

**Ämtliche Bekanntmachung  
zum Bürgerentscheid „Ja zum Lübecker Flughafen“ am 25.04.2010**

**Gegenstand des Bürgerentscheids**

Am 25.4.2010 findet in der Hansestadt Lübeck ein Bürgerentscheid zum Lübecker Flughafen Blankensee statt. Die Frage, über die von den Bürgerinnen und Bürgern abgestimmt werden soll, lautet:

**„Soll die Hansestadt Lübeck den Lübecker Flughafen abweichend vom Bürgerentscheid vom 26. November 2009 (TOP 16.1., Drs-Nr. 184) in Eigenregie ausbauen und nach erfolgtem Ausbau bis einschließlich 2012 weiterführen, auch wenn vorher kein privater Investor gefunden wird“**  
JA NEIN

Neben dem Termin und der zur Entscheidung zu bringenden Frage, die örtlich bekanntzugeben sind, müssen den Bürgerinnen und Bürgern gem. § 16 g Gemeindeordnung in Verbindung mit § 10 der Landesverordnung zur Durchführung der Gemeinde-, Kreis- und der Amtsordnung (GKVO) die Standpunkte und Begründungen der Bürgerschaft sowie der Initiatoren des Bürgerentscheids so rechtzeitig vor dem Bürgerentscheid dargelegt werden, dass sie die maßgeblichen Argumente in ihre Entscheidung einbeziehen können.

Auf Antrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in der Drs. 184 wurde am 26.11.2009 beschlossen:

- Zur Abwendung einer drohenden Insolvenz wird der Bürgermeister ermächtigt, der FLG für die Zahlung der Vergütung der Beschäftigten sowie der sonstigen zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes bis 31.03.2010 zwingend notwendigen Mittel in Höhe von 2/5 aus der bereits geordneten Summe von insgesamt 1,616 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen.
- Das Verfahren zur Investorensuche für den Flughafen Lübeck soll so zügig vorangetrieben werden, dass zur Bürgerschaftssitzung im Februar 2010 eine ausreichende Bewertung der rechtsverbindlichen Erklärungen der potentiellen Investoren vorgenommen werden kann. Dabei ist sicherzustellen, dass die Hansestadt Lübeck von zukünftigen finanziellen Belastungen vollständig freigehalten wird.
- Die Bürgerschaft steht zu ihrer sozialen Verantwortung für die Beschäftigten der Flughafengesellschaft. Der Bürgermeister ist aufgefordert, vorsorglich alle vorbereitenden Maßnahmen zur Sicherung der Beschäftigten bei der Hansestadt zu entwickeln (z.B. direkt und/oder auch über eine Auffang- und Qualifizierungsgesellschaft).
- Die Vorlage in der Drs. 62 wird abgelehnt.
- Alle zur Abwicklung der FLG notwendig erscheinenden Maßnahmen sind zeitgleich bis zur Februarsitzung vorzubereiten.

Zur Chronologie der Entscheidungslage der Lübecker Bürgerschaft wird auf die weiter unten abgedruckte Tabelle und Links verwiesen.

**Auffassung der Bürgerschaft (Mehrheitsbeschluss vom 25.03.2010)**

**NEIN zum FLUGHAFENAUSBAU!  
Der Bürgerentscheid und seine Folgen**

**Vorgeschichte**

Bis Ende 2004 hatte die Flughafen Lübeck GmbH (FLG) in Blankensee Verluste in einer Gesamthöhe von 15,26 Millionen Euro angehäuft. Um die schon damals drohende Insolvenz des Flughafens abzuwenden, musste die Hansestadt Lübeck diese Schulden übernehmen. Als klar wurde, dass der Betrieb und die notwendigen Investitionen weder von der FLG selbst noch von der Stadt als alleinigem Gesellschafter zu leisten waren, wurde ein privater Investor für die Flughafengesellschaft gesucht.

Im Dezember 2005 übernahm die Glasgow Prestwick Ltd., eine Tochter der neuseeländischen Investmentgesellschaft Infratil, insgesamt 90 Prozent der Anteile an der FLG. Aber auch der neue Investor konnte die FLG nicht aus den roten Zahlen bringen, weil keine kostendeckenden Nutzungsentgelte durchgesetzt werden konnten.

Ende 2008 kündete Infratil daher an, die von der Hansestadt vertraglich zugesicherte Option zur Rückgabe der Anteile an der Flughafengesellschaft an die Stadt nutzen zu wollen. Im Oktober 2009 wurde dieser Schritt vollzogen und Lübeck musste ca. 27 Millionen Euro an Infratil zahlen.

Seither sucht die Stadt weiter vergeblich nach neuen Investoren und der FLG droht die Insolvenz.

**Was wollen die Flughafenbefürworter?**

Die Initiatoren des Bürgerbegehrens wollen, dass die Hansestadt Lübeck den Flughafen in Eigenregie ausbaut und bis Ende 2012 selbst betreibt, auch wenn kein privater Investor gefunden wird. Sie behaupten, dass

- die ersten beiden Ausbauphasen gem. Planfeststellungsbeschluss höchstens 4 Mio Euro kosten,
- und voraussichtlich insgesamt 3,5 Mio Euro Liquiditätsbedarf für die Jahre 2010 bis 2012 erforderlich sind.

Mit anderen Worten: es geht nach Ansicht der Initiatoren im Bürgerentscheid am 25. April um Kosten für den städtischen Haushalt von

**7,5 Mio Euro**

in den nächsten 3 Jahren für die ersten Anschub-Investitionen und den laufenden Betrieb.

**Worum geht es wirklich?**

Am 25. April geht es neben der berechtigten Kritik an Billigflug-Angeboten oder Aspekten des Lärm- und Klimaschutzes vor allem um die Auswirkungen des Flughafenausbaus für den städtischen Haushalt.

Die Zahlen im Bürgerbegehren waren bereits vor 3 Monaten falsch bzw. unvollständig. Sie mussten inzwischen auch von der Verwaltung deutlich nach oben korrigiert werden! Offensichtlich hatte diese in ihrem ersten sogenannten Take-Off-Konzept vom 21.12.2009 einzelne Ausbaukosten und vertragliche Verpflichtungen der FLG falsch angegeben.

Im fortgeschriebenen Take-Off-Konzept vom 10. März heißt es nunmehr:

**Summe der Investitionen in den nächsten 3 Geschäftsjahren:  
14,7 Mio Euro (statt 4,0 Mio Euro)!**

Zu den geplanten Investitionen kommen noch die jährlichen Betriebskosten hinzu. In der Gesamtbetrachtung der nächsten 3 Geschäftsjahre ergeben sich gem. Verwaltungsbericht Verluste von 5,8 Mio Euro zuzügl. Zinszahlungen von 5,2 Mio Euro.

**Summe der Betriebsverluste in den nächsten 3 Geschäftsjahren:  
11,0 Mio Euro (statt 3,5 Mio)!**

Mit anderen Worten: es geht im Bürgerentscheid am 25. April tatsächlich um Kosten von mindestens

**25,7 Mio Euro**

für die ersten Anschub-Investitionen und den laufenden Betrieb der nächsten 3 Jahre!  
Diese Zahlen haben die Initiatoren des Bürgerbegehrens bisher verschwiegen.

