

Sachbearbeitender Bereich:

Lübeck, den 13.05.2009

**1.203 - Beteiligungscontrolling**

Sachbearbeiter:

Telefon:

Az.: 203.42.FLG.91.00

Jörg Kaminski

2031

Oliver Groth

1002

**2.280.1 - Flughafenkoordinatorin**

Conja Grau

5906

Drucksache Nr. 740

zu Punkt \_\_\_\_\_ der Tagesordnung

## Vorlage

Vertraulich - Nicht für die Öffentlichkeit bestimmt!

### Gegenstand:

**Flughafen Lübeck - Weitere Entwicklung und Suche nach einem neuen Partner**

### **Beschlussvorschläge:**

1. Die Bürgerschaft nimmt den Bericht (siehe Anlage 1) der Verwaltung zu den Entwicklungschancen, Handlungsoptionen und zum weiteren Verfahren bei der Suche nach einem neuen Investor für die FLG zur Kenntnis.
2. Für die rechtliche Beratung der Hansestadt Lübeck im Transaktionsprozess werden im Haushaltsjahr 2009 gem. § 82 GO bei Hhst. 0302.6520 - Steuerung von Beteiligungen/Gutachten € 100.000 überplanmäßig bewilligt. Die Deckung erfolgt aus den Hh-Stellen 0600.6520 R (IT-Service - Gutachten - Rest; 35 T€) und 8209.1790 (Lübeck Port Authority - Zuweisungen von doppischen Pilotbereichen; 65 T€)
3. Die Bürgerschaft ermächtigt den Gesellschaftervertreter einem Budget der FLG für „Zugelassene Investitionen“ bis zu einer Höhe von 330.000 € zuzustimmen.

**Begründung:** zu Beschlusspunkte 2 und 3: siehe Anlage 2

### **Verfahren:**

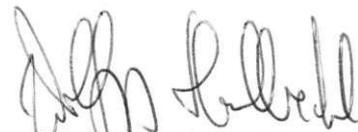
1. Welche Bereiche sind beteiligt?  
Ergebnis: 1.201 - Haushalt u Steuerung: zustimmend,.  
1.300- Recht: Kenntnisnahme

Eine Beteiligung von Kindern/Jugendlichen nach § 47f GO ist nicht erfolgt.

2. Finanzielle Auswirkungen?  
a) T€ 100 Mehrausgabe bei HhStelle 0302.6520  
b) Die Kosten der Transaktionsberatung bei der FLG werden im IV. Quartal 09 zu übernehmen sein.

3. Die Maßnahme ist freiwillig
4. Die Entscheidung trifft: Bürgerschaft
5. Beraten im: Hauptausschuss am

  
Bernd Saxe  
Bürgermeister

  
Wolfgang Halbedel  
Senator

Anlagen:

## **Anlage 1:**

### **1. Entwicklungschancen für den Flughafen Lübeck**

Seit mehr als 100 Jahren wird Luftfahrt in Lübeck betrieben. In den 1920er und 1930er galt Lübeck als das Luftverkehrskreuz für den Norden Europas. Seit den 1930er Jahren konzentrierte sich der Luftverkehr auf den Flugplatz Blankensee. Nach dem 2. Weltkrieg und der Berliner Luftbrücke versank der Flugplatz durch die Teilung Deutschlands in einen Dornröschenschlaf. Betreiber des Flugplatzes ist die Flughafen Lübeck GmbH (FLG), die vor 2005 zu 100 % im Eigentum der Hansestadt Lübeck war. Seit 2005 hält Infratil (bzw. die Infratil-Tochter Glasgow Prestwick Airport Ltd.) 90 % der Gesellschafteranteile an der FLG, die restlichen 10 % verbleiben bei der Hansestadt Lübeck.

