachts oder am frühen Morgen in Kiel ein, da Spenderentnahmen meist in der Nachtzeit erfolgen, weil dann die normalen Operationsprogramme in den Spenderkliniken abgearbeitet sind. Ausschlaggebend für eine erfolgreiche Transplantation ist die Zeit, in der das Spenderorgan maximal außerhalb des Körpers gelagert werden kann, die sog. kalte Ischämiezeit. Sie beträgt beim Herzen drei Stunden, beim Dünndarm fünf bis sechs Stunden und bei allen anderen Transplantationen, ausgenommen Niere, sollte sie nicht länger als acht Stunden sein. Die Organe werden im gesamten Eurotransplant-Bereich (Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Slowenien, Kroatien, Österreich) sowie in Frankreich, Skandinavien, Italien, Griechenland und England in den Kliniken entnommen. Wegen dieses Einzugsbereichs in Verbindung mit der Zeitbeschränkung ist den meisten Fällen ein Transport mit dem Flugzeug notwendig. Hubschraubertransporte sind über lange Strecken zu langsam und in der Regel doppelt so teuer wie Flugzeugtransporte. Weil in Kiel-Holtenau nur eine eingeschränkte Rufbereitschaft für die Luftraumkontrolle eingerichtet ist, mussten einige Organtransporte auf dem Luftweg den Umweg über Hamburg nehmen.²⁵ Kann über die Transportkette keine zeitgerechte Anlieferung von Organen sichergestellt werden, können auch keine Organe angenommen und Transplantationen vorgenommen werden.

Ein Informationsgespräch eines Mitglieds der Arbeitsgruppe mit der für Transplantationsmedizin zuständigen Referatsleiterin im Gesundheitsministerium des Landes Schleswig-Holstein hat ergeben, dass je nach Organ und Empfängern die verfügbare Netto-Transportzeit noch geringer ausfallen kann.²⁶ Die Wahl des Transportmittels bestimmt sich bundeseinheitlich nach Anlage 2 zur Richtlinie zur Organtransplantation gemäß § 16 Transplantationsgesetz (TPG). Eine Auswertung der Jahresberichte der Deutschen Stiftung Organtransplantation (DSO) von 2001 bis 2008 zeigt eine

²⁵ Diese Problem wurde gegenüber der KFG-Geschäftsführung erstmals durch den Leiter des Transplantationszentrums, Herrn Prof. Dr. med. Dr. D.C. Bröring angesprochen. Die Geschäftsführung arbeitet an einem Lösungsvorschlag.

²⁶ Bei Lebertransplantationen wird das Spenderorgan ggf. „gesplittet“, d.h. auf zwei Empfänger aufgeteilt, die dann beide einbestellt und vorbereitet werden müssen.

ansteigende Zahl von Transplantationen im Transplantationszentrum des UK S-H in Kiel und eine steigende Zahl von Organtransporten auf dem Luftweg (vgl. Anlage 8). Ursächlich hierfür ist die wachsende Zahl von Lebertransplantationen, die wiederum darauf zurückzuführen ist, dass der Leiter des Transplantationszentrums medizinisch führender Spezialist für Lebertransplantationen bei Kindern ist. Kiel gilt hier nach Auskunft des UK S-H-Vorstands als europaweit führend.²⁷ Andererseits sind Rückgänge bei Herztransplantationen vor einigen Jahren vermutlich auf den Wechsel eines Herzchirurgen an ein anderes Klinikum zurückzuführen.

Nach Auskunft des Gesundheitsministeriums verfügen alle Transplantationszentren in Deutschland, an denen Herzen und Lebern transplantiert werden, über einen nahe gelegenen Flugplatz. Einzige Ausnahme ist Göttingen, wo sehr wenige Transplantationen durchgeführt werden.

Daraus ist abzuleiten, dass der Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau für das Transplantationszentrum des UK S-H am Standort Kiel sehr wichtig ist. Die medizinische Spezialisierung und der Ruf als führende Einrichtung für Lebertransplantationen bei Kindern dürften ohne die Möglichkeit von Organtransporten mit dem Flugzeug kaum aufrecht zu erhalten sein. Auch die Öffnungszeiten bzw. die Einrichtung einer Rufbereitschaft in Kiel-Holtenau sind durchaus wettbewerbsrelevant für das Transplantationszentrum. Es leistet nach Auskunft des UK S-H-Vorstands positive Deckungsbeiträge zum Haushalt des UK S-H und soll in seiner Spezialisierung ausgebaut werden. Das Klinikum und sein Gesellschafter haben folglich ein wirtschaftliches Interesse am Fortbestand des Verkehrslandeplatzes Kiel-Holtenau.

C.2.2.2. Wirtschaftsförderung

C.2.2.2.1. Umfrage unter Multiplikatoren

Der Landesrechnungshof kritisiert in seinem Prüfbericht, dass die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Kiel-Holtenau nicht belegt ist. Der Geschäftsführung der KFG liegen keine Daten vor, aus denen ablesbar wäre, welche Unternehmen im

²⁷ Gespräch zweier Mitglieder der Arbeitsgruppe mit dem UK S-H-Vorstand für Krankenversorgung, Professor Dr. Jens Scholz, am 11.08.2009.

Großraum Kiel den Flugplatz mit welcher Intensität und Häufigkeit nutzen. Vor dem Hintergrund dieser unbefriedigenden Datenlage hat das Luftfahrtreferat des Verkehrsministeriums nach Abstimmung mit der Arbeitsgruppe eine Befragung von Multiplikatoren vorgenommen, von denen angenommen werden kann, dass sie eine die Sichtweise von Einzelunternehmen übergreifende, repräsentativere Einschätzung der regionalwirtschaftlichen Bedeutung vornehmen können. Der Fragebogen war bewusst kurz und einfach gehalten, um den Aufwand für die Adressaten gering zu halten und eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erzielen. Folgende Institutionen wurden angeschrieben:

- Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH)
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel (IHK)
- Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs-GmbH (KIWI)
- Wirtschaftsförderungsagentur Neumünster GmbH
- Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH (WFG)
- Wirtschafts-Förderungs-Agentur Kreis Plön (WFA)
- Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V. (UV Nord)
- Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH (TASH)
- Deutscher Hotel- und Gaststättenverband Schleswig-Holstein e.V. (DEHOGA)
- Handwerkskammer Schleswig-Holstein
- Seehafen Kiel GmbH & Co KG
- Kiel-Marketing GmbH
- Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nord (DGB)

Mit Ausnahme der Kieler Wirtschaftsförderung und des Seehafens Kiel schätzen die Antwortenden die Bedeutung Kiel-Holtenaus für die Unternehmen in Kiel und im Umland zurückhaltend ein. Die meisten Unternehmen würden ihren Geschäftsflugverkehr über Hamburg-Fuhlsbüttel abwickeln. Der Seehafen Kiel verweist darauf, dass Kiel-Holtenau für Werksflug- und Lufttaxiverkehr wichtig sei. Die KIWI betont die Bedeutung Kiel-Holtenaus für international tätige mittelständische Unternehmen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und sieht hier Potenzial für die Zukunft. Weil diese Einschätzung einerseits von den anderen abwich und weil der KIWI andererseits die vergleichsweise beste Kenntnis der Nachfrage der Kieler Unternehmen und Forschungseinrichtungen unterstellt werden darf, hat ein Mitglied der Arbeitsgruppe das Gespräch mit der KIWI gesucht. Das Gespräch hatte zum Ergebnis, dass die KIWI ihre Prognose aus der allgemeinen zu beobachtenden Entwicklung

ableitet, dass auch kleinere mittelständische Unternehmen, insbesondere spezialisierte und technologieintensive Nischenanbieter, zunehmend auf den Weltmärkten aktiv sein müssen. Aus dieser Internationalisierung leitet die KIWI einen künftigen Bedarf an Geschäftsflügen ab Kiel-Holtenau ab. Über die tatsächliche Nutzung hat die KIWI jedoch keine eigenen Erkenntnisse.

Die Antwortenden schätzen die Bedeutung des Flugplatzes Kiel-Holtenau für den Tourismus der LHK und ihres Umlandes, einschließlich Kieler Woche und Kreuzfahrttourismus als gering ein. Für die Förderung des Kreuzfahrttourismus wäre ein Anschluss an ein internationales Luftdrehkreuz und die Möglichkeit zu Charterflügen mit mindestens mittelgroßen Verkehrsmaschinen erforderlich. Beide Bedingungen sind nicht (mehr) gegeben.

Die Bedeutung Kiel-Holtenaus für den Wissenschafts- und Gesundheitsstandort Kiel wird von mehreren Antwortenden hauptsächlich beim Organtransport für das Universitätsklinikum gesehen. Die IHK Kiel sieht das Klinikum zwingend auf den Flugplatz angewiesen, selbst in seiner derzeitigen, als unbefriedigend empfundenen Ausbausituation. Der Unternehmensverband Nord erwähnt außerdem den Transport von Blutkonserven.²⁸

Auf die Frage, welche Firmen oder Einrichtungen den Befragten bekannt sind, die Kiel-Holtenau nutzen, wurde einzig das Universitätsklinikum benannt. Alle Antwortenden führen die geringe Nutzung Kiels übereinstimmend auf das wettbewerbsfähigere Angebot Hamburg-Fuhlsbüttels zurück.

Auf die Fragen nach der zukünftigen Bedeutung Kiel-Holtenaus, den Entwicklungsperspektiven und danach, ob die Gesellschafter am Flugplatz festhalten sollen, geben die Antworten ein uneinheitliches Bild. Eine Reihe von Institutionen sehen den Flugplatz auch in seinem derzeitigen Ausbauzustand wegen der Organtransportflüge und des Werk- und Lufttaxiverkehrs („Minimalangebot“) als wichtig und erhaltenswert an, und auch als Imagefaktor für die LHK. Eine Stilllegung wird implizit oder aus-

²⁸ Die IHK sieht auch das im Bau befindliche Protonen-Therapie-Zentrum (NRoCK) auf gute Erreichbarkeit aus der Luft angewiesen. Das Referat Hochschulmedizin im Wissenschaftsministerium teilt diese Einschätzung auf Nachfrage ausdrücklich nicht. Der UK S-H-Vorstand für Krankenversorgung konnte keine Blutkonserventransporte über Kiel-Holtenau bestätigen und erwartet nicht, dass Patienten für Behandlungen am NRoCK mit Privat- oder Charterfliegern über Kiel-Holtenau anreisen werden.

drücklich (IHK Kiel) abgelehnt und gefordert, die Option für einen Ausbau (Start- und Landebahnverlängerung) müsse nicht nur erhalten bleiben, sondern auch wieder verfolgt werden. Eine andere Gruppe Antwortender stellt auf die tatsächliche Nachfrage ab, die in Richtung Hamburg-Fuhlsbüttel geht, misst Kiel-Holtenau keine verkehrspolitische Bedeutung mehr zu und sieht eine Perspektive für Kiel-Holtenau nicht im Flugverkehr, sondern im Rahmen umfassender städtebaulicher Entwicklungen.

Die Befragungsergebnisse sind aus Sicht der Arbeitsgruppe unbefriedigend, da der Flugplatz bei den Multiplikatoren nicht den erwarteten Stellenwert hat und bei ihnen teilweise mangelhafte Kenntnisse zu falschen Einschätzungen führten. Insbesondere ergaben sich von den Multiplikatoren keine Hinweise auf Unternehmen, die den Flugplatz Kiel-Holtenau tatsächlich nutzen. Daher entschloss sich die Arbeitsgruppe aus methodischen und arbeitsökonomischen Gründen, auf eine ursprünglich beabsichtigte Befragung von Unternehmen im Großraum Kiel zu verzichten.

C.2.2.2.2 Beschäftigungseffekte

Die direkten Beschäftigungseffekte hat die Geschäftsführung der KFG ermittelt (vgl. Anlage 5). Am Flugplatz sind nach ihrer Kenntnis derzeit 111 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Hiervon sind 21 bei der KFG selbst beschäftigt. Fünf Personen arbeiten im Flugplatzrestaurant. Von den 111 am Flugplatz beschäftigten Personen arbeiten, einschließlich der KFG-Beschäftigten, 87 Personen in Funktionen, die auf den Flugplatz angewiesen sind. Die anderen Arbeitsplätze könnten auch anderswo in Kiel oder Umgebung angesiedelt sein.

Die indirekten Beschäftigungseffekte werden von wissenschaftlichen Experten für die regionalwirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen mittels einer Multiplikatorrechnung ermittelt. Dieser Multiplikator ist zwar in seiner Höhe umstritten. Klophaus setzt den Indikator aber konservativ mit 1,5 an²⁹. Stellt man ausschließlich auf die flugplatzaffinen Arbeitsplätze in Kiel-Holtenau ab, so ergibt sich rechnerisch ein in-

²⁹ Prof. Dr. Richard Klophaus, Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen, Birkenfeld (Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs), März 2006, S. 32f.
Bericht KFG-AG

duzierter Beschäftigungseffekt von 130 Dauerarbeitsplätzen (87 x 1,5) und ein Gesamtbeschäftigungseffekt von 217 Dauerarbeitsplätzen.

C.2.2.2.3. Bestandspflege und -entwicklung

Wenngleich die Antworten auf die Multiplikatorbefragung keine neuen Hinweise auf Unternehmen geliefert haben, die den Flugplatz Kiel-Holtenau für Geschäftsreiseverkehr nutzen, gibt es sehr wohl einige Hinweise darauf, dass Holtenau für die Bestandspflege und -entwicklung von Unternehmen im Großraum Kiel bedeutsam ist:

- 328 Starts im Werkflugverkehr 2008
- ein Handelsunternehmen, das eine unternehmenseigene Maschine in Holtenau stationiert
- Kunden von Schiffbauunternehmen, die Holtenau nutzen
- die Destinationen, die von Kiel aus mit Flugzeugen über 2 to angefliegen werden (vgl. Anlage 7)

Die Unternehmen erwarten von den Charterfliegern, Piloten und vom Flugplatzbetreiber allerdings Diskretion über Anlass und Auftraggeber dieser Flüge, weil es naturgemäß um sensible Geschäftsvorgänge geht. Hinzu kommt, dass Geschäftsfliegerei sowohl firmenintern als auch in der Öffentlichkeit als Luxus stigmatisiert ist, insbesondere seit Beginn der Wirtschaftskrise. Die Auskunftsbereitschaft von Unternehmen ist vor diesem Hintergrund gering und weiter sinkend.

C.2.2.2.4. Unternehmensansiedlung

Von den Wirtschaftsförderungsgesellschaften, die auf die Multiplikatorenbefragung antworteten, gab keine an, dass der Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau relevant für die Ansiedlung von Unternehmen im Großraum Kiel sei.