**Ist das schon alles?**

Der aktuelle Bericht der Verwaltung berücksichtigt nicht weitere kostenrelevante Entscheidungen bis Ende 2012, z. B. im Herbst 2011:

**Entscheidung zur Planung eines neuen Terminals**

...auf der Grundlage „betriebswirtschaftlicher Logik“. Denn die jetzigen Abfertigungsgebäude lassen ein jährliches Passagieraufkommen von ca. 1,5 Mio zu. Bei der Einrichtung einer Basis in 2011 wird diese Kapazitätsgrenze spätestens in 2014 erreicht sein. Es muss daher bereits im Jahr der Inbetriebnahme der Basis zumindest mit den Planungen eines neuen Terminals begonnen werden, wenn man die Entwicklungsziele des Flughafens nicht schon gleich zu Beginn in Frage stellen will! Planungskosten Terminal ca. **3,8 Mio Euro**  
Baukosten ca. 30 Mio Euro, Baubeginn spätestens 2013

**Was kommt noch dazu?**

Bis 2015 hat die Verwaltung Investitionen von **29,9 Mio Euro** (inkl. o.g. Investitionen von **14,7 Mio Euro**) ermittelt. Bis zum Vollausbau sind es nochmals weitere **37,2 Mio Euro**. Im aktuellen Take-Off-Konzept fehlt allerdings der 2. Bauabschnitt des Terminals mit **8,8 Mio Euro**.

In der Gesamtsumme des Vollausbaus ergibt das:

**75,9 Mio Euro**

**Welche weiteren Risiken gibt es?**

- Klage von Air Berlin wegen unzulässiger Vergabe von Beihilfen mit angeblicher Unbilligkeit der erhobenen Flughafenentgelte.
- Informationsbegehren der EU-Kommission wegen angeblicher ungenehmigter staatlicher Beihilfen. Strittig ist u. a. die Rechtmäßigkeit der Verlustübernahmen

von **15,861 Mio Euro** durch die Stadt als unzulässige Beihilfe seit 1995.

- Ryan Air wird wahrscheinlich wenige Jahre nach Einrichtung einer Basis den Bau eines Hangars zur Wartung der stationierten Flugzeuge fördern. Baukosten ca. **5 Mio Euro**.
- Marketingsupport bzw. Anlauffinanzierung für neue Fluglinien werden laut Bericht der Landesregierung inzwischen ausgeschlossen. Mit großer Sicherheit werden Billigfluggesellschaften dies aber nicht akzeptieren und sonstige Unterstützung einfordern, wie anderenorts üblich (Kosten ca. 100 TEuro je neuer Linie).
- Die angegebenen Investitionen über 75,9 Mio Euro umfassen noch keine Kosten für Entschädigungen, weitere Umweltschutzmaßnahmen, Preissteigerungen und bauübliche Abweichungen.
- Für fast alle Investitionen wird eine Förderquote von 75 % veranschlagt. Tatsächlich gilt dies nur im Einzelfall. Üblich sind 60 % und auch die nur für luftfahrtspezifische Infrastruktur oder Sicherheitsmaßnahmen und immer unter dem Vorbehalt der Haushaltslage!
- Die Prognosen gehen von einer konstanten Entwicklung der Flughafen-Entgelte durch den Hauptkunden aus. RyanAir erwartet aber von Lübeck eine deutliche Senkung der Entgelte. Erforderlich wären jedoch jährliche Erhöhungen um mindestens 5 %!
- In den Prognosen sind für die Endstufe des Wachstums Start- und Landefrequenzen von 6 pro Stunde (Null-Ausbau) bzw. 11 pro Stunde (Plan-Ausbau) unterstellt, die vermutlich den Bau einer zweiten Start- und Landebahn erfordern. Diese ist nirgends einkalkuliert.

**Wie ist die Rechtslage zum Ausbau?**

Am 3. März 2009 wurde seitens der Landesbehörden der sogenannte Planfeststellungsbeschluss (PFB) zum Flughafen-Ausbau erteilt. Dagegen wurde vom Oberverwaltungsgericht (OVG) Klage eingereicht. Auf Antrag der FLG 2009 wird der Planfeststellungsbeschluss derzeit nicht umgesetzt da Infratil als Investor ausgestiegen und damit die Finanzierung der Ausbaumaßnahmen nicht mehr gesichert ist. Der PFB geht noch von Kosten von ca. 67 Mio Euro aus.

Sollte der Bürgerentscheid positiv ausgehen, könnte das Verfahren wieder aufgenommen werden und zur Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses führen.

Insbesondere die Landesregierung stellt in ihrem Bericht vom 10. Februar 2010 zum Take-Off-Konzept aber deutlich in Frage, ob es überhaupt im Herbst 2010 eine positive Entscheidung des OVG zur Rechtskraft geben kann: „Der schwerwiegendste Mangel des Take-Off-Konzeptes besteht darin, dass es weder den Willen noch die Fähigkeit erkennen lässt, den gesamten PFB umzusetzen. Das OVG könnte daher die Planrechtferfertigung insgesamt verneinen. Entfielen die Planrechtferfertigung, würde der PFB keine Rechtskraft erlangen. Damit bestünde aber auch keine Rechtsgrundlage, um die Errichtung einer Basis zu ermöglichen, die im Konzept als Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit angesehen wird.“

Die Beschränkung des ersten Take-Off-Konzeptes auf einen Teilausbau würde wahrscheinlich verhindern, dass der PFB rechtskräftig wird.

Wenn das OVG dieser Einschätzung der Landesregierung folgt, kann nicht ausgebaut und keine Basis eingerichtet werden. Aus diesem Grund hat die Verwaltung ihr Konzept eilig überarbeitet. Vorgesehen ist nunmehr der

**VOLLAUSBAU (75,9 Mio Euro).**

**Kommt ein privater Investor?**

Die wenigen Investoren aus dem Interessenbekundungsverfahren 2009 stellten etliche Forderungen an die Stadt:

- Übernahme der Risiken der laufenden Rechtsverfahren (Air Berlin, EU-Kommission);
- Übernahme der mit dem Beschluss verbundenen Kosten für Lärmschutz und Entwässerung durch die HL: mind. 14,5 Mio Euro;
- Übernahme des Gesellschafterdarlehens von Infratil durch die Hansestadt: 33 Mio Euro;
- Übernahme der betrieblichen Verluste der FLG durch die HL bis zur Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und der endgültigen Entscheidung von Ryanair zur Errichtung einer Basis;
- Bekenntnis der HL oder/und des Landes SH zum Ausbau des Flughafens durch Beteiligung bei der Finanzierung der zukünftigen Investitionen.

**Ohne einen privaten Investor oder den Einstieg des Landes in den Betrieb des Regionalflughafens kann Lübeck dieses gigantische Projekt aber niemals stemmen!**

Das Land hat eine Beteiligung bereits abgelehnt, ein privater Investor ist nicht in Sicht. Infratil als globaler Kenner der Materie war ja gerade ausgestiegen, weil das wirtschaftliche Risiko zu groß ist.