#### **1.1 Entwurf Luftverkehrskonzept der Bundesregierung (2008)**

##### **1.1.1 Allgemeine Entwicklung im Luftverkehr**

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

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

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

*Freistaat Bayern am Flughafen Nürnberg,  
Freistaat Sachsen an den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden,  
das Land Rheinland-Pfalz am Flughafen Frankfurt-Hahn,  
Thüringen am Flughafen Erfurt,  
Freie und Hansestadt Bremen am Flughafen Bremen,  
Niedersachsen am Flughafen Hannover-Langenhagen und  
Nordrhein-Westfalen am Flughafen Köln/Bonn.*

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

Im Hinblick auf die Konkurrenz der Regionen im erweiterten Europa und den gleichzeitigen Rückgang traditioneller Standortbindungen der Wirtschaft ist eine Region auf einen eigenen

Anschluss an das europäische Luftverkehrsnetz angewiesen. Gerade bei der Ansiedlung von Unternehmen ist ein leistungsfähiger Verkehrslandeplatz oder Regionalflughafen ein wichtiges Argument für die Standortwahl und damit für die regionale Wirtschaftsförderung. Um dem wachsenden Luftverkehrsaufkommen der Bundesrepublik Deutschland Rechnung zu tragen, bedarf es der Verfügbarkeit und einer entsprechenden qualitativen Ausstattung von regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen.

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

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

### **1.1.2 Low Cost-Verkehr**

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

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

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

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

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

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

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

## 1.3 Wachstumspotenzial des Lübecker Flughafens

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

Tabelle 1: Entwicklung der Passagierzahlen am Flughafen Lübeck

Entwicklung der Passagierzahlen	
1998	107.486
1999	97.396
2000	184.622
2001	231.094
2002	270.188
2003	539.580
2004	598.777
2005	715.731
2006	677.638
2007	612.858
2008	544.339
2009	800.000

Quelle: Flughafen Lübeck GmbH

Mit dem Sommerflugplan 2009 bedient Ryanair von Lübeck aus acht Flugziele. Ein weiterer Anbieter ist Wizzair mit einer Verbindung nach Danzig. Nicht zuletzt mit Aufnahme der Linienverbindungen von Ryanair nach Palma, Alicante und Alghero in den Sommerflugplan rechnet die FLG mit einem Aufkommen von bis zu 800.000 Passagieren und übertrifft damit das bisherige Spitzenjahr 2005 an (siehe Tabelle 1).

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

Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass im Ausbaufall (planfestgestellt) das Potenzial des Flughafens für das für das Jahr 2020 bei 3,25 Millionen Passagieren und 48.400 Flugbewegungen (siehe Tabelle 2) liegt. Im Nullfall, d.h. ohne planfestgestellten Flughafenausbau, liegt die Prognose bei 1,8 Millionen Passagieren und 35.800 Flugbewegungen (zum Vergleich 2008: 17.281 Flugbewegungen).

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

*Tabelle 2: Prognose Passagieraufkommen Flughafen Lübeck 2010/2020 für Ausbau- und Nullfall*

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

Quelle: Desel Consulting, Airport Research Center (2007)

Der Break-Even-Point des Flughafens liegt bei etwa 1,5 Millionen Passagieren. Ohne Flughafenausbau ist dieser Break-Even nur knapp bzw. erst sehr viel später zu erreichen.

## 1.4 Regionalökonomische Effekte des Lübecker Flughafens

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

### 1.4.1 Beschäftigung- und Einkommenseffekte

*Empirica* kommt für das Jahr 2005 zum Ergebnis, dass vom Flughafen Lübeck direkt 258 Arbeitsplätze<sup>1</sup> abhängig sind (siehe Tabelle 3). Hierzu zählen die Beschäftigten der 18 auf dem Flughafengelände angesiedelten Unternehmen und Behörden. Werden die indirekten, induzierten und katalytischen Arbeitsplätze hinzu gerechnet, entfaltet der Flughafen bereits heute einen Beschäftigungseffekt von 911 Arbeitsplätzen (davon 373 in der Region) mit einer Bruttowertschöpfung von 36,4 Millionen EUR und einer Lohn- und Gehaltssumme von 16,1 Millionen EUR.

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

<sup>1</sup> Zur Definition der Beschäftigungs-/Wertschöpfungseffekte nach *empirica*:

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

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

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

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

Tabelle 3: Beschäftigungs- und Einkommenseffekte des Flughafens Lübeck

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

Quelle: empihca, Aring und Klophaus (2007)

#### 1.4.2 Tourismus

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

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

Eine Untersuchung der Landesverkehrsgesellschaft (LVS) im Zuge der Einrichtung eines Bahnhaltdepotpunkts hat ergeben, dass 29,2 % der ankommenden Passagiere als Ziel Hamburg haben. Bei 42 % ist das Ziel Schleswig-Holstein. In Lübeck bleiben 11,6 %. Die positiven Auswirkungen des Flughafens für den Lübecker Incoming-Tourismus sind beispielhaft an den Fluggästen aus Italien zu beobachten. Seit Aufnahme der Flugverbindungen nach Pisa und Bergamo im Jahr 2003 verdoppelte sich die Anzahl der Übernachtungen von italienischen Touristen in Lübeck auf 14.500. Diese Entwicklung ist auch bei den Touristen aus Großbritannien zu beobachten. Deren Anzahl der Übernachtungen verdoppelte sich im Zeitraum 2000 bis 2005 auf 17.000.