Eine Auswertung der vertraulichen Ansiedlungsstatistik der Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH), die in Zusammenarbeit mit den regionalen und städtischen Wirtschaftsförderungsgesellschaften erstellt wird,

ergab, dass sich unter den 112 in den letzten acht Jahren in Kiel angesiedelten Unternehmen keines befand, das dem luftfahrtaffinen Gewerbe zuzurechnen wäre. Die KIWI bezeichnet allerdings in ihrer Stellungnahme die „zeitnahe Entwicklung der anliegenden Flächen im Norden als Gewerbeflächen für Flugplatznahe Wirtschaft“ als „notwendig ... für eine nachhaltig wirtschaftliche Nutzung des Flughafens“³⁰. Sie führte 2008 intensive Ansiedlungsgespräche mit einem Unternehmen der Luftfahrtbranche, das sein Geschäftsmodell aber nicht verwirklichen konnte. Der Flugplatz Kiel-Holtenau hat bisher keine belegbare Bedeutung für die Ansiedlung von Unternehmen mit Luftfahrtbezug. Wie die Erhebung der KFG-Geschäftsführung zu den Unternehmen am Flugplatz zeigt, sind darunter zur Hälfte solche, die nicht auf die Flugplatznähe angewiesen sind und auch anderswo im Stadtgebiet tätig sein könnten. Ein Mangel an gut gelegenen Gewerbeimmobilien für flugplatznah tätige Unternehmen dürfte jedenfalls für fehlende Ansiedlungserfolge nicht verantwortlich sein.

Daraus, dass keine der antwortenden Wirtschaftsförderungsgesellschaften eine Ansiedlungsrelevanz Kiel-Holtenaus erwähnt hat, kann nicht geschlossen werden, dass Holtenau für die Luftverkehrsanbindung ansiedlungsinteressierter Unternehmen gänzlich ohne Bedeutung ist. Für bestimmte ansiedlungsinteressierte Unternehmen dürfte als ein Faktor neben einer ganzen Reihe weiterer die Luftverkehrsanbindung (Geschäftsreisen, Luftfracht) eine Rolle spielen.

Ingesamt ist nicht belegbar, dass der Flugplatz Kiel-Holtenau für Unternehmensansiedlungen bedeutsam ist.

C.3. Wirtschafts- und verkehrspolitische Bewertung

Für die überwiegende Mehrheit der Unternehmen und der Nutzer aus dem Bereich Wissenschaft und Forschung dürfte Kiel-Holtenau gegenüber Hamburg-Fuhlsbüttel nicht wettbewerbsfähig sein. Denn für diese Zielgruppe kommt die Business Aviation meist nicht in Frage, da sie Linienflüge nutzt.

Für die Bestandsentwicklung einiger Unternehmen im Großraum Kiel und für das Transplantationszentrum der Universitätsklinik ist der Verkehrslandeplatz Kiel-

³⁰ Schreiben vom 30.03.2009.
Bericht KFG-AG

Holtenau jedoch bedeutsam. Allerdings kann nicht festgestellt werden, in welchem Maße eine Abhängigkeit der Geschäftstätigkeit dieser Kunden vom Flugplatz besteht, wie sie also beispielsweise von einer Stilllegung betroffen wären. Da Kiel-Holtenau auch bei den Wirtschaftsförderungsgesellschaften der Region und des Landes gedanklich kaum präsent ist und die KFG bisher aus Personalmangel auf aktive Marketing- und Vertriebsarbeit verzichten musste, wird hier sogar noch uner-schlossenes Marktpotenzial gesehen.

D. Entwicklungsoptionen des Kieler Flugplatzes

Die Kernaufgabe der Arbeitsgruppe ist, nach der Darstellung und Würdigung sämtlicher Einflussfaktoren, Handlungsoptionen für die gemeinsame Gesellschaft zu definieren und deren wirtschaftliche Auswirkung darzustellen. Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der KFG sind zunächst einmal völlig unabhängig von der Gesellschafterstruktur zu betrachten.

Die grundlegende Alternative ist die zwischen Erhalt des Flugplatzes und Fortführung der KFG oder luftverkehrsrechtlicher Stilllegung des Flugplatzes und Auflösung der Gesellschaft. Daraus ergeben sich drei Optionen:

- reine Kostenoptimierung
- Weiterentwicklung
- Stilllegung.

Trotz der bisherigen Konsolidierungserfolge kann die reine Kostenoptimierung allein nicht zu derart signifikanten Ergebnissen führen, dass damit die Weiterführung der KFG gerechtfertigt wäre.

Die Arbeitsgruppe hat sich daher dafür entschieden, eine Variante „Status quo plus“ im Sinne einer Weiterentwicklung im Rahmen einer Plan-Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zu berechnen und die notwendigen Maßnahmen darzustellen.

Daneben wird auch die Variante „Stilllegung“ betrachtet und zahlenmäßig dargestellt. Eine Synopse der Entwicklungsoptionen bietet die Anlage 9.

D.1. Weiterentwicklung des Flugplatzes

In diesem Abschnitt werden zwei Möglichkeiten für die Weiterentwicklung des Kieler Flugplatzes geprüft. Unter dem Begriff „Status quo plus“ werden vor allem die Handlungsspielräume für Einnahmeverbesserungen/Kostensenkungen untersucht. (Vgl. die GuV zu Handlungsoptionen in Anlage 4: die Spalte Hochrechnung 2009 enthält die bereits erzielten Kostensenkungen.) Die „Integrierte Stadtentwicklung“ befasst sich mit grundlegenden Gedanken für eine städtebauliche Weiterentwicklung des gesamten Areals.

D.1.1 Status quo plus

Die Weiterentwicklung („plus“) umfasst auf der Aufwands- und Kostenseite einen fortgesetzten Personalabbau im Luftverkehrsdienst. Dort bestehen noch die Strukturen fort, die für den Linienbetrieb vorgehalten wurden. Die unter der neuen Geschäftsführung seit Oktober 2008 eingeleitete Senkung der Personalkosten im Luftverkehrsdienst (nicht mehr gerechtfertigte Zulagen, Abbau Personalüberhang) sollte sozialverträglich fortgeführt werden.

Um die Bestandskunden der KFG zu binden und zu entwickeln, und um die begonnene Kostenoptimierung (Versicherungsverträge, Personalkosten) konsequent fortführen zu können, bedarf es künftig einer hauptamtlichen Geschäftsführung. Um den Flugplatz Kiel-Holtenau bei wichtigen Multiplikatoren selbstbewusst zu positionieren und bei Geschäftskunden bekannter zu machen, sollte die KFG Marketing und Vertrieb aufbauen. Hiefür ist – in überschaubarem Umfang – Personal erforderlich, das vermutlich nicht aus dem Bestand gewonnen werden kann und ggf. über Dienstleistungsverträge angeworben werden kann. In der Vergangenheit war die KFG-Geschäftsführung vollständig mit den Ausbauplanungen absorbiert und konnte sich um Marketing und Akquisition nicht kümmern. Besonders die Befragung der Multiplikatoren hat gezeigt, dass der Flugplatz Kiel-Holtenau ein Imageproblem und ein Bekanntheitsdefizit hat, das dringend aufgearbeitet werden sollte.

Schließlich sollte der Abbau des Instandhaltungs- und Sanierungsdefizits fortgesetzt werden, um die Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung stabilisieren und steigern zu können und um zugleich das Erscheinungsbild und Image des Flugplatzes zu verbessern.

Die Geschäftsführung ist zuversichtlich, dass es gelingt, auch unter diesen schwierigen Marktbedingungen die Erlöse im Geschäftsfeld Flugbetrieb stabil zu halten, obgleich vor dem Hintergrund des Weggangs des MFG 5 mit sukzessiv rückläufigen Landeentgelten gerechnet wird. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass dieser Rückgang bis 2012 durch einen verbesserten Vertrieb sowie eine moderate Steigerung der Landeentgelte kompensiert werden kann. Leichte Erlössteigerungen ergeben sich somit lediglich im Bereich der Bodendienste, Abstellentgelte und Provisionen.

Die KFG hat die ihr zur Verfügung stehende Fläche mit Ausnahme von Restflächen fast vollständig verpachtet. Die Miet- und Pachteinahmen sind auf Grund der Laufzeiten bis 2012 größtenteils festgeschrieben und können sich bis dahin nur geringfügig erhöhen. Die Nebenkosten werden sich der allgemeinen Preisentwicklung entsprechend erhöhen.

Ein aus den Zeiten des Linienverkehrs resultierender Personalüberhang erlaubt einen Personalabbau, ohne das bisherige Leistungsspektrum einschränken zu müssen. Der geplante Personalabbau um sechs Mitarbeiter führt zu den in der Plan-GuV dargestellten Aufwendungen. Die Aufwendungen berücksichtigen bereits die zu erwartenden Tarifsteigerungen und beinhalten ab 2010 auch schon Aufwendungen für einen hauptamtlichen Geschäftsführer und den Aufbau eines Vertriebs.

In den folgenden Jahren ist vorgesehen, den in der KFG-eigenen Infrastruktur bestehenden Instandhaltungsrückstau zumindest zum Teil abzubauen. Dieser beläuft sich gemäß einer von der KFG erstellten Schätzung aktuell auf rund 800 T €. Der Abbau wird bis 2012 zu sofort erfolgswirksamen Aufwänden i.H.v. 350 T € führen. Für den Zeitraum ab 2013 wird es sich um investive Maßnahmen handeln, die aktiviert und über einen längeren Zeitraum abgeschrieben werden müssen.

Das Abschmelzen des Zinsaufwandes resultiert zum einen aus den hohen Tilgungsleistungen und zum anderen aus für die Restlaufzeit ab 2010 ausgehandelten verbesserten Zinskonditionen.

Die Arbeitsgruppe hat geprüft, ob durch eine Absenkung technischer Standards, insbesondere durch den Verzicht auf das Instrumentenlandesystem Kosten eingespart werden können. Im Ergebnis wurden die Kosteneinsparungen durch Erlösminderungen weit überkompensiert, so dass im Saldo der Zuschussbedarf der Gesellschafter weiter ansteigen würde. Diese Alternative wurde nicht weiter verfolgt.

Die gesamten Aufwendungen werden im Zeitraum bis 2013 auf rund 2,1 Mio. € sinken. Die notwendigen Betriebsmittelzuschüsse werden auf rund 937 T € absinken.

Ausblick: Die Plan-GuV entstand nach dem Gebot kaufmännischer Vorsicht auf Basis der bestehenden Vertragssituation mit der BlmA. Grundsätzlich bessere Ge-

schäftsmöglichkeiten ergäben sich, wenn durch eine Verlängerung des Pachtvertrages Planungs- und Investitionssicherheit einträte. Durch Investitionen, Vertragsanpassungen und Verbesserungen in der Mieterstruktur ließen sich höhere Erlöse erzielen. Vor dem Hintergrund, dass bis dahin die finanziellen Verbindlichkeiten der Vergangenheit abgebaut sind, ließen sich auch die notwendigen Investitionen ohne Erhöhung der Betriebsmittelzuschüsse verwirklichen.

D.1.2 Integrierte Stadtentwicklung

Der Flugplatz Kiel-Holtenau hat eine vermutlich deutschlandweit einzigartige Lage: stadtnah, verkehrlich gut angebunden und (fast) direkt am Meer. Das Potenzial für ein sehr attraktives Stadtentwicklungsprojekt ist nach Auflösung des MFG 5 auf dem Holtenauer Unterland gegeben. Die LHK hat begonnen, dafür Entwicklungsoptionen zu erarbeiten. Die Funktion Luftverkehrsankbindung würde in die städtebauliche Nutzung (Wohnen und/oder Gewerbe/Tourismus) organisch integriert werden.

Stadtentwicklungsprojekte, in die der Flugplatz integriert ist, bedürfen eines erheblichen zeitlichen Vorlaufs. Die Arbeitsgruppe kann sie nur andeuten. Sie wären aber gegenüber der Option „Status quo plus“ fortschrittlicher, zukunftsgerichteter, innovativer und ehrgeiziger. Die in C.1.5 angedeuteten Planungsideen befinden sich noch in einem sehr frühen Planungsstadium. Eine weitere Vertiefung dieser Variante im Rahmen dieses Berichts ist daher nicht möglich.

D.2. Stilllegung des Flugplatzes

D.2.1 Rechtslage und Verfahren bei Stilllegung

Im Folgenden wird kurz dargelegt, wie sich das Verfahren bei einer Schließung des Flugplatzes gestalten würde, um einen Überblick zu Dauer und Aufwand zu geben.

Rechtsgrundlage für die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes sind die Genehmigung nach § 6 und die Planfeststellung nach § 8 Luftverkehrsgesetz (LuftVG).

Damit geht die Festlegung eines Bauschutzbereichs gemäß § 12 LuftVG einher. Aus Genehmigung und Planfeststellung folgt eine Erhaltungs- und Betriebspflicht gemäß § 45 Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO).

Die Stilllegung eines Flugplatzes kann auf zwei Rechtsgrundlagen gestützt werden:

- Bei wesentlicher Änderung von Anlage oder Betrieb des Flugplatzes erfolgt eine Änderung der Genehmigung gem. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fällt auch eine Stilllegung unter den Begriff der wesentlichen Änderung³¹.
- Wenn die Voraussetzungen für die Genehmigungserteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder aus anderen Gründen kann ein Widerruf der Genehmigung gem. § 48 LuftVZO erfolgen.

Damit ein Verfahren zur Stilllegung eingeleitet wird, ist ein Antrag des Flugplatzbetreibers erforderlich. In dem Verfahren sind von der Luftfahrtbehörde die Tatbestandsvoraussetzungen des § 6 LuftVG eingeschränkt zu prüfen, nämlich die Erfordernisse der Raumordnung (§ 6 Abs. 2 LuftVG) und öffentliche Interessen (§ 6 Abs. 3 LuftVG). Nicht erforderlich wäre eine Prüfung der Erfordernisse des Naturschutzes (Umweltverträglichkeitsprüfung, UVP), des Schutzes vor Fluglärm oder die Eignung des Geländes (§ 6 Abs. 2 LuftVG). Allerdings wären die Planunterlagen auszulegen und alle Träger öffentlicher Belange und weitere Betroffene anzuhören: Behörden, Fluglärmkommission, Naturschutzvereine, Gemeinden, Private, (potenzielle) Nutzer. Ob und wie eine mündliche Erörterung erfolgt, liegt im Ermessen der Genehmigungsbehörde. Jedoch sind die Belange der Betroffenen abzuwägen (Abwägungsgebot, planerische Entscheidung) und muss die Stilllegung verhältnismäßig sein. Das Verfahren endet mit einem Verwaltungsakt, der Aufhebung der Genehmigung nach § 6 LuftVG. Damit erfolgt die Entwidmung des Geländes einschließlich der Aufhebung der Planfeststellung sowie der Aufhebung des Bauschutzbereiches. Die Aufhebung des Bauschutzbereiches könnte evtl. auf ein späteres Datum festgelegt werden, um mehr Zeit für die Beplanung des ehemaligen Bauschutzbereichs durch die kommunalen Gremien zu gewinnen.

Zuständig für das Verfahren wäre der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als Luftfahrtbehörde des Landes. Ein solches Verfahren wäre ohne Vorbild in der Bundesrepublik. Es würde nach Schätzung des Landesbetriebs wahrscheinlich länger als ein Jahr in Anspruch nehmen.

³¹ BVerwG, Beschluss vom 29.11.2007
Bericht KFG-AG

D.2.2. Wirtschaftliche Folgen und Ablauf bei Stilllegung

Vor dem Hintergrund der vertraglichen Gegebenheiten wurde für das Stilllegungsszenario folgender Zeitplan aufgestellt:

- bis Juni 2010 Entscheidung der Gesellschafter zur Schließung des Flugplatzes
- 2011 Planfeststellungsverfahren für Stilllegung
- 2012 Schließung

Die Stilllegungskosten setzen sich zusammen aus laufenden Kosten für die Jahre 2010-2012 und einmaligen Kosten für 2013 (vgl. Anlage 10). Die dargestellten Zahlen beziehen sich ausschließlich auf die Stilllegung zum Ende des Jahres 2012. Eine Verschiebung des Entscheidungszeitpunktes durch die Gesellschafter führt zu einer Veränderung der dargestellten Kosten, die dann neu zu berechnen wären.