Der Erfolg der Investorensuche ist in starkem Maße abhängig von der deutlichen Reduzierung finanzieller Risiken für einen potentiellen Käufer. Bei Billigfluggesellschaften und nur einem Hauptkunden ist und bleibt die FLG aber in einer dramatischen Abhängigkeitslage und jederzeit erpressbar. Intensive Bemühungen um weitere Fluggesellschaften für den Standort Lübeck, um das Risiko besser zu streuen, schlugen in der Vergangenheit immer wieder fehl – vor allem wegen der Nähe zu Hamburg, wo die meisten Gesellschaften bereits ansässig sind. Und die Kapazitäten von Fuhrsbüttel sind erst zu 2/3 ausgelastet.

Falls es überhaupt noch einen ernsthaften Interessenten gibt wird dieser sehr wahrscheinlich abwarten bis die Investitionen in eine funktionstüchtige Basis und die Umsetzung der Forderungen aus dem Planfeststellungsbeschluss seitens der Stadt komplett realisiert sind!

**Bis dahin hat Lübeck 75,9 Mio Euro investiert und weitere etliche Millionen jährliche Verluste eingefahren.**

**Was hat die Stadt eigentlich vom Flughafen?**

Nach der Regionalökonomischen Studie aus dem Planfeststellungsverfahren entstehen angeblich Effekte „für die Wirtschaftsregion Lübeck und die angrenzenden Gebiete (u.a. auch die Stadt Hamburg)“. Konkrete Aussagen für Lübeck werden nicht getroffen.

Durch abfliegende („outgoing“) Passagiere entsteht allerdings auch nicht unwesentlicher Kaufkraftexport aus der Hansestadt und der Region, der zu einem Verlust von Arbeitsplätzen führen kann. Denn Ryanair setzt hauptsächlich auf die bei Deutschen beliebten Ferienzele (Südeuropa, Nordafrika), so dass der Anteil der ankommenden („incoming“) Reisenden sinken wird.

Die steuerlichen Effekte auf Gemeindeebene werden mit 0,7 Mio. Euro angegeben. Nur ein Teil entfällt auf die Hansestadt und die Wirtschaftsregion Lübeck.

Flughafen und städtische Verwaltung werben immer wieder mit einem gewaltigen Anstieg von Arbeitsplätzen infolge des Ausbaus. Bis 2015 sollen bei 1,8 Mio. Passagieren insgesamt 746 Arbeitsplätze am Flughafen vorhanden sein, davon allein 355 bei der FLG. Die prognostizierten Personalkosten wachsen aber nur mäßig – d. h. es sind überwiegend Billiglöhne zu erwarten statt der versprochenen Beschäftigungseffekte. Da zunächst auch kein großes neues Fluggastterminal vorgesehen ist, stellt sich die Frage, wo die Arbeitsplätze denn überhaupt eingerichtet werden sollen? Eine massive städtische Fluggast-Förderung über den Verlustausgleich des Flughafens, die zu einem großen Teil auch dem Umland bis nach Hamburg zugute kommt, ist daher im Hinblick auf die Haushaltsituation der Stadt unverträglich und das Geld fehlt beim allgemeinen Tourismus-Marketing.

Die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Lübeck sollen mit ihren Steuergeldern einen Regionalflughafen ausbauen und betreiben, der im wesentlichen Effekte außerhalb der Stadt erzeugt. Aber das Land Schleswig-Holstein erklärt sich für nicht zuständig.

**Billigflüge zum Schuldenberg?**

„Zahlen die Steuerzahler die Rechnung für billige Flugtickets?“ so fragten die LN schon 2003. Ja, denn der Betrieb des Flughafens Lübeck ist abhängig von der Billigfluggesellschaft Ryanair. Diese Firma zahlt für die Nutzung des Flughafens so wenig, dass die Flughafen GmbH seit zehn Jahren mit steigenden Fluggastzahlen steigende Verluste erwirtschaftet, die die Stadt ausgleicht. Die Europäische Kommission und Gerichte befassen sich mit diesen Vergünstigungen, auch in Lübeck. Der Zehnjahresvertrag des Lübecker Flughafens mit Ryanair gilt als Geheimpapier, das nicht einmal von Bürgerschaftsmitgliedern gelesen werden darf.

Ryanair wurde, gemessen an Passagierzahlen, inzwischen zur größten Fluggesellschaft Europas. Jetzt, wo das anfängliche Wachstum der Billigfluggerei vorbei ist, will Ryanair noch weniger Nutzungsentgelte an die Regionalflughäfen zahlen. Der Flughafen Basel hat daher die Zusammenarbeit mit Ryanair gekündigt. Der Flughafen Hahn im Hunsrück verzichtete auf seinen so genannten Hahntaler, als Ryanair deswegen den Abzug von Hahn androhte. Der Flughafen Cardiff wurde von Ryanair nicht mehr angefliegen, als er seine Abfertigungsgebühren anbot. Wenn in Lübeck die Passagierzahlen steigen sollen, müssten laut Ryanair 'die Abfertigungsentgelte weiter deutlich sinken'.

Aber auch die Lübecker Ausbau-Pläne sind auf Ryanair zugeschnitten. Die Stadt soll durch eigene Investitionen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Fluggesellschaft Maschinen in Blankensee stationieren kann. Tatsächlich will auch nicht Ryanair eine Basis einrichten, sondern sich diesen Stützpunkt von der Stadt bezahlen lassen. Am irischen Flughafen Shannon hat Ryanair seit fünf Jahren eine Basis oh-

ne Erträge und verlangt deswegen nun weitere Vergünstigungen vom Flughafen. Billig werden die Tickets auch durch entsprechende Arbeitsbedingungen. Ver.di berichtet in 'Ausbeutung über den Wolken': 'Es gibt weder gewerkschaftliche Organisationen noch eine innerbetriebliche Personalvertretung. Ein großer Teil der Piloten und Flugbegleiter wird von Zeitarbeitsfirmen gestellt (ca. 50 %). Zu erwähnen ist dabei die Kampagne Ryan be fair im Internet, die von der britischen Transportarbeitergewerkschaft zur Etablierung einer Arbeitnehmervertretung initiiert wurde. Die Gewerkschaft ver.di und ehemalige Stewardessen, die als Leiharbeiterinnen bei Ryanair eingesetzt wurden, kritisieren, dass die zahlreichen Leiharbeiter faktisch nur die reine Flugzeit bezahlt bekämen, am Zielflughafen ohne gesonderte Entlohnung Kabinen inklusive Toiletten putzen müssten, nur 20 Tage bezahlten Urlaub im Jahr erhielten, bei Krankheit keine Lohnfortzahlung bekämen, sich mehrmals im Monat unbezahlt am Heimatflughafen in Bereitschaft halten müssten und laut Arbeitsvertrag bei Streik mit Entlassung zu rechnen hätten.'

**Wie wirkt Billigfliegen auf das Klima?**

Bei einem Flug von Hamburg nach Frankfurt erzeugt ein Passagier 120 kg Kohlendioxid, bei einer Intercity-Bahnfahrt nur 15 kg. Von Lübeck-Blankensee aus erfolgen Kurz- und Mittelstreckenflüge im Binnenland und Europa, bei denen die Treibstoff-intensive Phase des Starts und der Steigflug bis zur Reiseshöhe mehr CO2 erzeugen als der ganze Streckenflug. Wo immer es schnelle Bahnverbindungen gibt, ist die Reise mit dem Zug wegen des Klimaschutzes vorzuziehen.

Als Europäer würden wir damit auch zu einer gerechteren Verteilung der Verantwortung für das Klima der Erde beitragen: bei einem Flug von Lübeck nach Barcelona und zurück erzeugen wir in wenigen Stunden 800 kg Kohlendioxid. Ein Bürger Indiens erzeugt in einem ganzen Jahr durchschnittlich 900 kg dieses Treibhausgas. Wenn die Klimaerwärmung gebremst werden soll, müsste jeder Mensch auf der Erde mit seiner CO2-Erzeugung unter 3000 kg im Jahr bleiben. Aber allein in Europa erzeugen wir 8000 kg pro Person im Jahr.

Ein Billigflug wird auf mehrfache Art offen und versteckt subventioniert, sein wirklicher Preis ist höher. Die Beschleunigung der Klimaerwärmung durch zunehmenden Flugverkehr verursacht durch extremes Wettergeschehen Schäden, die wiederum Kosten für BürgerInnen und Staat zur Folge haben. Das scheinbar billige Flugticket wird von der Gesellschaft also teuer bezahlt.

**Was geschieht, wenn der Ausbau nicht kommt?**

Wird entschieden, den Flughafen nicht auszubauen, so gibt es verschiedene Möglichkeiten bis 2012:

- die vollständige Abwicklung,
- die Rückstufung auf einen Flugplatz für die allgemeine Luftfahrt ohne Linien- und Charterverkehr,
- den Erhalt eines Rest-Flugplatzes und die Nutzung eines maximal 100 ha großen Geländes im westlichen Teil.

In jedem Fall ist ein bis zu 2 Jahre dauerndes Genehmigungs-Verfahren zur jeweils bevorzugten Lösung erforderlich. Bis dahin obliegt der Stadt die allgemeine Betriebspflicht.

Den 130 Beschäftigten des Flughafens, davon 59 Teilzeitkräfte, hat die Bürgerschaft auf Antrag von SPD und Grünen am 26.11.2009 bereits den Schutz vor Arbeitslosigkeit zugesichert. Die Verwaltung veranschlagt derzeit ca. 6,3 Mio. Euro bis 2012 für Sozialplan und Auffangmaßnahmen.

Für den Fall der Abwicklung wird der Verlust bis 2012 mit ca. 23,9 Mio. Euro an einschließlich Unterhaltung, Sozialplan, Verfahrenskosten, laufenden Zinsen und Abschreibungen etc. angegeben. Hinzu kommen die 33 Mio. Euro an Verbindlichkeiten. Zukünftig sind voraussichtlich ca. 3,2 Mio. Euro jährlich an Zinsen und Tilgungen für die ALTEN Belastungen zu zahlen.

Im Fall der Nutzung der nicht geschützten verfügbaren Teile des Flughafenareals als Gewerbe- oder Wohnbauland kann die Belastung der Stadt allerdings weitgehend reduziert werden. Fachleute halten einen Verkaufserlös von 35 bis 45 Mio. Euro für realistisch.

**Wie geht es weiter?**

Die Gesamtschulden der Stadt belaufen sich inzwischen auf 1,3 Milliarden Euro und die Einnahmen brechen dramatisch ein. Der städtische Haushalt für das Jahr 2010 sieht ein Defizit von 105 Millionen Euro vor.

Lübeck muss deshalb seine knappen Haushaltsmittel konzentrieren auf die Erfüllung der Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge. Neben den zwingend notwendigen Ausgaben für die Infrastruktur und das Funktionieren des Alltags in der Stadt, sind das vor allem gesetzliche Leistungen im sozialen Bereich.

Eine kommunale Politik, die ihre Menschen und deren soziale Belange in den Mittelpunkt stellt, benötigt das vorhandene Geld für den Erhalt unserer sozialen und kulturellen Einrichtungen, für den Erhalt und Ausbau unserer Schulen und Kindertagesstätten, aber auch für die Instandsetzung der wintergeschädigten Straßen.

**Der Flughafen Lübeck-Blankensee hat keine wirtschaftliche Zukunft. Private Investoren sind nicht in Sicht. Lübeck kann es sich nicht leisten, noch weiteres Geld in eine Investitionsruine zu stecken.**

**Beim Bürgerentscheid am 25. April gibt es daher nur noch eine vernünftige Option:**

**NEIN zum Flughafenausbau!**

**Auffassung der Initiatoren des Bürgerentscheids**

Liebe Lübeckerinnen,  
liebe Lübecker,

am 25. April haben Sie die Möglichkeit, durch Abgabe Ihrer Stimme darüber zu entscheiden, ob der Lübecker Flughafen die Chance erhält, sich positiv weiterzuentwickeln oder – wie von SPD, Grünen und Linken gefordert – abgewickelt wird.

Nutzen Sie auch die Möglichkeit der Briefwahl ab dem 06. April.

Wir sprechen uns ohne Wenn und Aber für den Erhalt unseres Flughafens aus. Eine Aufgabe des Verkehrsflughafens hat neben dem Verlust von Arbeitsplätzen und wirtschaftlichen Entwicklungschancen für Lübeck auch gravierende finanzielle Folgen:

- Mit dem Verzicht auf das Engagement eines privaten Investors bliebe Lübeck auf den bisher entstandenen Infrastrukturkosten sitzen.  
**Kosten: mindestens 25,0 Mio. Euro**
- Die Schließung bzw. Herabstufung des Flughafens bedarf einer Genehmigung durch die Aufsichtsbehörden. Dieses Verfahren dauert bis zu 2 Jahre. So lange müsste die Stadt die Verluste tragen.  
**Kosten: über 15,0 Mio. Euro**
- Bisherige Aufwendungen für das Planfeststellungsverfahren müssten abgeschrieben werden.  
**Kosten: 6,8 Mio. Euro**
- Fördermittel des Landes müssten zurückgezahlt werden.  
**Kosten: mindestens 5,0 Mio. Euro**
- Für die vorhandenen Mitarbeiter/innen muss ein Sozialplan aufgestellt werden.  
**Kosten: bis zu 13,0 Mio. Euro**
- **Rückbaukosten für die Flughafenanlagen kämen noch dazu.** Bei Schließung des Flughafens ist nicht mit nennenswerten Erlösen zu rechnen, da der größte Teil des Geländes aus Naturschutzgründen nicht wirtschaftlich nutzbar wäre. Der Flughafen hingegen genießt Bestandsschutz

**Fazit:**  
das **Aus** für den Flughafen Lübeck-Blankensee **bedeutet**, dass die Stadt  
• **fast 32 Mio. Euro abschreiben** müsste und  
• **20,0 Mio. bis 33,0 Mio. Euro zusätzlich zu zahlen** hätte.