Einmalige Schließungskosten:

- Die Ermittlung der Kosten der aus dem BlmA-Vertrag resultierenden Rückbauverpflichtungen erfolgte sowohl hinsichtlich der betroffenen Baumaßnahmen als auch hinsichtlich der entstehenden Kosten im Schätzungswege. Begründet wird dies durch die Tatsache, dass in einigen Fällen die „Urzustände“ durch zwischenzeitliche An-, Um- oder Erweiterungsbaumaßnahmen nicht mehr hinreichend sicher zu ermitteln sind. Die Schätzung erfolgte nach dem Gebot der kaufmännischen Vorsicht und nach aktuellen Preisen.
- Unter Berücksichtigung der vorangegangenen Annahmen ergeben sich Rückbauverpflichtungen i.H.v. rund 1,5 Mio. €. Grundsätzlich bleibt aber anzumerken, dass die Ermittlung mit Unsicherheiten behaftet ist. Der ermittelte Wert kann deshalb nur als Orientierung dienen. Bei Umsetzung der maximal durchsetzbaren vertraglichen Verpflichtungen ergäben sich Rückbaukosten i.H.v. rund 2,9 Mio. €. Die tatsächlichen Verpflichtungen wären im Verhandlungswege zu ermitteln.

- Die Bankverbindlichkeiten belaufen sich zum 31.12. 2008 auf rund 1,3 Mio. €. Bei unverändertem Tilgungsplan würden sich die Darlehensverbindlichkeiten zum 31.12.2012 auf rund 465 T € belaufen. Die Darlehen sind durch die Gesellschafter verbürgt.
- Obgleich die Erstellung eines Sozialplanes gemäß § 111 Betriebsverfassungsgesetz formal nicht notwendig ist, sollte die Höhe der Sozialplankosten für den Eventualfall abgeschätzt werden. Für Abfindungen und gleichartige Aufwendungen wird ein Betrag i.H.v. rund 275 T € angesetzt.
- Bis zum Jahr 2000 erfolgte die Förderung investiver Maßnahmen der KFG aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Empfängerin der Fördermittel war die KFG, die LHK trug 20 % der förderfähigen Kosten.
Im Jahr 2000 erfolgte eine Umstellung der Förderung auf das Regionalprogramm 2000. Jetzt war die LHK Zuwendungsempfängerin und reichte die Fördermittel an die KFG weiter. Die bei einer Schließung des Flugplatzes Kiel-Holtenau zurückzufordernden Zuwendungsbeträge (ursprünglich rund 8,0 Mio. €) belaufen sich Ende 2012 voraussichtlich noch auf rund 1,9 Mio. €.
- Zu den Kosten der Einstellung gehören nicht nur Rechts- und Beratungskosten, Kosten der Änderungen im Handelsregister, Erstellung der Liquidationsbilanz etc, sondern z.B. auch Kosten aus einer Verpflichtung der Aufrechterhaltung eines Minimalbetriebs für den Zeitraum des Planfeststellungsverfahrens. Hierfür wurden pauschal einmalige Kosten i.H.v. 200 T € angesetzt.

Neben den 2013 einmalig anfallenden Kosten ergeben sich die Ergebnisse des laufenden Betriebs aus der Plan-GuV (vgl. Anlage 4). Das Geschäftsfeld Flugbetrieb wird durch einen kontinuierlichen Abbau der Einkünfte geprägt sein. Im Geschäftsfeld Vermietung und Verpachtung werden ungeachtet bestehender Verträge bis 2012 realistisch rückläufige Einnahmen erwartet.

In der Summe führt die Stilllegung im Jahr 2013 zu einmaligen Schließungskosten i.H.v. rund 4,4 Mio. €. Bis dahin fallen weiterhin, wie bei einer Weiterführung, laufen-

de Betriebsmittelzuschüsse an. Insgesamt sind daher rund 8,2 Mio. € Kosten bis zur Schließung zu kalkulieren.

D.2.3 Insolvenz der KFG

Wie zuvor dargestellt, ist die KFG für den Weiterbetrieb des Flugplatzes dauerhaft auf den Ausgleich der jährlichen Defizite angewiesen. Trotz langjähriger Praxis zwischen den Gesellschaftern, die Defizite gemeinsam auszugleichen, kann kein Gesellschafter nach den Entscheidungen zum Verzicht auf einen Ausbau aufgrund zivil- und gesellschaftsrechtlicher Regelungen verpflichtet werden, auf Dauer die bisherige Praxis des Defizitausgleichs fortzusetzen. Dies ergibt sich aus der Begrenztheit der rechtstheoretisch entwickelten Treuepflicht. Wenn die Gesellschafter keine ausreichenden Zuschüsse an die KFG mehr leisten, kommt es zu einer Insolvenz der Gesellschaft. Die finanziellen und rechtlichen Folgen können sich erheblich von denen bei einem Antrag auf Schließung unterscheiden. Sie sind von verschiedenen Faktoren abhängig und konnten im Rahmen der Arbeitsgruppe nicht ermittelt werden, da dafür externe Expertise im Hinblick auf die Durchführung von Insolvenzverfahren herangezogen werden müsste.

Insolvenzrechtlich ist zunächst zu beachten, dass ein förmliches Insolvenzverfahren eventuell mangels Masse gar nicht eröffnet werden könnte. Die KFG besitzt kaum Vermögenswerte, die auf dem Markt verwertbar sind. Im Rahmen der Prüfung der Insolvenzmöglichkeit müsste der vorläufige Insolvenzverwalter sofort alle Maßnahmen ergreifen, die zu einer finanziellen Entlastung der Masse führen. Es würde eine sofortige Inanspruchnahme der Bürgen zur Rückzahlung / Übernahme der Darlehen erfolgen. Außerdem würden vorrangig die unverzügliche Einstellung des Flugbetriebs und die damit verbundene Freisetzung des Personals angestrebt.

Aber auch im Falle einer Insolvenz unterliegt ein Flugplatzbetreiber grundsätzlich weiter der Erhaltungs- und Betriebspflicht. An einem öffentlichen Verkehrslandesplatz wie Kiel-Holtenau haben die Luftfahrer einen Anspruch auf Benutzung, denn der Flugplatz ist dem Gemeingebrauch gewidmet. Es wären daher weiterhin alle anfragenden geeigneten Luftfahrzeuge anzunehmen und abzufertigen und natürlich entsprechendes Personal (z.B. Flugleitung, Brandschutz) vorzuhalten. Nach § 45

Abs. 3 LuftVZO könnte der Betreiber, ggf. vertreten durch den Insolvenzverwalter, jedoch eine Befreiung von der Betriebspflicht bei der Luftfahrtbehörde (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr) beantragen. Die Erteilung der Befreiung liegt im Ermessen der Luftfahrtbehörde. Bei der Entscheidung wären neben den Interessen des Betreibers an der finanziellen Entlastung der Insolvenzmasse auch die öffentlichen Interessen an der Nutzung der öffentlichen Infrastruktur zu berücksichtigen. Es kann nicht vorhergesagt werden, ob eine Befreiung überhaupt in Betracht käme und ob sie ggf. erst nach einer Übergangszeit gewährt würde.

E. Bewertung und Empfehlungen

E.1 Bewertung der Entwicklungsoptionen

Nur die Fortführung der KFG und der Erhalt des Flugplatzes Kiel-Holtenau gewährleisten auch künftig die Luftverkehrsanbindung der Unternehmen im Großraum Kiel (Geschäftsflugverkehr) und die Entwicklung des Transplantationszentrums des Uniklinikums (Organtransportflüge) in seiner derzeitigen Spezialisierung. Daneben stünde der Flugplatz weiterhin für Luftsport zur Verfügung. Die Weiterentwicklung in der dargelegten Form (Status quo plus) ermöglicht es, Kostensenkungspotenziale zu nutzen und die beiden Geschäftsfelder (Flugbetrieb und Vermietung und Verpachtung) aktiv zu entwickeln. Die Antworten der Multiplikatoren deuten darauf hin, dass es im Kundensegment Geschäftsfliegerei noch ungenutztes Marktpotenzial geben könnte. Charterflug direkt ab und nach Kiel als Alternative zu gebrochenen Luftverkehren via Hamburg-Fuhlsbüttel ist offenbar nur wenigen Multiplikatoren gegenwärtig. Wenn es gelingt, dieses Potenzial zu erschließen und stärker auszuschöpfen, könnten sich nachfolgend auch höhere Erlöse im Bereich Vermietung und Verpachtung verwirklichen lassen. Positiv würde sich auf dieses Geschäftsfeld ein Eigentümerwechsel und ein längerfristiges Pachtverhältnis über 2012 hinaus auswirken. Dies wird allerdings in der Option „Status quo plus“ nicht unterstellt. Insgesamt stärkt diese Entwicklungsoption den Flugplatz als Standortfaktor für den Großraum Kiel. Voraussetzung für diese Entwicklung ist eine kaufmännisch kompetente Geschäftsführung im Hauptamt, die für die Aufgaben Marketing, Vertrieb und Akquisition personell entlastet und unterstützt wird. Diese Person kann nicht aus dem Personalbestand der KFG gewonnen werden.

Würde die Entwicklungsoption „Status quo plus“ verfolgt, sänke der Zuschussbedarf mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen auf rund 937 T € im Jahr 2013. Wenn beide Gesellschafter auch künftig die Betriebskostenzuschüsse hälftig tragen, hätte nach dem bisherigen Aufteilungsmodell jeder eine Zuschusslast von 470 T € p.a. zu tragen, verglichen mit 750 T € 2008 (- 37 %). Chancen für Erlössteigerungen und Kostensenkungen, die Betriebsmittelzuschüsse der Gesellschafter entbehrlich machen, sieht die Arbeitsgruppe nicht. Die KFG bliebe dauerhaft auf Zuschüsse angewiesen. Nur im Falle der Fortführung würden die erheblichen Investitionen mit Inves-

titionszuschüssen von rund 8,0 Mio. € seit 1993 weiterhin wirtschaftlich und zweckentsprechend genutzt.

Die Stilllegung würde beide Gesellschafter anschließend von dauerhaften Zuschüssen befreien. Für den Gesellschafter LHK eröffnete sie die Option, auf dem Areal des Oberlandes und des Unterlandes einen neuen Stadtteil zu entwickeln, den Erwerb beider Areale von der BlmA vorausgesetzt. Für diese anspruchsvolle Entwicklungsoption gibt es seitens der LHK im Rahmen der Überplanung des Unterlandes erste Ansätze. Sie dürfte neben umfangreichen privaten auch erhebliche öffentliche Mittel erfordern. Die Finanzierungsbedingungen für ein Vorhaben dieser Größenordnung dürften schwierig bleiben, solange die Finanzkrise andauert.

Den vorteilhaften Gestaltungsmöglichkeiten, die diese Option eröffnet, stünde als Nachteil der endgültige Verlust der Luftverkehrsanbindung des Großraums Kiel gegenüber. Die regionalen Unternehmen verlören ihre Luftverkehrsanbindung im Charter- und Werksverkehr. Wie schwer dieser Nachteil wiegt und welche Folgen dies für einzelne Unternehmen (z.B. Schiffbau) hätte, wurde unter Abschnitt C.2.2. angedeutet, kann darüber hinaus aber nicht genauer abgeschätzt werden. Das Transplantationszentrum des Uniklinikums wäre mindestens in seiner derzeitigen Spezialisierung in Frage gestellt. Ob eine Verlegung dieses Betriebsteils an den Standort Lübeck in Frage käme, wo eine vergleichbare Infrastruktur vorgehalten wird, wurde von der Arbeitsgruppe nicht geprüft. Daneben würden mit der Stilllegung auch die ortsnahe Möglichkeiten des Luftsports entfallen. Der Wirtschaftsstandort Kiel verlöre bis zu 66 Arbeitsplätze in flugplatzaffinen Unternehmen und 21 Arbeitsplätze in der KFG. Die Folgen für die Unternehmen am Flugplatz erscheinen demgegenüber weniger schwerwiegend. Sie könnten vermutlich an andere Standorte verlagern.

Der Stilllegung müsste ein etwa zwölfmonatiges Verfahren vorausgehen. Es ist nach dem Luftverkehrsgesetz vorgeschrieben. Die Stilllegung zum Ende 2012 kostet voraussichtlich insgesamt einmalig 4,4 Mio. €. Davon entfallen rund 1,9 Mio. € auf die Rückzahlung von Zuschüssen und rund 1,5 Mio. € auf Rückbauverpflichtungen. Würden sich die Gesellschafter für die Stilllegung entscheiden, könnten Instandhaltungskosten minimiert werden. Auf der Einnahmeseite müsste realistisch mit rückläufigen Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung und aus Flugentgelten gerechnet

werden. Bis zur endgültigen Schließung des Flugplatzes wären weiterhin Betriebskostenzuschüsse von insgesamt 3,8 Mio. € erforderlich.

Da nur bei Fortführung die Standortvorteile des Flugplatzes erhalten und Nachteile insbesondere für Unternehmen und Transplantationszentrum vermieden werden können, und da demgegenüber die Vorteile einer Stilllegung derzeit nicht verwirklicht werden können, überwiegen nach Auffassung der Arbeitsgruppe derzeit die Argumente für einen Weiterbetrieb.

Im Interesse der Gesellschaft, ihrer Kunden und Mitarbeiter sollte eine Insolvenz der KFG vermieden werden.

E.2. Zuschussbedarf und Gesellschafterstruktur

Aus der Betrachtung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungsmöglichkeiten der KFG folgt, dass der Flugplatz nicht ohne dauerhafte Betriebskostenzuschüsse aufrechterhalten werden kann. Die Höhe dieser Zuschüsse kann gegenüber dem Basisjahr 2008 noch deutlich abgesenkt werden (bis zu 38 %). Darüber hinaus sind allerdings größere Absenkungen nicht mehr zu erwarten. Die Zuschüsse sollten jedoch in ihrer Höhe nicht nur dem oben dargestellten Nutzen gegenübergestellt werden. Sie sollten auch ins Verhältnis zu anderen Investitionsmaßnahmen, Kapitalerhöhungen und Zuschüssen der Gesellschafter an anderen Beteiligungen gesetzt werden.

Für beide Gesellschafter sind diese Zuschüsse der Hauptgrund, sich nicht uneingeschränkt zur KFG zu bekennen. Beide Gesellschafter stehen vor – subjektiv – vergleichbar schwierigen Herausforderungen bei der Konsolidierung ihrer Haushalte. In der Folge haben beide Gesellschafter ihre Zuschüsse gegenüber der ursprünglichen Wirtschaftsplanung für 2009 gekürzt. Der Gesellschafter LHK hatte zwischenzeitlich seinen Betriebsmittelzuschuss weitergehend gekürzt, aber anschließend wieder auf die Höhe des Landeszuschusses aufgestockt. Ein Vertreter des Gesellschafters Land hat in der Aufsichtsratssitzung am 08.12.2008 zu Protokoll erklärt, dass das Land beabsichtige, seinen Zuschuss weiter zu verringern.

Die Gesellschafter verbindet neben dem Gesellschaftsvertrag auch eine wechselseitige Treuepflicht. Diese gilt allerdings nicht unbegrenzt. Wenn der Gesellschafter LHK die Anteile des Mitgesellschafters Land nicht übernehmen mag und auch einer gemeinschaftlichen Veräußerung der Gesellschaft nicht zustimmt, dann ist ein Festhalten des Landes an seiner Gesellschafterrolle, mit der dauerhafte Betriebskostenzuschüsse verbunden sind, gegen seinen Willen nicht zumutbar.

Die Arbeitsgruppe regt im Interesse der KFG, ihrer Beschäftigten und Kunden an, dass die Gesellschafter sich nicht wechselseitig in ihrer Gesellschafterrolle blockieren und festhalten, sondern eine Gesellschafterstruktur anstreben, die zukunfts- und entwicklungsfähig ist und sich ggf. auch stärker der Nutzerstruktur annähert.

Ein wissenschafts- und wirtschaftspolitisches Interesse des Landes, das einen unveränderten Fortbestand seiner Gesellschafterrolle in der gegenwärtigen Form rechtfertigte, mag zwar nicht mehr gegeben sein. Andererseits besteht ein Interesse und eine Verantwortung auch der Landesregierung an der Fortführung der KFG *insoweit* und solange Kiel-Holtenau für die Entwicklung bedeutender Unternehmen im Großraum Kiel und für das UK S-H in Kiel von Bedeutung ist.

Die LHK mag von beiden Gesellschaftern das überwiegende Interesse an der Fortführung der KFG haben. Andererseits sollte der Mitgesellschafter Land akzeptieren, dass die LHK an wirtschaftlich starken Mitgesellschaftern interessiert ist und das Land aus diesem Grunde in dieser Rolle festhalten möchte. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die LHK sich von Beginn an in der Rolle des Minderheitsgesellschafters befunden hat und dass in der jüngeren Vergangenheit Bemühungen der LHK, den Gesellschafterkreis zu erweitern, erfolglos verlaufen sind.

Der Gesellschafter Land sollte der LHK, die in gleicher Weise ihren Haushalt konsolidieren muss, nicht eine Verantwortung zumuten wollen, die er selbst zu tragen nicht (mehr) bereit ist. Andererseits stellt die Landesbeteiligung an der KFG eine nicht mehr gerechtfertigte Ausnahme dar. Das Land ist an keinem anderen Flugplatz oder Flughafen beteiligt und hat entsprechende Ansinnen anderer Kommunen zurückgewiesen. Wenn ein überwiegendes Landesinteresse an einer Beteiligung nicht (mehr)

gegeben ist, verlangt geltendes Recht (§ 65 Landeshaushaltsordnung), diese Beteiligung aufzugeben.

Daher sollten die Gesellschafter im Kompromisswege eine Lösung erarbeiten, die dem Land einen schrittweisen Ausstieg aus der Rolle des Gesellschafters erlaubt und der LHK die Weiterentwicklung des Flugplatzes wirtschaftlich ermöglicht.

E.3. Empfehlungen

Die Gesellschafter sollten sich bis Juni 2010 zwischen Weiterentwicklung oder Stilllegung entscheiden, denn der Abzug des MFG 5 und das Auslaufen des Pachtvertrages mit der BlmA im Jahr 2012 stellen für die KFG einen Einschnitt dar, der Anpassungsmaßnahmen notwendig macht. Nach Auffassung der Arbeitsgruppe überwiegen die Argumente für die Weiterentwicklung. Die Stilllegung des Flugplatzes würde einen zeitlichen Vorlauf verlangen. Kunden, Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen erwarten von der KFG-Geschäftsführung Planungssicherheit.

Eine hauptamtliche Geschäftsführung ist sowohl für die Weiterentwicklung als auch für die Stilllegung erforderlich. Deshalb sollten die Gesellschafter unverzüglich wieder eine hauptamtliche Besetzung der KFG-Geschäftsführung vornehmen.

Wenn die Gesellschafter sich für die Fortführung und Weiterentwicklung der KFG entscheiden, ist im Kompromisswege eine Lösung zu erarbeiten, die dem Land einen schrittweisen Ausstieg aus der Rolle des Gesellschafters erlaubt und der LHK die Weiterentwicklung KFG wirtschaftlich ermöglicht.

Beschlussauszug
Öffentliche/nichtöffentliche Sitzung der Ratsversammlung vom
16.02.2006

12 **Ausbauvorhaben Flughafen Kiel-Holtenau**
Vorlage: 0083/2006
Oberbürgermeisterin Volquartz

Beschluss einschließlich der Ergänzungen (Fettdruck) gemäß geändertem
Ergänzungsantrag (Drs. 0199/2006):

a) Die Landesregierung ist in der Verantwortung, in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Kiel unverzüglich alternative Konzepte zu entwickeln, um eine moderne, leistungs- und zukunftsfähige Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt Kiel zu gewährleisten. Dazu gehört auch die Aufgabe, neue Fluglinien für den Flughafen Kiel zu akquirieren.

~~a)~~ b) Die Ratsversammlung ermächtigt die Geschäftsführung der Kieler Flughafengesellschaft mbH, mit dem Abschluss der Zwischenphase 2005 durch die Firma OBERMEYER Planen+Beraten, dieser gegenüber die vertraglich vereinbarte formelle Abnahme der Leistungen zu erklären.

~~b)~~ c) Auf der Grundlage der von der Fa. UNICONSULT erarbeiteten Entwicklungsperspektiven der Flughäfen der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg und in Kenntnis des Kabinettsbeschlusses der Landesregierung vom 24.01.2006 beschließt die Ratsversammlung die endgültige Beendigung des Ausbaufahrens. Der Flugbetrieb am Regionalflyghafen Kiel-Holtenau soll mit der gegenwärtigen Infrastruktur fortgeführt werden.

d) Die Oberbürgermeisterin wird gebeten, in Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein, mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde und der Gemeinde Altenholz Verhandlungen über die Beteiligung der beiden Letztgenannten am Flughafen Kiel-Holtenau aufzunehmen. Über diese Verhandlungen soll der Wirtschaftsausschuss laufend unterrichtet werden.

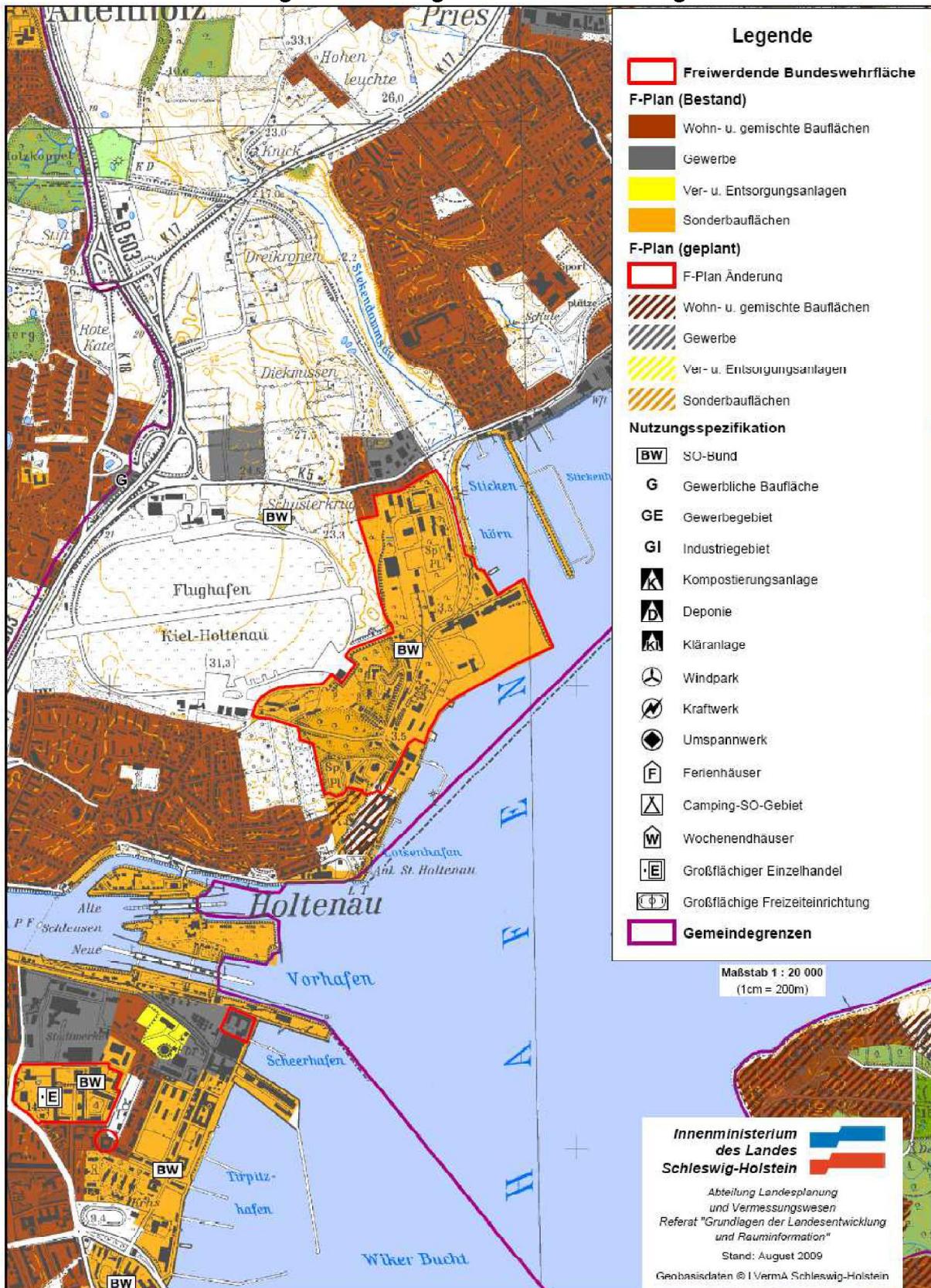
Abstimmung: Einstimmig

Auszüge erhalten:

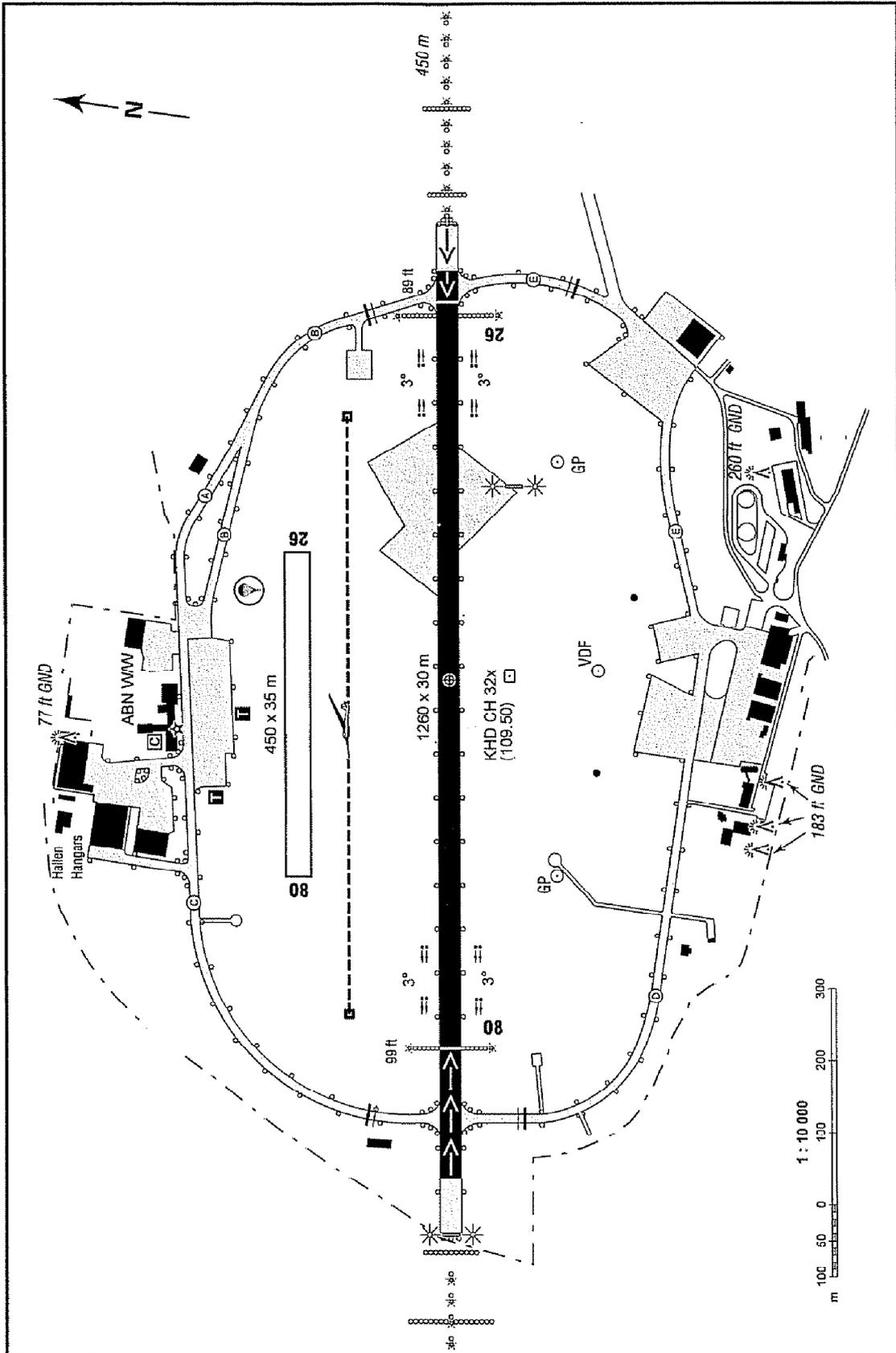
Der Oberbürgermeister hat auf seinen Widerspruch verzichtet.

Beglaubigt:

Auszug aus dem digitalen Raumordnungskataster



Berichtigung: Zuständigkeitsgrenze entfernt.
Correction: Area of responsibility removed.