Die von Teilen der Flughafengegner favorisierte **Herabstufung zum Verkehrslandeplatz** wäre noch teurer. Dies würde zu dauerhaften Verlusten von 4,6 Mio. Euro jährlich führen. Die die Stadt Jahr für Jahr ausgleichen müsste. Hinzu kämen die Kosten für die Instandhaltung der Rollwege, die auch bei Weiterführung als Verkehrslandeplatz notwendig sind.

**Eine höchstens bis 2012 befristete Weiterführung des Flughafens in städtischer Regie ist deutlich vernünftiger:**

- Die Zusage von Investitionen (nach Abzug der Landesförderung) von etwa 7,0 Mio. Euro (erste Ausbaustufen gemäß Planfeststellungsbeschluss bis einschl. 2012) und für die – selbst im Abwicklungsfall anfallende! - Absicherung des Flughafenbetriebes für 3 Jahre (bis 2012) ermöglicht eine **gesicherte, nicht mehr angreifbare Ausbauplanung für den Flughafen.** Erst damit wird der Flughafen für einen privaten Investor hochattraktiv – **zum Nutzen der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger:**
- Bisherige Investitionen werden nicht vernichtet, **künftige Kosten minimiert und entfallen ab 2012,**



- Der Linienflugverkehr bleibt in Lübeck erhalten, zusätzlich werden **künftig noch mehr attraktive Flugziele** von Lübeck aus angefliegen,
- Die **Zahl der Fluggäste nach Lübeck (Touristen) steigt weiter**,
- Die **Zahl der Arbeitsplätze** im und am Flughafen sowie der mittelbar von ihm abhängigen Jobs **wächst spürbar**,
- Durch die verbesserte Erreichbarkeit wird die **Region Lübeck als Wirtschaftsstandort gestärkt**.

Sie möchten mehr wissen? Hier finden Sie von Flughafengegnern häufig verwendete Argumente und ihre Hintergründe:

**FALSCH: Regionalflughäfen rechnen sich nicht!**

**Richtig:** Regionalflughäfen können durchaus rentabel sein. Sie brauchen nur eine bestimmte Größe, um die Kosten zu decken. Der Flughafen Lübeck ist auf einem guten Weg. Eine schwarze Null im operativen Ergebnis ist ab 1,2 Mio. Passagieren erreichbar. Ein gutes Beispiel für einen bereits kostendeckend betriebenen Regionalflughafen ist der Flughafen Niederrhein-Weeze, dessen Betreiber am Flughafen Lübeck interessiert ist.

**FALSCH: Der Flughafen Lübeck bringt doch nichts und kostet nur!**

**Richtig:** Das Gegenteil ist der Fall: Der Flughafen ist ein großer Standortvorteil für Lübeck. Er sorgt für wachsenden Tourismus und mehr Gäste. Diese lassen Geld in Lübeck und Umgebung, was der ganzen Region nützt. Wenn der Flughafen nicht mehr existierte, würden Hotels und Einzelhandel den Wegfall von Einnahmen schmerzlich spüren. Quellen ist zu entnehmen, dass es seit Einführung von Ryanair-Linienverbindungen am Flughafen Lübeck einen Zuwachs von 45.257 Übernachtungen pro Jahr in Lübeck gegeben hat. Dies ergibt einen zusätzlichen Umsatz von 5,7 Mio. Euro für Lübecks Tourismuswirtschaft pro Jahr. Mit steigenden Passagierzahlen werden diese Zahlen wachsen. Der Tourismus sichert gegenwärtig rund 15.500 Arbeitsplätze in Lübeck.

Der Flughafen selbst schafft Arbeitsplätze und generiert Kaufkraft, die Lübeck und der Region zugute kommt. In einer Stadt mit über 12% Arbeitslosigkeit kann dieses Argument gar nicht genug betont werden. Am Flughafen Lübeck arbeiten 260 Frauen und Männer. Die Flughafen Lübeck GmbH hat seit 2000 92 neue Arbeitsplätze geschaffen. Bei der festen Stationierung von Flugzeugen entständen ca. 950 neue Arbeitsplätze pro 1 Mio. Passagiere.

Auch für Geschäftsreisende wird der Flughafen Lübeck immer wichtiger. Flughäfen sind Teil der Verkehrsinfrastruktur und Flughäfen sind Standortfaktoren für die Wirtschaft.

**FALSCH: Der Flughafen Lübeck ist ein Fass ohne Boden: Die Kosten werden ständig erhöht!**

**Richtig:** ist, dass weitere Investitionen für den Flughafen Lübeck nötig sind. Ein Großteil der Investitionen ist jedoch bereits getätigt. Um Planungssicherheit und die Voraussetzungen für mehr Passagierwachstum und damit auch weitere Arbeitsplätzen zu schaffen, sind im ersten Schritt ca. 4 Mio. Euro notwendig. Weitere Investitionen werden Schritt für Schritt getätigt werden müssen. Weiterer man die jetzt noch notwendigen Investitionen, schreibt man alle jemals getätigten Investitionen in den Flughafen ab. Weiterhin hat das Land Schleswig-Holsteineine Förderung von Infrastrukturprojekten von bis zu 75% zugesagt.

**FALSCH: Schließen wir den Flughafen, dann haben wir keine Kosten mehr!**

**Richtig:** Die Betriebsgenehmigung beinhaltet auch eine Betriebspflicht, daher ist ein Flughafen nicht einfach zu schließen. Die Schließung würde ein umgekehrtes Planfeststellungsverfahren mit sich bringen, welches langwierig und mit erheblichen Kosten verbunden ist. Auch würden alle Fluggesellschaften bei Schließungsabschluss sofort ihre Flugzeuge abziehen, was einen kompletten Einnahmeausfall bedeute, und somit die Verluste erheblich erhöht. Auch müsste für die Beschäftigten des Flughafens ein Sozialplan erstellt werden. Weiterhin müssten im Falle einer Schließung des Flughafens Lübeck bereits getätigte Investitionen in voller Höhe abgeschrieben werden und vom Land geförderte Maßnahmen in voller Höhe zurückgezahlt werden. Eine Abwicklung bzw. Schließung des Flughafens bedeutete somit höhere Kosten als die momentanen Verluste

**FALSCH: Ständig werden Routen gestrichen!**

**Richtig:** Sommer- und Winterflugpläne sind meistens unterschiedlich, da im Sommer andere Ziele als im Winter attraktiv sind. Dies ist an jedem Flughafen so. In letzter Zeit wurden Strecken gestrichen. Es kommen aber immer wieder auch neue Routen hinzu, gerade jüngst Edinburgh und Faro von Ryanair bzw. Kiew und Kattowitz von WizzAir, was das andauernde Vertrauen der Airlines in den Flughafen Lübeck beweist.

**FALSCH: Der Lübecker Flughafen ist überflüssig - man kann doch auch von Hamburg aus fliegen!**

**Richtig:** Sicherlich kann man auch ab Hamburg fliegen. Die beiden Flughäfen sind jedoch unterschiedlich positioniert und ergänzen einander daher optimal. Während Hamburg ein internationaler Flughafen ist, hat sich Lübeck auf den regionalen Low-Cost-Markt spezialisiert. Das ist so attraktiv, dass selbst Hamburger nach Lübeck fahren, um von hier aus zu fliegen.

**FALSCH: Die Investorensuche bringt doch nichts!**

**Richtig:** Es ist schwierig, einen Flughafen zu verkaufen, hinter dem die Stadt als Eigentümer nicht steht. Investoren brauchen Planungssicherheit durch einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Die Stadt ist weiterhin mit Interessenten im Gespräch, die nur auf diese Planungssicherheit warten. Daher ist es der richtige Weg, zunächst die notwendigen Mittel für den Ausbau bereit zu stellen und dem Flughafen Lübeck die Chance zu geben, profitabel zu arbeiten.

**FALSCH: Eine Rückstufung zum Verkehrslandeplatz spart Kosten!**

**Richtig:** Durch die Rückstufung zu einem Verkehrslandeplatz nimmt man dem Flughafen Lübeck jede Möglichkeit, Einnahmen zu generieren. Dann ist es gängigen Passagiermaschinen verboten, hier zu landen. Damit würde ein dramatischer Passagiereinbruch einhergehen. Ein Flughafen lebt jedoch von regelmäßigem Passagieraufkommen. Dazu gehören nicht nur die Landeentgelte, sondern insbesondere der Einzelhandel, der den größten Einnahmeanteil darstellt. Fallen all diese Einnahmequellen weg, spart das nicht Kosten, sondern erhöht sie!

**FALSCH: Die Rücknahme der Betriebsgenehmigung und eine Entbindung von der Betriebspflicht können von heute auf morgen erfolgen!**

**Richtig:** Die Betriebsgenehmigung beinhaltet auch eine Betriebspflicht! Daher ist ein Flughafen nicht einfach zu schließen. Der Verlust einer Betriebsgenehmigung wäre niemals wieder rückgängig zu machen. Eine Betriebsgenehmigung für Flughäfen wird heute in Deutschland praktisch nicht mehr erteilt. Somit wäre der Flughafen Lübeck niemals wieder zu reaktivieren.

**FALSCH: Landeentgelte müssen kostendeckend sein!**

**Richtig:** Die Landeentgelte sind in der Entgeltordnung des Flughafens Lübeck festgesetzt, vom Land Schleswig-Holstein genehmigt und gelten für jeden Nutzer des Flughafens. Landeentgelte setzen sich wie folgt zusammen: Sicherheitsgebühr, Start- und Landeentgelt, Terminalgebühr. Die Landeentgelte eines Flughafens sind durch Vorhalten großer Infrastruktur und Sicherheitsauflagen allein nicht kostendeckend,. Zu den Landeentgelten kommen andere wichtige Einnahmequellen hinzu, wie z.B. Einzelhandel, Vermietung und Verpachtung oder die Bereitstellung von Serviceleistungen. Die Aussage, dass die Verluste größer werden, je mehr Passagiere von Lübeck aus fliegen, ist falsch. Ganz im Gegenteil: Je mehr Passagiere von Lübeck aus fliegen, desto mehr Einnahmen werden generiert, was die Verluste minimiert und Gewinne ermöglicht.

**FALSCH: Der Flughafen ist eine Schande für den Umweltschutz!**

**Richtig:** Der Naturraum am Flughafen zeichnet sich durch das enge Nebeneinander von Technik und Natur aus. Daneben ist es aber auch Lebensraum von zahlreichen Tier- und Pflanzenarten. Am Flughafen Lübeck liegt der Grünflächenanteil über 75 %. In Lübeck haben sich Naturschutzverbände und Flughafen auf eine besonders innovative Art der Unterstützung geeinigt: In dem die Verbände den Planfeststellungsbeschluss anerkennen und so Planungssicherheit gewährleisten, fördert der Flughafen die umliegende Natur mit 2,5 Mio. Euro. Der Flughafen Lübeck wird im Zuge seines geplanten Ausbaus die Entwässerungseinrichtungen optimieren und dem Stand der Technik anpassen.

**FALSCH: Selbst das Land Schleswig-Holstein unterstützt den Flughafen Lübeck nicht!**

**Richtig:** Das Land Schleswig Holstein hat dem Flughafen Lübeck deutliche Unterstützung zugesagt. Bei Projekten mit besonderer landespolitischer Bedeutung wurde eine Förderquote von bis zu 75% der Kosten durch das Land in Aussicht gestellt. Die grundsätzliche Förderfähigkeit von Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens Lübeck wurde mit Schreiben vom 11.09.2009 vom Land noch einmal ausdrücklich bestätigt.

**FALSCH: Zu große Abhängigkeit von Ryanair: mit einer Fluggesellschaft kann das doch nichts werden!**

**Richtig:** Ryanair ist momentan der größte Kunde am Flughafen Lübeck. Ryanair ist die in Europa am stärksten wachsende Airline. Ryanair befördert mehr Passagiere als Lufthansa. Also ein starker Partner für Lübeck! Auch WizzAir hat gerade zwei neue Ziele ab Lübeck in den Flugplan aufgenommen. Darüber hinaus ist der Flughafen Lübeck mit vielen weiteren Fluggesellschaften im Gespräch. Realistische Chancen auf neue Fluggesellschaften und Linien wird es jedoch erst geben, wenn der Flughafen Planungssicherheit bietet.

**FALSCH: Ryanair erpresst und schließt Knebelverträge ab!**

**Richtig:** ist, Ryanair betreibt eine unkonventionelle Geschäftspolitik Die Iren sind gute Geschäftsleute und starke Verhandlungspartner, dafür bringen sie im Gegenzug viele Passagiere nach Lübeck, was der lokalen Wirtschaft und dem Tourismus zugute kommt.

**FALSCH: Ryanair wird niemals eine Base in Lübeck einrichten!**

**Richtig:** Ryanair hat bereits mehrmals deutlich gemacht, dass sie bereit sind, in Lübeck eine Base zu eröffnen. Entgegen anders lautender Aussagen wiederholt Ryanair diese Absichtserklärung auch in regelmäßigen Abständen, zuletzt auf einer Pressekonferenz am 26. Februar 2010. Allerdings muss die Hansestadt Lübeck dazu ihre Hausaufgaben machen und die Mittel zur Verlegung der Landesgrenze 07 und zum Upgrade des ILS zur Verfügung stellen. Lübeck muss hier für seine Kunden in Vorleistung gehen, erst dann und mit dieser Planungssicherheit kann und wird eine Fluggesellschaft Flugzeuge in Lübeck stationieren. Weiterhin sind Diskussionen und Gespräche mit Fluggesellschaften streng vertraulich, um unter wettbewerbsrechtlichen Gesichtspunkten Konflikte mit anderen Fluggesellschaften zu vermeiden. Auch die Landesregierung sieht dies so: „Am Willen von Ryanair, eine Basis in Lübeck zu errichten, ist dabei kein grundsätzlicher Zweifel angezeigt.“ (vgl. Drucksache 17/238 Landesregierung S.5).