Entwicklungsoptionen für die Kieler Flughafengesellschaft mbH										
Gewinn- und Verlustrechnung (Plan-GuV)										
Darstellung des Planungszeitraums 2010 - 2013										
	Ist	Hoch- rech- nung	"Status quo plus"				"Stilllegung zum 31.12.2012"			
			2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013-
	in T €	in T €	in T €				in T €			
Erlöse										
1 Umsatzerlöse (Flugbetrieb)	271	271	275	280	284	255	273	222	110	0
1.1 Landeentgelte *	184	184	184	184	184	154	184	146	70	0
1.2 Bodendienste / Passagierentgelte	28	28	29	31	32	32	29	30	20	0
1.3 Abstellentgelte	6	6	6	7	8	8	6	6	6	0
1.4 Provisionen (Esso-Agentur)	53	53	56	58	60	61	53	40	15	0
2 Umsatzerlöse (Vermietung und Verpachtung)	423	445	453	458	460	481	445	324	83	0
2.1 Pächterlöse	366	370	376	380	380	400	370	294	64	0
2.2 Nebenkosten	57	75	77	78	80	81	75	30	19	0
3 Sonstige betriebliche Erlöse	757	464	449	420	378	376	449	410	358	0
3.1 Auflösung SoPo Investitionszuschüsse	462	394	379	350	308	306	379	350	308	0
3.2 Übrige betriebliche Erlöse	295	70	70	70	70	70	70	60	50	0
Gesamterlöse	1.451	1.180	1.177	1.158	1.122	1.112	1.167	956	551	0
Aufwand										
1 Personalaufwand	900	851	882	776	685	641	882	776	685	0
2 Abschreibungen	585	526	503	469	419	415	503	469	419	0
2.1 Gebäude	248	254	245	242	239	239	245	242	239	0
2.2 Technik	337	272	258	227	180	176	258	227	180	0
3 Sonstige betriebliche Aufwendungen	1.165	974	942	955	971	951	953	872	751	4.380
3.1 Pacht aufwendungen	217	196	196	196	198	202	196	196	198	0
3.2 Raumkosten	135	130	128	130	133	135	128	130	133	0
3.3 Versicherungen, Beiträge, Abgaben	80	100	92	94	96	97	92	94	96	0
3.4 Reparaturen und Instandhaltung von Bauten	32	57	58	59	60	62	58	30	10	0
3.5 Anlagentechnik	38	63	64	66	67	79	64	50	40	0
3.6 Vermessung/Wartung/Reparaturen ILS/SFG	117	117	119	122	124	127	119	122	60	0
3.7 Fahrzeugkosten	34	40	41	42	42	43	41	42	25	0
3.8 Werbe-, Reise-, Repräsentationskosten	20	40	41	42	42	43	10	10	10	0
3.9 Verschiedene und übrige betriebliche Kosten	138	121	123	126	128	131	195	199	180	200
3.10 Abbau Instandhaltungsrückstände	0	110	80	80	80	31	50	0	0	0
3.11 Rückstellungen Bauten	292	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.12 Rückstellungen Anlagentechnik	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.13 Einmaliger Stilllegungsaufwand										4.180
4 Zinsaufwand	91	69	58	46	34	25	58	46	34	0
5 Steuern	17	17	17	17	17	17	17	17	17	0
Gesamtaufwendungen	2.758	2.437	2.402	2.263	2.126	2.049	2.413	2.179	1.906	4.380
Gesamterlöse	1.451	1.180	1.177	1.158	1.122	1.112	1.167	956	551	0
Betriebsmittelzuschüsse	1.500	1.320	1.225	1.105	1.004	937	1.246	1.223	1.355	4.380
Jahresergebnis	193	63	0	0	0	0	0	0	0	0

* unter Berücksichtigung der bis zum Abzug des MFG 5 sukzessiv zu erwartenden Mindereinnahmen

Bestand an Unternehmen am Flugplatz

Firma:	Geschäftsgegenstand:	Anzahl Mitarbeiter:
AIR-TECH Bildung GmbH	<ul style="list-style-type: none"> - Lehrgänge zur Erlangung der Maintenance License, EASA Part 66 basierende Schulungen für zivile Luftfahrt und für Bundeswehrangehörige - Vom Luftfahrtbundesamt zugelassene Ausbilder und Prüfer - Schule gemäß EASA Part 147 	2
Atec Betriebs-GmbH & Co. Flugcharter KG	<ul style="list-style-type: none"> - Luftfahrt: Geschäfts- und Taxi Flugbetrieb, Flugbetrieb mit Cessna 414 und 340 A, Subcharter von Jets und Turboprops, Rundflüge - EU-Zertifizierung: D-252 EG - Luftfahrttechnischer Betrieb: RAM – Direct European Sales Center 	4
CL-Leasing	<ul style="list-style-type: none"> - Werkverkehrsflüge für die Barg-Group - - Geschäfts- und Taxi-Flugbetrieb 	-
EIS Aircraft GmbH	<ul style="list-style-type: none"> - Zieldarstellungsvertrag mit der Bundeswehr - Ganzjährige Allwetteroperation erforderlich, Tag und Nacht, so dass Kiel als Basis anfliegbar sein muss. Hierfür ist ein ILS zwingend erforderlich - Entwicklung, Herstellung, Service verschiedener Bauteile, Baugruppen und auch Flugzeugbaumuster - Reparatur und Instandhaltungen von Flugzeugen und Triebwerken 	32
Eventbüro Kiel GmbH	<ul style="list-style-type: none"> - Events, Messen, Catering, Konzeption & Gestaltung von Veranstaltungen - Künstlervermittlung - Bühnenverleih - Sound und Lichtenanlagen 	15, davon 1 am Flugplatz
FLM Aviation Luftverkehrsgesellschaft Mohrdieck mbH & Co. KG	<ul style="list-style-type: none"> - Geschäftsreiseverkehr, Executive-Flüge, Cargo-Verkehr, Ambulanzflüge, Umweltmonitoring, Rundflüge, Flugschule, luftfahrttechnischer Betrieb, Reparatur und Wartung von Flugzeugen - Marktanteile als Broker und Vermittler 	25
Flughafenrestaurant	<ul style="list-style-type: none"> - Separater Clubraum für ca. 20-30 Personen - Panoramasaal für ca. 60-70 Personen - Biergarten mit Blick auf die Flugbetriebsflächen 	5
GODO-International	Vertrieb von exklusivem Spezialschuhwerk	1

Firma:	Geschäftsgegenstand:	Anzahl Mitarbeiter:
Karibu Adventure	Veranstalter von Motorrad- und Naturerlebnisreisen in Schottland, Nord-Afrika und Skandinavien mit kleineren Gruppen von 8-10 Teilnehmern	2, davon 1 am Platz
Kaysa Schmuck Manufaktur Kiel	Vertrieb von exklusivem Schmuck vorrangig über das Internet	1
Luftsportverein Kiel e.V.	<ul style="list-style-type: none"> - Motorflug: Ausbildung zum Privatpiloten (5 Fluglehrer und 3 Schulflugzeuge), Rundflüge - Segelflug: Ausbildung, Gastflüge - Fallschirmsprung: Tandem, Ausbildung - Ballonsportgruppe 	-
Ohlair Charterflug GmbH & Co KG	<ul style="list-style-type: none"> - Seit 1981 lizenziertes und eingetragenes Luftfahrtunternehmen - Kerngeschäft liegt im Business-Charterverkehr - Cessna Citation CJ 2 (750 km/h) - Exklusiver Limousinenservice 	2
Rotorflug Helicopter GmbH	<ul style="list-style-type: none"> - Rundflüge - Film & Fotoflüge - Charter - Kontrollflüge 	2, davon 1 am Platz
Sportfluggruppe Holtenau e.V.	Ein aus der Bundeswehrynachwuchsförderung entstandener Verein mit 12 Mitgliedern und zurzeit 3 Maschinen. Hauptsächlich kümmert sich der Verein um die Erhaltung und den Betrieb der Oldtimerflugzeuge, sowie die Nachwuchsförderung.	-
Veers Elektronik und Meerestechnik GmbH & Co KG	Telemetrie für mobile und immobile Maschinen und Fahrzeuge, Konzipierung und Fertigung von mechanischen und elektronischen Sonder- und Einzelanfertigungen, unbemannte Überwasser-Fahrzeuge als Sensorträger	15
Summe		90

Flugbewegungen und Passagiertransporte 2007 und 2008										
	Flugbewegungen 2007		2008		Veränderung		Passagiere		Veränderung	
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	2007 Anzahl	2008 Anzahl	Anzahl	in %
Gewerblicher Flugverkehr										
A 3: Gewerbliche Beförderung v. Pers. u. Gütern über 5,7 t	98	0,4	79	-19,4	-19	A 3	221	150	-71	-32,1
A 5: Gewerbliche Beförderung v. Pers. u. Gütern unter 5,7 t	1.349	7,4	1.358	0,7	9	A 5	2.157	2.479	322	14,9
A 6: Gewerbliche Schulfüge	1.257	8,7	1.597	27,0	340	A 6	0	0	0	0
A 7: Übrige gewerbliche Flüge	1.818	10,4	1.906	4,8	88	A 7	38	0	-38	-100,0
Summe	4.522	27,0	4.940	9,2	418		2.416	2.629	213	8,8
Nichtgewerblicher Flugverkehr										
B 1: Werkverkehr	761	3,6	664	-12,7	-97	B 1	1.992	1.742	-250	-12,6
B 2: Nichtgewerbliche Schulfüge	1.030	15,4	2.810	172,8	1.780	B 2	2.011	5.431	3.420	170,1
B 4: Flugzeugschleppstarts	53	0,3	50	-5,7	-3	B 4	57	54	-3	-5,3
B 5: Übrige nichtgewerbliche Flüge	6.834	38,0	6.954	1,8	120	B 5	14.722	14.785	63	0,4
Summe	8.678	57,3	10.478	20,7	1.800		18.782	22.012	3.230	17,2
Segelflüge										
C 1: Motorseglerflüge	289	1,4	256	-11,4	-33	C 1	503	450	-53	-10,5
C 2: Segelflüge	1.309	8,2	1.505	9,6	196	C 2	2.611	2.866	255	9,8
Summe	1.598	9,6	1.761				3.114	3.316	202	6,5
Militärverkehr und Ultralights										
D 3: Militärfüge	666	4,3	794	19,2	128	D 3	106	435	329	310,4
D 4: Flüge mit Ultraleichtflugzeugen	336	1,7	319	-5,1	-17	D 4	570	535	-35	-6,1
Summe	1.002	6,1	1.113	11,1	111		676	970	294	43,5
Gesamtsumme	15.800	100,0	18.292	15,8	2.492		24.988	28.927	3.939	15,8

Anlage 6-2

Flugbewegungen und Passagiere: Vergleich 2008 - 2009 Januar bis Juni												
Flugbewegungen						Passagiere						Veränderung
			Veränderung						Veränderung			in %
	2008	2009	Anzahl	in %		2008	2009	Anzahl	in %		Anzahl	in %
Gewerblicher Flugverkehr						Gewerblicher Flugverkehr						
A 3	27	25	-2	-7,4	A 3	45	100	55	122,2			
A 5	749	630	-119	-15,9	A 5	1.474	1.108	-366	-24,8			
A 6	693	1.002	309	44,6	A 6	0	0	0				
A 7	866	994	128	14,8	A 7	0	0	0				
Summe	2.335	2.651	316	13,5	Summe	1.519	1.208	-311	-20,5			
Nichtgewerblicher Flugverkehr						Nichtgewerblicher Flugverkehr						
B 1	333	327	-6	-1,8	B 1	902	736	-166	-18,4			
B 2	669	2.089	1.420	212,3	B 2	1.308	3.966	2.658	203,2			
B 4	36	68	32	88,9	B 4	40	68	28	70,0			
B 5	4.100	3.878	-222	-5,4	B 5	8.839	7.832	-1.007	-11,4			
Summe	5.138	6.362	1.224	23,8	Summe	11.089	12.602	1.513	13,6			
Segelflüge						Segelflüge						
C 1	120	251	131	109,2	C 1	211	444	233	110,4			
C 2	792	933	141	17,8	C 2	1.526	1.598	72	5			
Summe	912	1.184	-272	-30	Summe	1.737	2.042	305	18			
Militärverkehr und Ultralights						Militärverkehr und Ultralights						
D 3	475	342	-133	-28,0	D 3	1.927	1.408	-519	-26,9			
D 4	116	247	131	112,9	D 4	181	429	248	137,0			
Summe	591	589	-2	-0,3	Summe	2.108	1.837	-271	-12,9			
Gesamtsumme	8.976	10.786	1.810	20,2	Gesamtsumme	16.453	17.689	1.236	7,5			

Anlage 7

Destinations: Auswertung Flugstatistik 2008 Flugzeuge ab 2 t-Gewicht Starts und Landungen ab / von Kiel	
Flüge nach / von	Anzahl
Augsburg	6
Berlin	20
Bremen	6
Dortmund	2
Düsseldorf	25
Eberswalde	6
Egelsbach	1
Essen	3
Flensburg	28
Frankfurt	1
Giebelstadt	2
Hamburg	49
Kassel	1
Köln	1
Mannheim	15
München	6
Münster	2
Nordhorn	2
Nürnberg	3
Schwerin	20
Stuttgart	3
Westerland	2
Wilhelmshaven	2
Summe Inland	206
United Kingdom	75
Frankreich	1
Italien	2
Norwegen	37
Porto	2
Rotterdam	1
Schweden	2
Summe Ausland	120
Unbestimmte Flüge	105
Gesamt	431

Flüge von und nach Flensburg und Hamburg sind darauf zurückzuführen, dass Fluggesellschaften aus diesen Städten Kunden in Kiel abholen und zu den jeweiligen Zielen fliegen. Die meisten Flüge nach Großbritannien werden von FLM durchgeführt, die dort Linienflüge durchführt. Die meisten Flüge nach Norwegen werden von einer Kieler Werft beauftragt, die Mitarbeiter nach Norwegen fliegt oder nach Erprobungsfahrten dort abholt.

Anlage 8

Transplantationen am Transplantationszentrum Kiel des UK S-H

Organ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Niere (postmortal)	13	22	38	32	43	32	26	33
Leber (postmortal)	29	17	29	17	14	33	29	48
Niere und Pankreas	0	0	1	2	3	4	2	5
Pankreas	0	0	1	0	0	0	n.b.	n.b.
Herz	15	14	22	18	8	14	n.b.	n.b.
Lunge	7	2	3	1	1	1	n.b.	n.b.
Herz und Lunge	1	0	1	0	0	0	10**	7**
Dünndarm	***	***	***	1	0	0	0	0
Summe	65	55	95	71	60	84	67	93
Flugzeugtransport wahrscheinlich	52	33	57	29	26	52	41	60
Anteil Flugzeugtransport	80 %	60 %	60 %	40 %	43 %	62 %	61 %	65 %

Erläuterung:

n.b. = nicht bekannt

** = organspezifische Aufschlüsselung (Herz/Herz und Lunge/Lunge) liegt nicht vor

*** = im Jahresbericht der Deutschen Stiftung Organtransplantation nicht erfasst

Quelle:

Zusammenstellung des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Familie, Jugend und Senioren nach den Jahresberichten der Deutschen Stiftung Organtransplantation

Anlage 9

Synopse Entwicklungsoptionen Flugplatz Kiel-Holtenau

Betrieb		Stilllegung		
	Status quo plus	Integrierte Stadtentwicklung	Antrag gem. § 6 LuftVG	
Merkmale	<p>Personalkostensenkung im Luftverkehrsdienst. Kostensenkung. Stabilisierung der Erlöse. Hauptamtliche Geschäftsführung. Aktives Marketing, aktiver Vertrieb. Erhaltungsinvestitionen (z.B. bei Abzug MFG 5).</p>	<p>Flugplatz wird Bestandteil eines städtebaulichen Entwicklungsprojektes. Der Flugbetrieb wird dem Projekt angepasst.</p>	<p>Das wirtschaftlich handlungsfähige Unternehmen betreibt aktiv die Stilllegung des Flugplatzes zum 31.12.2012 und die Auflösung der Gesellschaft. Zeitbedarf Stilllegungsverfahren ca. 12 Monate.</p>	<p>Insolvenz Kürzung der Betriebsmittelzuschüsse durch einen Gesellschafter führt zur Zahlungsunfähigkeit. → Antrag gem. § 6 LuftVG</p>
Kosten	<p>Voraussichtlich jährliche Betriebskostenzuschüsse: 2010: 1,2 Mio. € 2011: 1,1 Mio. € 2012: 1,0 Mio. € 2013: 0,9 Mio. €</p>	<p>Kosten nicht für die KFG, sondern für die Landeshauptstadt Kiel bzw. Investoren, Höhe nicht abschätzbar.</p>	<p>Voraussichtlich jährliche Betriebskostenzuschüsse: 2010: 1,2 Mio. € 2011: 1,2 Mio. € 2012: 1,4 Mio. € Zusätzliche einmalige Stilllegungskosten i.H.v. 4,4 Mio. €.</p>	<p>Von zahlreichen Faktoren abhängig, die nicht vorhersehbar sind, daher Kosten von Arbeitsgruppe nicht ermittelbar.</p>

<p>Konsequenzen</p>	<p>Sicherung von und Angebotsoptimierung für Transplantationszentrum. Unternehmen im Großraum Kiel können weiterhin Geschäftsflugreiseverkehr durchführen. Sicherung der Arbeitsplätze am Flugplatz.</p>	<p>Erwerb des Areals von der BIMA. Bereinigung von Altlasten erforderlich. Umfangreicher Planungsprozess und Planfeststellung erforderlich.</p>	<p>Unwiederbringlicher Verlust der Luftverkehrsanbindung. Standortnachteil für Transplantationszentrum in Kiel (Verlegung nach Lübeck möglich?). Standortbeeinträchtigungen für bestimmte Unternehmen im Raum Kiel. Verlust von 87 Dauerarbeitsplätzen in Kiel. Beendigung Luftsport.</p>
<p>Risiken/ Chancen</p>	<p>Abzug des MFG 5 vom Unterland im Jahr 2012 erfordert Anpassungsmaßnahmen. Besseres Eingehen auf Kundenbedürfnisse kann höhere Kostendeckungsbeiträge erwirtschaften.</p>	<p>EU-Regionalförderung gesichert nur bis 2013. Derzeit schlechtes Investitionsklima für Großvorhaben.</p>	<p>Ggf. Auswirkungen der Stilllegung auf Flächenerwerb. Nach Erwerb könnte die Fläche bevorratet und zu einem späteren, günstigeren Zeitpunkt überplant werden. Areal in dieser Größe und Qualität eröffnet einmalige Chancen für die Stadtentwicklung.</p>
<p>Empfehlung</p>	<p>Die Gesellschafter sollten diese Option verfolgen. Es ist die einzige, die folgende drei Ziele verwirklichen kann: Ein betriebswirtschaftliches Optimum für die KFG und damit möglichst niedrige Betriebsmittelzusüsse... bei Bestandssicherung des Transplantationszentrums des UK S-H in Kiel... und Vermeidung von Standortnachteilen für Unternehmen im Großraum Kiel.</p>		

Anlage 10

Stilllegungskosten der Kieler Flughafengesellschaft mbH

T €	
Betriebsmittelzuschüsse bis 2012 zzgl. Weiterer Abwicklungskosten ab 2013	
Betriebsmittelzuschüsse der Gesellschafter 2010-2012	3.824
Einmalige Stilllegungskosten ab 2013	
Rückbaukosten	1.535
Rückzahlung Darlehen	465
Sozialplan (Abfindungen)	275
Rückzahlungsverpflichtungen von Investitionszuschüssen	1.905
Weitere Abwicklungskosten ab 2013	200
Zwischensumme	4.380
Betriebsmittelzuschüsse der Gesellschafter 2010-2012	3.824
Gesamtsumme	8.204

Kieler Flughafengesellschaft mbH (KFG)

**Abstimmung zum weiteren Vorgehen zwischen
dem Land Schleswig-Holstein und
der Landeshauptstadt Kiel
Stand: 30. März 2010**

Ergänzung zum Bericht
der gemeinsamen Arbeitsgruppe der Gesellschafter
Land Schleswig-Holstein und Landeshauptstadt Kiel
zu Entwicklungsoptionen der
Kieler Flughafengesellschaft mbH
vom 07. September 2009

1. Präambel

Die gemeinsame Arbeitsgruppe der Gesellschafter Land Schleswig-Holstein (Land) und Landeshauptstadt Kiel (LHK) hat im September 2009 einen Bericht zu den Entwicklungsoptionen der Kieler Flughafengesellschaft mbH (KFG) vorgelegt. Darin werden Fortführungs- und Schließungsszenarien dargestellt. Für die Arbeitsgruppe überwiegen die Argumente für eine Weiterentwicklung des Flugplatzes.

Vor dem Hintergrund des Berichts und in Anbetracht der angespannten Haushaltsslage beider Gesellschafter haben sich das Finanzministerium des Landes (vertreten durch Staatssekretär Dr. Bastian) und die LHK (vertreten durch Oberbürgermeister Albig) darauf verständigt, kurzfristig zu einer gemeinsamen Entscheidung über die Zukunft des Kieler Flughafens zu kommen. Zur Vorbereitung dieser Entscheidung wurde die gemeinsame Arbeitsgruppe gebeten, ergänzend zum o.a. Bericht bis zum 31.03.2010 die rechtlichen Voraussetzungen und die finanziellen Konsequenzen einer möglichen Schließung des Flugplatzes zu konkretisieren.

2. Szenario zur Beendigung des Flugbetriebes

2.1. Rechtliche / fachliche Voraussetzungen

Am 31.07.2012 endet der zzt. laufende Pachtvertrag zwischen der KFG und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA) für den überwiegenden Teil des Flugplatzgeländes auf dem sog. Oberland. Da eine stillschweigende Verlängerung des Pachtvertrages explizit ausgeschlossen ist, hätte die KFG ab dem 01.08.2012 keine Nutzungsrechte mehr für das Gelände. Zugleich endet mit Ablauf des Vertrages auch die Verpflichtung der KFG zur Zahlung eines Pachtzinses an die BlmA. Auch ein Großteil der wiederum zwischen der KFG und ihren Mietern (z.B. von Hallen und Büroflächen) geschlossenen Miet- und Pachtverträge können zum 31.07.2012 beendet werden. Um das Gelände mit Ablauf des 31.07.2012 vertragsgerecht an die BlmA zurückgeben zu können, würde der Flugbetrieb mit Ablauf des 31.05.2012 eingestellt werden müssen. Die Zeit zwischen dem 01.06.2012 und 31.07.2012 wird benötigt, um den vertraglich geregelten Rückbauverpflichtungen nachkommen zu können.

Rechtsgrundlagen für die Anlage und den Betrieb eines Flugplatzes sind die Genehmigung nach § 6 und die Planfeststellung nach § 8 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Damit geht die Festlegung eines Bauschutzbereiches gemäß § 12 LuftVG einher. Aus Genehmigung und Planfeststellung folgt zugleich eine Betriebs- und Erhaltungspflicht gemäß § 45 Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO), die zur Folge hat, dass alle anfragenden und von der Genehmigung umfassten Luftverkehre anzunehmen und abzufertigen sind. Diese Betriebspflicht ist unabhängig von vertraglichen Nutzungsrechten an der Liegenschaft und besteht auch nach Beendigung des vertraglichen Nutzungsverhältnisses fort.

Die Stilllegung eines Flugplatzes ist nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 4 B 22.07, Beschluss vom 29.11.2007) als wesentliche Änderung von Anlage oder Betrieb des Flugplatzes anzusehen und erfordert gem. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG eine Änderung der Genehmigung. Damit ein Verfahren zur Stilllegung eingeleitet werden kann, ist ein Antrag des Flugplatzbetreibers (also der KFG) erforderlich. Darin muss das Datum der beabsichtigten Einstellung des Flugbetriebs angegeben werden und es sollte ein Zeitplan enthalten sein, der auch evtl. Zwischenschritte bis zur vollständigen Stilllegung darlegt. Der Antrag ist zu begründen.

In dem nach der Antragstellung durchzuführenden Verfahren sind von der Luftfahrtbehörde die Tatbestandsvoraussetzungen des § 6 LuftVG eingeschränkt zu prüfen. Nicht erforderlich sind hierbei die Prüfung der Erfordernisse des Naturschutzes (Umweltverträglichkeitsprüfung), des Schutzes vor Fluglärm oder die Eignung des Geländes (§ 6 Abs. 2 LuftVG). Hingegen zu berücksichtigen sind die Erfordernisse der Raumordnung (§ 6 Abs. 2 LuftVG) und öffentliche Interessen (§ 6 Abs. 3 LuftVG). Die Planunterlagen sind auszulegen und die Träger öffentlicher Belange sowie weitere Betroffene anzuhören. Hierbei wären unmittelbar Betroffene und bekannte Träger öffentlicher Belange direkt zu beteiligen/anzuschreiben. Dies wären u.a. regelmäßige Nutzer des Platzes, die Mieter/Pächter der KFG, sowie die Umlandgemeinden, der Kreis Rendsburg-Eckernförde, die Bundeswehr (wg. MFG 5) und der schleswig-holsteinische Luftsportverband. Für weitere möglicherweise Betroffene ist die Schließungsabsicht zusätzlich bekannt zu machen (Zeitung/en, Amtsblatt).

Wenn die Luftfahrtbehörde nach Abwägung aller zu berücksichtigender Belange zu dem Ergebnis kommen sollte, dass die Stilllegung verhältnismäßig ist, kann der Schließungsantrag positiv beschieden werden. Das Verfahren endet mit der Aufhebung der Genehmigung nach § 6 LuftVG (als Verwaltungsakt). Damit erfolgt die Entwidmung des Geländes einschließlich der Aufhebung der Planfeststellung, der Aufhebung des Bauschutzbereiches und der Entbindung der KFG von der Verpflichtung zur Annahme von Flugverkehren. Zuständig für das Verfahren ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) als Luftfahrtbehörde des Landes.

2.2. Finanzielle Folgerungen

Im Rahmen der Stilllegung ergeben sich für die Gesellschaft sowohl laufende Kosten zur Sicherung der Betriebspflicht in der Zeit bis zur Stilllegung und aus diversen laufenden Verträgen, als auch einmalige Kosten im Zusammenhang mit der Abwicklung von Verträgen und der Auflösung der Gesellschaft.

Die der KFG im Wege der Betrauung mit öffentlichen Aufgaben gewährten Ausgleichszahlungen (Betriebsmittelzuschüsse) für die Gewährleistung des laufenden Betriebs bis zur Stilllegung (2010 – 2012) werden im Bericht

der Arbeitsgruppe vom 7. September 2009 mit insgesamt 3.849 T€ angegeben. Die dort getroffenen Annahmen können weiterhin unterstellt werden. Ein schnelleres Absinken der Erträge - und damit eine evtl. Erhöhung des Zuschussbedarfs der KFG - ist allerdings nicht auszuschließen. Eine Erhöhung der Betriebsmittelzuschüsse ist allerdings seit der 2009 erfolgten Umstellung auf das EU-rechtskonforme Instrument der Betrauung der KFG mit allgemeinerwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht möglich.

Von den nunmehr ermittelten einmaligen Schließungskosten von insgesamt rd. 9.132 T€ (vgl. Anlage Schließungsszenario) fallen insbesondere zwei Positionen ins Gewicht:

- a) für Rückbauverpflichtungen aus dem Pachtvertrag mit der BlmA ist nach Überprüfung der Kostenschätzung und der Eintrittswahrscheinlichkeit von einer Größenordnung von 6.323 T€ auszugehen;
- b) für die Rückzahlung von Investitionszuschüssen, die von den Gesellschaftern teilweise selbst zur Verfügung gestellt wurden, ist ein Betrag von 2.100 T€ zu erwarten.

Die Gesamtkosten – einschließlich der Kosten für den bis zur Schließung erforderlichen Weiterbetrieb des Flughafens - belaufen sich somit auf insgesamt 12.981 T€. Darüber hinaus besteht ein Risiko im Rahmen der in den Verträgen beschriebenen Pflicht zur Beseitigung von Altlasten, das zzt. weder rechtlich noch hinsichtlich der Kosten feststellbar ist (siehe Anlage Schließungsszenario, I Zif. 3).

Verbindliche Aussagen zu den Rückbauverpflichtungen lassen sich nur im Wege der Verhandlungen mit der BlmA sowie auf der Grundlage aktueller Kostenvoranschläge und Ausschreibungen klären. Dabei dürfte entscheidend sein, ob der Bund an der Erhaltung des Flugbetriebes über den 31.05.2012 hinaus ein Interesse hat, oder ob sich die BlmA ausschließlich auf die Regelungen der verschiedenen Verträge zurückziehen kann. Die Verhandlungsbereitschaft der BlmA könnte auch davon abhängen, inwieweit Verwendungsmöglichkeiten für Gebäude und Einrichtungen bestehen.

2.3. Auflösung der Gesellschaft

Die Auflösung (stille Liquidation) setzt voraus, dass zunächst ein entsprechender Gesellschafterbeschluss gefasst wird. Anschließend meldet die Geschäftsführung die Auflösung zum Handelsregister an. Diese Anmeldung sollte sinnvollerweise gleichzeitig mit dem Antrag auf Stilllegung des Flugplatzes gestellt werden. Auch eine GmbH i.L. ist weiterhin voll geschäftsfähig und kann die Abwicklung aller Rechte und Pflichten der Gesellschaft wahrnehmen. Eine frühzeitige Anmeldung soll nur dazu dienen, die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren und Schließungsfristen bereits während der Abwicklung einzuhalten.