**FALSCH: Wenn Ryanair eine Base aufmacht, muss der Flughafen (die Stadt) einen Hangar bauen.**

**Richtig:** ist, dass Ryanair bei Einrichtung einer Base Unterstellmöglichkeiten benötigt. Diese werden entweder von der Fluggesellschaft selbst errichtet, oder bestehende leere Hangars werden angemietet. Es entstehen also weder dem Flughafen noch der Hansestadt Lübeck Kosten dafür.

**Wir fassen zusammen:** Der Bürgerentscheid, zu dem die Lübeckerinnen und Lübecker am 25. April aufgerufen sind, ist eine Entscheidung für oder gegen den Lübecker Flughafen, die damit verbundenen Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck und die Chancen für Standortentwicklung, Arbeitsplätze und städtische Attraktivität.

Der Flughafen ist ebenso wenig ein reines Prestigeprojekt, wie es die Anbindung an das Schienennetz im 19. Jahrhundert oder der Ausbau des Lübecker Seehafens im 20. Jahrhundert war. Vielmehr ist es die Verantwortung einer umsichtigen Standortentwicklung, eine möglichst optimale Erreichbarkeit der Stadt sicherzustellen.

Lübeck hat in den letzten Jahrzehnten viele Rückschläge hinnehmen müssen. Das beinahe vollständige Ende der Werften, die Aufgabe der Metallhütte und großer Bereiche der vorhandenen Industrie hat unsere Stadt vor die Herausforderung gestellt, sich neu aufzustellen. Heute kann Lübeck als Stadt im Herzen eines vereinten Europas mit neuen Schwerpunkten aufwarten:

**Chronologie**

Im Vorwege zu dem anstehenden Bürgerentscheid waren durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck folgende Berichte und Vorlagen des Bürgermeisters sowie Anträge der Fraktionen im Hinblick auf den angekündigten und zum 30.10.2009 vollzogenen Ausstieg des privaten Mehrheitsgesellschafters Glasgow Prestwick Airport Ltd. aus der Flughafen Lübeck GmbH (FLG) zu Fragen betreffend Neu-Investorensuche und künftige, finanzielle Ausstattung der FLG behandelt und die dargestellten Beschlüsse gefasst worden.

(Anm: Die in Spalte 2 enthaltene Nummerierung verweist auf Materialien, die sowohl im Internet als auch in den am Schluss dieser amtlichen Bekanntmachung genannten Stellen zur Einsichtnahme öffentlich ausgelegt werden.)

Sitzung der Bü-schaft	Unterlagen Lfd. Nr. u. Titel	Hauptbeschlusspunkte	Votum
28.05.2009	<b>M 1)</b> Vorlage Drs 740 v. 13.05.09	Ziff 1: Sachstand Neu-Investorensuche Ziff 2: Mittelbewilligung für Berater Ziff 3: Genehmigung FLG-Investments	Kenntnisnahme vertagt vertagt
25.06.2009	<b>M 2)</b> Vorlage Drs 740 (AT-Deckblatt) v. 09.06.09 incl.  <b>M 3)</b> Berichts-anlage für den Hauptausschuss v. 03.06.09	Ziff 2: Mittelbewilligung für Berater Ziff 3: Genehmigung FLG-Investments Neue Ziff 4: Ermächtigung an HA Antworten auf vorab gestellte Fragen	im Hauptausschuss beschlossen Kenntnisnahme beschlossen Kenntnisnahme
16.07.2009	<b>M 4)</b> Vorlage Drs 914 (AT) v 16.07.09	Stand Interessenbekundung, Beratungsbudgetbewilligung	beschlossen
29.10.2009	<b>M 5)</b> Vorlage Drs 62 v. 15.10.09 „Stand Partnersuche u weitere Entwicklung“  <b>M 6)</b> EG zur Drs 62 v. 29.10.09 „Stand Partnersuche u w Entw.“  <b>M 7)</b> interfr. Antrag Drs 102 AT (SPD, B90/Grüne)	Ziff 1, 4, 5: Kenntnisnahme Put-Ausübung und dessen Bezahlung, Weiterverpflichtung des Geschäftsführers, Erklärung eines Rangrücktritts Ziff 2, 3: Aufsichtsratsmandate Diverse Berichtsaufträge und Nachfragen	vertagt vertagt beschlossen
26.11.2009	<b>M 8)</b> Bericht Drs 148 v. 11.11.09 „Antworten zu Nachfragen zu Drs 62“ <b>M 9)</b> Rede des FLG-Geschäftsführers Tom Wilson <b>M 10)</b> interfr. Antrag Drs 184 (SPD/Grüne)  <b>M 11)</b> interfr. Antrag Drs 177 (CDU, BfL, FDP)	Antworten zur Drs 102  Liquiditätssicherung bis Ende März 2010, Frist für Investorensuche bis Ende Februar 2010 Bekanntnis zu den Arbeitsplätzen, Konzeptauftrag	zusammen mit Drs 62 zurückgewiesen Kenntnisnahme beschlossen abgelehnt
28.01.2010	<b>M 12)</b> interfr. Antrag Drs 212 AT (B90/SPD/Linke)  <b>M 13)</b> Antrag FDP Drs 193	Liquiditätssicherung bis Ende Oktober 2010, Verhandlungs- und Berichtsaufträge Fortführung der FLG bis Ende 2012	beschlossen  vertagt, auch am 25.02.10
25.02.2010	<b>M 14)</b> Bericht Drs 205 v. 16.12.09 „Take-off Konzept“ <b>M 15)</b> Bericht Drs 259 v. 08.02.10 „FLG- weitere Entwicklung“ <b>M 16)</b> Vorlage Drs 248 v. 27.01.10 + Ergänzungsblatt <b>M 17)</b> Nicht-öffentlicher Bericht Drs 260 v. 04.02.10 „FLG - Finanzierung Sommerflugplan“ u. Ergänzungsblätter vom 23.02. <b>M 18)</b> Antrag SPD/Linke/B90 Drs 326 „Haushaltsbegleitbeschluss“ <b>M 19)</b> Antrag B90 Drs 291	Kenntnisgabe des vom Land SH geforderten FLG-Fortführungskonzeptes Einzelne Sachstände Erklärung eines Rangrücktritts (nur Deckblatt) Liquiditätsbedarf bis Ende Oktober 2010 FLG-Mittel nicht veranschlagt, Berichtsaufträge FLG soll neue kostendeckende Verträge mit den Airlines abschließen	Kenntnisnahme Kenntnisnahme vertagt Kenntnisnahme beschlossen zurückgezogen 25.03.2010
25.03.2010	<b>M 24)</b> Bericht Fortschreibung Take-off-Konzept einschl. Ergänzungsblatt  <b>M 25)</b> Prüfungsbericht 23.3.10 RPA „Wirtschaftliche Situation der Flughafen Lübeck GmbH“ einschl. Stellungnahme der Verwaltung	Erläuterung Best-case, Middle-case, Worst-case; Business- und Investitionsplanung	vertagt  vertagt

**Ergänzende Unterlagen (des Landes) mit Flughafenbezug:**

**M 20:** Vorstellung „Take Off-Konzept“ im Wirtschaftsausschuss des S-H Landtages am 13.01.2010 mit Umdruck 17/156 (lfd. 22).