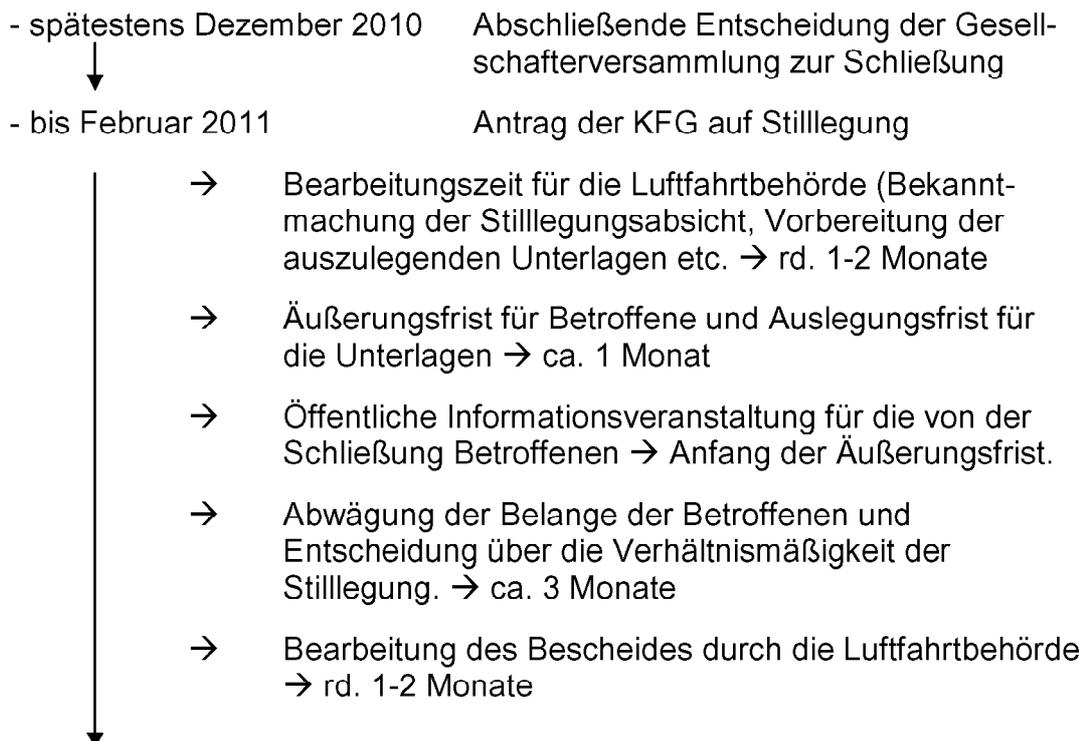
Wesentliche Voraussetzung für eine stille Liquidation ist, dass die Gesellschaft alle bestehenden Verpflichtungen erfüllt. Sofern dies nicht aus dem Vermögen der Gesellschaft erfolgen kann, müssen die Gesellschafter die

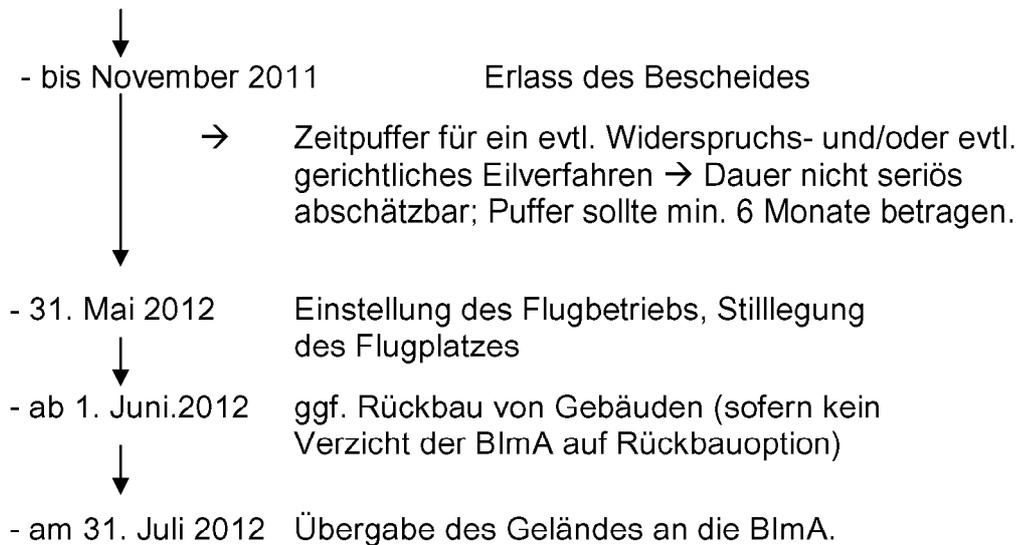
Finanzierung übernehmen. Das Land hat sich am 03.08.1995 ggü. der KFG schriftlich zur anteiligen Deckung entstehender Defizite aus vertraglichen (Rückbau)-Verpflichtungen mit der Bundesrepublik Deutschland bis zu einem Betrag von 1,9 Mio. DM (rd. 971 T€) bereit erklärt. Die LHK hat bereits am 16.05.1995 eine Erklärung gleichen Inhalts – allerdings ohne Festlegung einer Höchstsumme – abgegeben. Vgl. hierzu auch Pkt. 2.2. Verhandlungen mit den Berechtigten (Land S-H und LHS Kiel) sind in diesem Verfahren durchaus möglich.

2.4. Zeitplan

Damit die Stilllegung rechtzeitig zum Ende der Laufzeit des Pachtvertrags (31.07.2012) wirksam wird, ist für die entsprechende Antragstellung der nachfolgende Zeitplan unbedingt einzuhalten. Hierbei ist zu beachten, dass bundesweit kaum Erfahrungen mit einer solchen Stilllegung bestehen. So wurde die Schließung der Berliner Flughäfen Tempelhof und Tegel innerhalb des Planfeststellungsverfahrens für Berlin-Schönefeld mit abgearbeitet und die Schließung des zivilen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Fürstentfeldbruck beruhte auf der Entwidmung des zugrunde liegenden militärischen Flugplatzes. Lediglich im Falle der Schließung des Flugplatzes Karlsruhe-Forchheim wurde ein „umgekehrtes Genehmigungsverfahren“, wie es in diesem Bericht beschrieben wird, durchgeführt. Wenngleich die baden-württembergische Luftfahrtbehörde den Zeitplan aufgrund ihrer Erfahrungen als realistisch einschätzt, ist eine genaue Kalkulation der Fristen nur schwer möglich und Abweichungen sind in beide Richtungen denkbar.

Verfahrensablauf:





Mit Rücksicht auf die Beschäftigten der KFG sowie die Nutzer (= v.a. ansässige Firmen) sollten die politischen Entscheidungen möglichst bald getroffen werden.

3. Prüfung der Möglichkeit einer Übertragung der Flugplatzaktivitäten auf den Bund

Einleitend ist festzustellen, dass der Bund bisher noch zu keiner Zeit ein Interesse an einer Übernahme der Flugplatzaktivitäten zum Ausdruck gebracht hat. Ferner wurde seitens der Bundeswehr – anderweitigen Gerüchten zum Trotz – stets betont, dass das MFG 5 den Standort Kiel-Holtenau im Jahr 2012 verlassen wird. Dennoch soll nachfolgend kurz geprüft werden, ob für den Fall des Verbleibs des MFG 5 über den 31.12.2012 hinaus eine Übertragung auf den Bund möglich ist.

3.1. Sachliche Umstände

Mit dem Bund bestehen derzeit Vereinbarungen (Vertrag über die Flugsicherung) zur Durchführung der Flugsicherungskontrolle bzw. der Flugsicherung auf dem Oberland. Für die KFG besteht jedoch ein außerordentliches Kündigungsrecht, sobald der Pachtvertrag der KFG mit der BImA ausgelaufen ist. Des weiteren ist festzuhalten, dass für den Verbleib der Marineflieger am jetzigen Standort (Unterland) die Beibehaltung des Flugbetriebes auf dem Oberland nicht erforderlich ist. Trotzdem könnte der Bund ein übergeordnetes Interesse an der Aufrechterhaltung des Flugbetriebes haben. Ob und inwieweit dies realistisch ist, ist derzeit nicht einschätzbar. Darüber sollte mit dem Bund gesprochen werden, sofern die Gesellschafter die Stilllegung beschließen.

3.2. Rechtliche Möglichkeiten

Der Bund könnte die KFG durch Erwerb der Gesellschafteranteile des Landes und der LHK übernehmen und wäre dann Eigentümer der KFG mit

allen daran geknüpften – auch zivilrechtlichen – Rechten und Pflichten, also auch der Betriebsgenehmigung nach Luftverkehrsrecht.

Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, dass die Genehmigung zum Betrieb des Flugplatzes von der KFG auf den Bund übertragen wird. Der Bund wäre dann – losgelöst von der KFG und ihren bestehenden zivilrechtlichen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten – Inhaber der öffentlich-rechtlichen Betriebsgenehmigung des Flugplatzes. Voraussetzung für die Übertragung der Genehmigung ist, dass diese inhaltlich unverändert bestehen bleibt, d.h. es wird keine Ausweitung oder Einschränkung des Flugbetriebes vorgenommen und die an die Genehmigung geknüpften (öffentlich-rechtlichen) Rechte und Pflichten gehen unverändert auf den Bund über.

3.3. Finanzielle Auswirkungen

Grundsätzlich ist der Betrieb des Flugplatzes dauerhaft defizitär und somit ein Ertragswert der Gesellschaft nicht gegeben. Zeitpunkt und Konditionen der Übernahme der Gesellschaft wären mit dem Bund zu verhandeln. Die Erfolgsaussichten sowie die finanziellen Auswirkungen sind nicht einschätzbar.

4. Ergebnis

Nach der Abgabe des Berichts zu den „Entwicklungsoptionen der Kieler Flughafengesellschaft mbH“ im September des Vorjahres wurde die Arbeitsgruppe beauftragt, die rechtlichen Voraussetzungen und die finanziellen Konsequenzen für die Variante „Stilllegung des Flugplatzes“ zu konkretisieren.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass bei einer Entscheidung der Gesellschafter bis Ende 2010 die Einstellung des Flugbetriebs bis Mitte 2012 luftverkehrsrechtlich möglich ist. Vertragliche Bindungen mit dem Bund stehen einer solchen Stilllegung nicht entgegen.

Die finanziellen Folgen der Auflösung der Gesellschaft sind überschaubar (Sozialplan, Rückzahlung von Darlehen). Die finanziellen Belastungen aus der Beendigung des Flugbetriebs (v.a. zeitanteilige Rückzahlung von Investitionszuschüssen) sowie aus der Abwicklung des Pachtverhältnisses mit der BlmA (Rückbauverpflichtungen) betragen zusammen 9.132 T€. Hinzu kommen bis zur Stilllegung weiter zu gewährende Betriebsmittelzuschüsse i.H.v. 3.849 T€, so dass bis zur Stilllegung des Flugplatzes mit Kosten von rd. 12.981 T€ zu rechnen ist.

Die Möglichkeit der Übertragung der gesamten Gesellschaftsaktivitäten auf den Bund erscheint unwahrscheinlich.

Besonders wichtig ist in jedem Falle eine zeitnahe Entscheidung der Gesellschafter, um die notwendige Handlungsfähigkeit der Gesellschaft sicherzustellen.

Schließungsszenario

	Aufwand	Kosten gemäß Einschätzung der Arbeitsgruppe
I	Rückbauverpflichtung	6.323 T€
II	Ausgleich des Bilanzverlustes	0 T€
III	Übernahme der Bankverbindlichkeiten	400 T€
IV	Kosten eines Sozialplanes (Abfindungen)	209 T€
V	Rückzahlung von Investitionszuschüssen	2.100 T€
VI	Sonstige Vertragsverpflichtungen	100 T€
	Summe der einmaligen Aufwendungen	9.132 T€
VII	Laufende weitere Kosten bis zur Einstellung	3.849 T€
	Summe der Gesamtkosten	12.981 T€

Prämisse:

Als (mit-) entscheidender Kostenfaktor wird nicht nur der Aufgabezeitpunkt sondern insbesondere auch die nach der Aufgabeentscheidung verbleibende Reaktionszeit eingeschätzt. Dieser, von den Gesellschaftern zu steuernde Prozess, wird wesentliche Auswirkungen auf einige Kostenfaktoren haben. Für die aktualisierte Betrachtung des Schließungsszenarios wurde eine Entscheidung der Gesellschafter zur Schließung des Flughafens mit Ablauf des Pachtvertrages im Juli 2012 bis zum Juli 2010 unterstellt.

Begründungen:

I. Ermittlung der Rückbauverpflichtungen:

Verifizierung der Aussagen im Bericht der Arbeitsgruppe der Gesellschafter Land Schleswig-Holstein und der Landeshauptstadt Kiel zu den Entwicklungsoptionen der Kieler Flughafengesellschaft mbH vom 07. September 2009

1. Ausweislich des Pachtvertrages kann die Bundesanstalt verlangen, dass der Nutzer (KFG) bei Vertragsende sämtliche Investitionen und von der Bundeswehr übernommene Anlagen auf eigene Kosten zu entfernen und den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen hat. Zur Ermittlung der Rückbauverpflichtungen hat deshalb zunächst eine Bestandsaufnahme zu erfolgen, um die in Rede stehenden Baumaßnahmen zu identifizieren. Die Auflistung der Baumaßnahmen in der beigelegten Anlage erhält
 - a. alle entsprechenden Baumaßnahmen, die beiden Vertragsparteien bekannt und somit im Pachtvertrag von 1995 explizit aufgeführt wurden,
 - b. Baumaßnahmen, die im Zeitraum 1995 bis zur Verlängerung des Pachtvertrages in 2008 umgesetzt wurden und beiden Vertragsparteien bekannt waren und

- c. weitere von der KFG umgesetzte Baumaßnahmen, die der Bundesanstalt anscheinend nicht bekannt sind / waren, für die gemäß dem Vertragsverhältnis jedoch eine Rückbauverpflichtung besteht / entstanden ist.
 - d. In der Verlängerung des Pachtvertrages wird eine Baumaßnahme aufgeführt, die augenscheinlich nicht durch die KFG veranlasst wurde (Südseite / Gebäude 79). Im Schließungsszenario wurde hierfür eine Rückbauverpflichtung i.H.v. 300.000 € angesetzt.
2. Neben der Bestandsaufnahme ist der jeweilige Umfang der Rückbauverpflichtung (Wiederherstellung des Urzustandes zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses in 1995) zu ermitteln. Vor dem Hintergrund des Zeitablaufs, der fehlenden Dokumentation der Urzustände sowie ebenfalls nicht hinreichend dokumentierter zwischenzeitlicher An-, Um- oder Erweiterungsbaumaßnahmen können die Urzustände nicht mehr hinreichend sicher ermittelt werden.
3. Die Ermittlung der Kosten der Rückbauverpflichtungen basiert - soweit möglich - zunächst auf dem im Zusammenhang mit dem Vertragsabschluss in 1995 erstellten Kostenvoranschlag einer Baufirma (durch Umrechnung der DM Beträge in €). Die so ermittelten Beträge können jedoch nur bedingt Verwendung finden, da die in den Jahren veränderten / verschärften Umweltauflagen naturgemäß noch keine Anwendung finden konnten. Dies gilt augenscheinlich insbesondere für
 - die nunmehr erforderliche Entfernung von Kabeln aus Boden,
 - den umfangreichen Bodenaushub im Tanklagerbereich,
 - den Aushub und die Entsorgung von Schuttabfällen im Boden (im Zusammenhang mit dem Bau der Halle IV),
 - die fachgerechte Entsorgung von asbesthaltigem Material sowie
 - die Entsorgung konterminierten Asphalts (Sondermüll), für den eine Wiederverwertung nicht mehr möglich ist.

Die Ermittlung der Kosten erfolgte insoweit durch eine „Fortschreibung“ der damaligen Werte im Schätzungswege unter Berücksichtigung erhöhter Umweltauflagen. Bei Bauunternehmen durchgeführte vorsichtige Preisanfragen führten zu der generellen Aussage, dass eine pauschale Ermittlung von Rückbaukosten, insbesondere der Abbruchkosten nicht ohne größeren Aufwand erfolgen könne. In der Folge müsse die Beauftragung für einen kostenpflichtigen Voranschlag erfolgen. Nach Recherchen im Internet kann ein vorsichtiger Ansatz i.H.v. rd. 22,00 € für den umbauten m³ Raum angesetzt werden. Unberücksichtigt bleiben jedoch die Entsorgungskosten für konterminiertes Material. Lediglich für die zu entsiegelnden Asphalt- und Betonflächen wurden Orientierungspreise genannt, die bei der Ermittlung der Rückbauverpflichtung berücksichtigt wurden.

Analog des Angebots der Baufirma aus dem Jahre 1995 wurde darüber hinaus Pauschalen für nicht erkennbare Risiken (10%), Kosten für die Baustelleneinrichtung (8,5%) sowie Kosten für die Ausschreibung, die Überwachung und für die Abrechnung (15%) angesetzt.

Letztlich bleibt das Ergebnis mit jedoch Unsicherheiten behaftet, so dass der ermittelte Wert nur als Orientierung dienen kann. Die tatsächlichen Verpflichtungen wären im Zusammenspiel mit der Bundesanstalt unter Einbindung von Bauunternehmen (EU-weite Ausschreibung der Bauleistungen) zu ermitteln.

Informativ wird darauf hingewiesen,

- dass das Land Schleswig-Holstein mit Schreiben des MWTV vom 3. August 1995 entsprechend seiner hälftigen Verlustbeteiligung für die anteilige Deckung entstehender Defizite aus der vertraglichen Verpflichtung des Pachtvertrages von 1995 einen Betrag bis zu 1,9 Mio. DM gewährleistet hat.
- Der Magistrat der Landeshauptstadt Kiel hat mit Schreiben vom 16. Mai 1995 ohne eine Betrag zu benennen zugesagt, die aus den Rückbauverpflichtungen des Pachtvertrags von 1995 entstehenden Rückbauverpflichtungen entsprechend der bisherigen hälftigen Verlustabdeckung anteilig zu decken.
- ein Risiko im Rahmen der in den Verträgen beschriebenen Pflicht zur Beseitigung von Altlasten besteht, das zzt. weder rechtlich noch hinsichtlich der Kosten feststellbar ist.

Für die ab 1995 entstandenen Rückbauverpflichtungen liegen keine weiteren Gewährleistungen der Gesellschafter vor.

Die mögliche Höhe der Rückbauverpflichtungen ergibt sich aus der beigelegten Anlage 1.

II. Ausgleich des Bilanzverlustes

Bei einer Einstellung des Betriebes würde das Anlage- und Umlaufvermögen (u.a. Fahrzeuge, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Forderungen und Kassenbestand) den Verbindlichkeiten (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten) gegenübergestellt. Die sich hieraus ergebene Differenz kann zum Stichtag 31.12. 2012 nicht abgeschätzt werden, ist jedoch, abgesehen von den Bankdarlehen, in Anbetracht der zu erwartenden Höhe zu vernachlässigen. Durch die Entbehrlichkeit des Anlagevermögens (flughafentypischer Gerätschaften wie z.B. Feuerwehr, Kehrgeräte u.a.) wäre in der Summe durchaus mit einem positiven Ergebnis zu rechnen.

Anders verhält es sich mit den Bankdarlehen, die auszugleichen bzw. von den Gesellschaftern zu übernehmen und hinsichtlich der Verzinsung und Tilgung fortzuführen wären (s. Punkt III).

III. Übernahme der Bankverbindlichkeiten

Unter Beibehaltung der Tilgungspläne würden sich die Darlehensverbindlichkeiten zum 31.12. 2012 über rd. 400 T€ belaufen.

IV. **Kosten eines Sozialplanes**

Obleich die Erstellung eines Sozialplanes gemäß § 111 Betriebsverfassungsgesetz formal nicht notwendig ist, sollte die Höhe der Sozialplankosten für den Eventualfall abgeschätzt werden. Hierzu wurden folgende Überlegungen angestellt:

Der Sozialplan soll einem Interessenausgleich dienen. Er regelt den Ausgleich bzw. die Milderung wirtschaftlicher Nachteile, die den Arbeitnehmern in Folge der Betriebsveränderung / -aufgabe entstehen. Die Inhalte eines Sozialplanes variieren danach, ob es sich um eine Betriebsschließung handelt oder die Betriebsorganisation grundlegend geändert wird. Im ersten Fall wird man eher über Abfindungen verhandeln, während im zweiten Fall Qualifizierungen und Versetzungsmodalitäten eine stärkere Rolle spielen. In der Literatur finden sich hierzu verschiedene Berechnungsmethoden, die letztlich auch zu nicht unerheblichen Ergebnissen führen.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Betriebsaufgabe. Im Schließungsszenario wird dabei unterstellt, dass für die Arbeitnehmer kein angemessener Ersatzarbeitsplatz gefunden wird, mithin eine Abfindung ausgehandelt werden soll. Geht man von einer Betriebsaufgabe zum Ende des Jahres 2012 aus, so bestehen unter Berücksichtigung der aktuellen Gegebenheiten Anstellungsverträge mit 8 Mitarbeitern im Verkehrsdienst, 3 Mitarbeitern in der Verwaltung sowie 2 Flugleitern.

Als Abfindungsformel hat sich ein Betrag von einem halben bis ganzen Bruttogehalts pro Beschäftigungsjahr „eingebürgert“. Da sich die Arbeitsmarktsituation für die Betroffenen in Abhängigkeit ihres Alters sehr unterschiedlich darstellt ist es nicht sinnvoll, eine Abfindungssumme derartig schematisch zu ermitteln. Die Abfindungen steigen und fallen u.a. mit dem Lebensalter. Üblicherweise sind sie am höchsten für die 45 - 55 jährigen. Darüber hinaus werden auch Zuschläge für Alleinerziehende, Kinder oder Schwerbehinderte vereinbart.

Abweichend hiervon und vor dem Hintergrund der vielen Unwägbarkeiten wurden die Abfindungsbeiträge im vorliegenden Fall zunächst rein schematisch i.H. eines halben Bruttogehalts pro Beschäftigungsjahr ermittelt.

Die auf diesem Wege ermittelte Summe kann jedoch durchaus als Anhaltspunkt für ein Verhandlungsergebnis dienen. Die detaillierte Berechnung liegt der Arbeitsgruppe vor.

V. **Rückzahlung von Investitionszuschüssen**

Eine Rückzahlung von Investitionszuschüssen wird nur in Höhe der auf die Restlaufzeit entfallenden Beträge erwartet. Sie wurde von den Gesellschaftern i.H.v. rd. 2,1 Mio. € ermittelt.

VI. **Sonstige Vertragsverpflichtungen (insbesondere Vertragsverpflichtungen mit dem Bund, dem MFG 5, der BIMA bzw. der WBV I)**

Die zwischen der Kieler Flughafengesellschaft mbH und dem Bund geschlossenen Verträge liegen der Arbeitsgruppe vor. Als wesentliche Verträge sind der Pachtvertrag und der Vertrag zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs anzusehen.

Zum Pachtvertrag:

Der Pachtvertrag bezieht sich auf das so genannte Oberland, die östliche Anflug- und Hindernisbefeuerungsanlage, bundeseigene Ver- und Entsorgungsleitungen, das NBD Funkfeuer Barkmissen, Anflugbefeuerungsanlagen auf dem Unterland sowie den Südbereich. Die Laufzeit endet mit Ablauf des 31. Juli 2012 ohne dass es hierzu einer gesonderten Erklärung der Vertragsparteien bedarf. Eine stillschweigende Verlängerung des Vertragsverhältnisses ist ausgeschlossen.

Der Bund hat das Recht, die Investitionen des Nutzers nach Vertragsablauf gegen eine (eingeschränkte) Erstattung zu übernehmen. Anderenfalls hat der Nutzer diese auf eigene Kosten wieder zu entfernen. Aus dem Pachtvertrag mit der BIMA ergibt sich für die KFG somit eine Rückbauverpflichtung, deren Auswirkungen unter I. dargestellt sind.

Im § 15 des Pachtvertrages vom März 1995 wird ausgeführt, dass der Pachtvertrag zeitgleich mit dem Vertrag zur Regelung des Flugbetriebs in Kraft tritt. Im aktuellen Pachtvertrag wird im § 13 ausdrücklich ausgeführt, dass der Vertrag über die Flugsicherung weiterhin Bestand hat. Auch im Flugsicherungsvertrag ist fixiert, dass dieser zeitgleich mit dem Pachtvertrag in Kraft tritt. Auch wenn hieraus nicht automatisch auf gegenseitige Abhängigkeiten geschlossen werden kann, würde sich nach dem Ergebnis einer juristischen Prüfung im Finanzministerium, im Falle der Beendigung des Pachtvertrages ein Sonderkündigungsrecht für den Flugsicherungsvertrag ergeben.

Zum Flugsicherungsvertrag:

Der im Zusammenhang mit der 100 %igen zivilen Nutzung des Flughafens abgeschlossene Flugsicherungsvertrag, läuft zwar unbefristet, steht m.E. jedoch in Abhängigkeit zum Pachtvertrag und wurde augenscheinlich ausschließlich zur Aufrechterhaltung der Flugbereitschaft des MFG 5 abgeschlossen. Der Flugsicherungsvertrag beinhaltet

- die Aufrechterhaltung der Kontrollzone,
- den festgelegten Bauschutzbereich,
- das veröffentlichte NDB Anflugverfahren sowie
- die Zuständigkeit für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle / Flugsicherung.

Der Flugsicherungsvertrag wird „ausgelegt“ durch die Betriebsabsprache, nach deren Bestimmungen die MFG 5 - IFR Flüge (Instrumentenflüge / ILS) abgewickelt werden.

Aus darüber hinaus evtl. aus Verträgen mit den ansässigen Mietern bestehenden Vertragsverpflichtungen (Erstattung von Mietereinbauten) wurden vorsorglich rd. 100.000 € angesetzt.

VII. **Weitere Kosten der Einstellung**

Zu den Kosten der Einstellung gehören u.a. Rechts- und Beratungskosten, Kosten der Änderungen im Handelsregister, Erstellung der Liquidationsbilanz etc. Hierfür wurden zunächst 200 T€ angesetzt. Darüber hinaus werden Kosten aus der Aufrechterhaltung des Betriebs bis 2012 (Betriebsmittelzuschüsse) entstehen. Es wurden die Betriebsmittelzuschüsse gemäß dem Wirtschaftsplan 2010 sowie der Plan G+V für 2011 und 12 i.H.v. 3.849 T€ angesetzt.

Anlage 1

laufende Nr.	Rückbauverpflichtung	Größe, Anzahl	Angebot einer Baufirma aus 1995 (DM Preise in € umgerechnet)		s. Anmerkungen	Aktuell ermittelte Werte
			DM	€		
1	a Erweiterung der Nord-Ostschleife der Kfz.-Ringstraße von der Hauptstart- und Landebahn bis zu den Abfertigungsanlagen auf der Rollbahnseite	5.950 qm	17,00	50.701,75	12,00 €	71.400,00 €
2	a Erweiterung der Nord-Westschleife der Kfz.-Ringstraße von der Hauptstart- und Landebahn bis zu den Abfertigungsanlagen auf der Rollbahnseite	5.300 qm	17,00	45.162,91	12,00 €	63.600,00 €
3	a Befestigtes Rollbahnfeld gegenüber der Zufahrt zur Halle I	1.550 qm	34,00	26.416,04	22,00 €	34.100,00 €
4	a Entfernung der Aufschaltanlage für die Nachtbefuerung	1		1.253,00	2	70.000,00 €
5	a Entfernung Tankanlage Westseite	1		5.952,00	2	100.000,00 €
6a	a Rückbau Vorfeld Halle II	1.650 qm	34,00	28.120,30	22,00 €	36.300,00 €
6b	a Rückbau Hallenboden Halle II	2.500 qm	34,00	42.606,52	22,00 €	55.000,00 €
6c	a Rückbau Halle II	1	pauschal	145.363,00	5	400.000,00 €
7	a Rückbau der Verbreiterung des Fahrstreifens vor dem Abfertigungsgebäude	1.975 qm	17,00	16.829,57	12,00 €	23.700,00 €
8	a Rückbau Erweiterung des Betonvorfeldes zur Halle I	7.750 qm	34,00	132.080,20	22,00 €	170.500,00 €
9	a Rückbau Bitumenvorfeld vor der Zufahrt zur Halle III	2.050 qm	17,00	17.468,67	12,00 €	24.600,00 €
10	a Rückbau von Entwässerungsleitungen, aufnehmen und entsorgen	1.275 m	32,00	20.451,13	3	30.000,00 €
11	a Rückbau der befestigten Zufahrt von der Rollbahn zum Westtor der Halle II, einschließlich Vorfeld	2.350 qm	17,00	20.025,06	12,00 €	28.200,00 €
12	a Rückbau der befestigten Rollbahn am Ostkopf des Flugbetriebsfeldes zur Nord-Ostschleife	3.350 qm	17,00	28.546,37	12,00 €	40.200,00 €

13	a	Rückbau der befestigten Verbindungsfläche zwischen neuer und alter Rollbahn	1.250 qm	17,00	10.651,63	12,00 €	15.000,00 €
14	a	Rückbau der Tankanlage für Flugkraftstoff	1	pauschal	5.952,00	2	100.000,00 €
15	a	Rückbau eines Fußsteiges zwischen Tankanlage und Betriebsvorfeld	1	pauschal	626,00	3	1.000,00 €
16	a	Rückbau Gleitwinkelbefeuerung	1	pauschal	2.255,00	2	100.000,00 €
17	a	Rückbau der Anflugsbefeuerung Ost	1	pauschal	3.258,00	2	250.000,00 €
18	a	Rückbau des ILS	1	pauschal	2.130,00	2	200.000,00 €
19	a	Auffüllung der Rückbauflächen	2.900 qm	32,50	47.243,11	3	66.700,00 €
20	a	Oberboden (Mutterboden) aufbringen	6.650 qm	38,50	128.333,33		Vorab enthalten
21	a	Aussaat der Oberflächen	36.950 qm	1,35	25.003,76		Vorab enthalten
22	d	Rückbau des Geb. 79 (Tower)				3, 6	300.000,00 €
23	c	Rückbau Halle 1				5	270.000,00 €
24	b	Rückbau der Halle IV mit dem Vorfeld				5	450.000,00 €
25	b	Rückbau der Anbindung der Wasser und Stromversorgung an das öffentliche Netz				3	30.000,00 €
26	b	Rückbau der Oberfläche der Crosssektion				3	20.000,00 €
27	b	Rückbau des Sicherheitszaunes				3	140.000,00 €
28	c	Rückbau eines Regenrückhaltebeckens am Rollweg C				3	50.000,00 €
29	c	Rückbau einer Betankungsfläche für die Eigenbetankung von Fahrzeugen				3	10.000,00 €
30	c	Rückbau Abfertigung, Verwaltungsgebäude und Tower				3	300.000,00 €
31	c	Rückbau Parkplatzweiterung				3	80.000,00 €
32	c	Rückbau der Rollwegbefeuerung Nord				3	350.000,00 €
33	c	Rückbau der Benzin-/Ölabscheideanlagen Nord				3	100.000,00 €
		Zwischensumme:					3.980.300,00 €
34		nicht erkennbare Risiken (nach Angebot der Baufirma)	10,00 %			4	398.030,00 €
35		Baustelleneinrichtung (nach Angebot)	8,50 %			4	338.325,50 €
36		Ausschreibung, Überwachung, Abrechnung (nach Angebot)	15,00 %			4	597.045,00 €
37		Umsatzsteuer	19,00 %			4	5.313.700,50 €
							1.009.603,10 €
							6.323.303,60 €

Anmerkungen:

€- Beträge gemäß Preisabfrage in 2009.

2) Geschätzte Preise; Die erhebliche Abweichung zum Angebot aus 1995 basiert auf der Berücksichtigung der strengeren Umweltauflagen (s. Textbeitrag)

3) Geschätzter Preis

4) Diese Posten wurden analog des damaligen Angebots angesetzt.

5) Abbruchkosten mit geschätzt rd. 22.00 € für den Raummeter

6) Ausweislich der Verlängerung des Pachtvertrages in 2008 besteht eine vertragliche Verpflichtung. Es ist jedoch unklar, wie diese Verpflichtung entstanden ist. Der Sachverhalt wäre mit der BlmA zu klären. Die evtl. Rückbauverpflichtung wäre im Schätzungswege mit rd. 300.000 € anzusetzen.