**M 21:** „Take Off-Konzept“ der Hansestadt Lübeck (als Drs Umdruck 17/156).

**M 22:** Der im Wirtschaftsausschusses des S-H Landtages am 13.01.2010 zum „Take-off Konzept“ beschlossene Antrag (Drs Umdruck 17/197). Das Protokoll dazu ist hier zu finden: [http://www.landtag.ltsh.de/infotehk/wahl17/aussch/wirtschaft/niederschrift/2010/17-005\\_01-10.html](http://www.landtag.ltsh.de/infotehk/wahl17/aussch/wirtschaft/niederschrift/2010/17-005_01-10.html)

**M 23:** Der von der Landesregierung daraufhin erstellte Bericht „Entwicklungsperspektive des Flughafens Lübeck-Blankensee“ (Drs Umdruck 17/238). Das Protokoll der entsprechenden Landtagsberatung ist hier zu finden: [http://www.landtag.ltsh.de/plenumonline/februar2010/texte/53\\_flughafen-luebeck.htm](http://www.landtag.ltsh.de/plenumonline/februar2010/texte/53_flughafen-luebeck.htm)

Die amtliche Bekanntmachung über die Auffassungen der Lübecker Bürgerschaft und der Initiatoren sowie die darin genannten Materialien sind zusätzlich zur

Vorzügliche Hochschulen, ein Seehafen mit Zukunft, eine attraktive Innenstadt und das Seebad Travemünde, die aufstrebende Nahrungsmittelindustrie und die Global Player der Medizin- und Sicherheitstechnik.

Lübecks Zukunft gehört der Logistik, dem Tourismus, der Nahrungsmittelindustrie, der Medizin- und Sicherheitstechnik und der Wissenschaft. Um all diese Bereiche in unserer Stadt zu halten und auszubauen bzw. noch attraktiver zu gestalten, **benötigen wir Infrastruktur**, die der in anderen Standorten entspricht oder gar überlegen ist.

Ein funktionierender und wirtschaftlich arbeitender Flughafen ist und bleibt für uns daher unverzichtbar. Auch wir sind nicht der Meinung, dass ein dauerhaft defizitär arbeitender Flughafen von der Stadt subventioniert werden sollte. Aber wir sind fest davon überzeugt, dass nach den erforderlichen Investitionen, der Rechtssicherheit durch den Planfeststellungsbeschluss und der Umsetzung der bereits erfolgten Zusage der Fluggesellschaft Ryanair, in Lübeck Flugzeuge zu stationieren, sich ein Käufer für den Flughafen findet und diesen **ohne Zuschüsse der Hansestadt Lübeck betreibt**.

Die Chance, sich derartig am Markt zu behaupten, ist dem Flughafen bisher verwehrt worden. Ein Planfeststellungsbeschluss, der vor Gericht gekippt worden ist und die von SPD, B'90/Die Grünen und Die Linke verschleppte Umsetzung des zweiten Beschlusses von 2009 verhindert daher weiterhin, **dass der Flughafen seine Stärken unter Beweis setzen und wirtschaftlich arbeiten kann**.

Lübeck ist eine **weltoffene Stadt**. Wir begrüßen Gäste ebenso herzlich wie Neubürger, ganz gleich woher sie kommen mögen. Auch für den kulturellen Austausch in einer globalisierten Welt des 21. Jahrhunderts ist der wachsende Flugverkehr daher unverzichtbar. Gleichzeitig sollten die Belastungen für die **Umwelt und das Klima** durch Flugzeuge so gering wie möglich gehalten werden. Doch sollten sich alle Lübeckerinnen und Lübecker über eines im Klaren sein: **Wird den Flugzeugen die Möglichkeit genommen, in Lübeck zu landen, werden sie es woanders tun!** Dem Klima ist damit nicht geholfen, der Stadt und unserer Entwicklung dafür aber sehr geschadet.

Daher sind Sie, die Lübeckerinnen und Lübecker, nun am Zug: Stimmen Sie mit uns für den Betrieb des Flughafens durch die Stadt bis 2012, die Umsetzung der für die Stationierung und Steigerung der Passagierzahlen notwendigen Investitionen und die weitere Suche nach einem Investor. **Sie stimmen damit auch gegen die Abwicklung oder Rückstufung des Flughafens, die ausschließen würde, dass in Lübeck jemals wieder ein Flughafen betrieben werden kann.** Der Bürgerentscheid am 25. April hat daher auch eine Wirkung für Ihre Kinder und Enkel, die in Lübeck eine Zukunft haben wollen.

Mit über **40.000 gültigen Unterschriften** haben die Lübeckerinnen und Lübecker zum Jahreswechsel 2009/2010 deutlich gemacht, dass sie das Heft des Handels in der Hand behalten wollen. Der durch die Unterschriften erzwungene Bürgerentscheid bietet die historische Chance, eine Entscheidung der Lübecker Politik zu korrigieren.

Sie wären hierbei **nicht alleine**. So haben sich u.a. die Industrie- und Handelskammer IHK zu Lübeck, der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband Lübeck (DEHOGA), der Lübecker Verkehrsverein, die Lübecker Kaufmannschaft, sowie CDU, Bürger für Lübeck und FDP für den Erhalt des Flughafens stark gemacht.

**Wir bitten Sie:** Nehmen Sie in jedem Fall Ihr Wahlrecht wahr. Sie machen damit auch deutlich, dass Sie das selbst erkämpfte Recht auf Beteiligung nicht aufgeben wollen.

Veröffentlichung im Internet unter [www.luebeck.de](http://www.luebeck.de), [www.travemuende.de](http://www.travemuende.de) und [www.buergerentscheid.luebeck.de](http://www.buergerentscheid.luebeck.de) an folgenden Stellen zur Einsichtnahme während folgender Öffnungszeiten ausgelegt:

Rathaus - Pförtnerloge am Haupteingang		mo - fr: 9:00 - 18:00 Uhr
Stadtteilbüro -jeweils Wartebereich-	Innenstadt Moising St. Gertrud St. Lorenz Kücknitz	jeweils mo + di 8:00 - 14:00 Uhr do. 8:00 - 18:00 Uhr fr. 8:00 - 12:00
Stadtteilbüro - Wartebereich-	Travemünde	di. 8:00 - 14:00 Uhr fr. 8:00 - 12:00 Uhr
Lübeck, den 26.03.2010	Hansestadt Lübeck - Der Bürgermeister - Bürgermeisterkanzlei -	