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

Die Wertschöpfung bei mindestens einer Übernachtung liegt lt. *DWIF München (2002)* bei 93,30 EUR. Werden die Zahlen aus der Potenzialanalyse für den Ausbaufall 2020 zugrunde gelegt und wird ein Anteil von 50 % an Incoming-Tourismus unterstellt, ergibt sich für die Tourismuswirtschaft ein Umsatzeffekt p.a.:

Gesamt Incoming:	151,6 Millionen EUR
davon Schleswig-Holstein:	63,7 Millionen EUR
davon Lübeck:	17,6 Millionen EUR

### **1.4.3 Fiskalische Effekte**

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

## **2. Planfeststellungsverfahren**

Der am 03. März 2009 bekannt gegebene Planfeststellungsbeschluss ist entscheidend für die weitere Entwicklung des Lübecker Flughafens und seines zukünftigen wirtschaftlichen Erfolgs. Dann können die Voraussetzungen z.B. für die Einrichtung einer Base geschaffen werden, die notwendig für eine feste Stationierung von Verkehrsflugzeugen vor Ort mit entsprechenden direkten z.B. Beschäftigungseffekten ist. In der Folge ist dann in kurzer Zeit mit einem Wachstum auf 1,5 Millionen Passagiere zu rechnen, nicht zuletzt auch durch die enge geschäftliche Verbindung mit einem starken Player im sich zwangsläufig konsolidierenden Luftverkehrsmarkt. Das erhöht auch die Chancen für die regionalen Flughäfen wie den Flughafen Lübeck und unterstreicht einmal mehr die hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens insbesondere für den Tourismus.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden rund 50 Stellungnahmen betroffener Fachbehörden und anderer Stellen ausgewertet. Hinzu kamen ca. 4.000 Einwendungen. Für die Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen wurden zwölf Verhandlungstage benötigt.

Der Beschluss erlaubt u.a. nachfolgende Ausbaumaßnahmen:

- Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.257 Meter,  
Erweiterung der Vorfeldflächen,
- Installation Instrumentenlandesystem Allwetterstufe II/III (ILS CAT II/III) in Betriebsrichtung 07 für den Anflug von Westen,  
Errichtung von Abfertigungsgebäuden und  
Neuordnung der Entwässerung.

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

- Verbot von reinen Frachtflügen in der Nachtzeit (22.00 bis 06.00 Uhr).  
Planmäßige Starts und Landungen bis 23.30 Uhr und ab 05.30 Uhr.
- Wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe nur in der Tagzeit (06.00 bis 22.00 Uhr).
- Schallschutzmaßnahmen:
  - o für Altenpflegeheime in Groß Grönau und Lüdersdorf und dem Grunde nach für die Kita im Ausbildungspark Blankensee,
  - o auf Antrag für die Schulen in Wulfsdorf und Waldschule Groß Grönau,
  - o nach Prüfung für die Kitas in Wahrsow und Krummesse (Sonnenhaus).

Im Vorwege des Planfeststellungsantrages haben die FLG, die Hansestadt Lübeck sowie die Natur- und Umweltschutzverbände eine Einigung über die naturschutzrechtlichen Belange herbei geführt. Die sieht unter anderem vor, dass die FLG insgesamt 2,5 Millionen € als Zu-stiftung in eine Naturschutzstiftung „Grönauer Heide“ leistet. Der erste Teilbetrag in Höhe von 1,25 Millionen € wurde bereits geleistet. Die Restzahlung wird fällig bei Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses oder vorher, wenn vom Beschluss ganz oder teilweise Gebrauch gemacht wird.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann gemäß § 74 VwGO innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Beschlusses Klage beim OVG Schleswig erhoben werden. Klagen haben nach dem Luftverkehrsgesetz keine aufschiebende Wirkung, diese könnte nur auf Antrag eines Klägers durch das OVG Schleswig angeordnet werden.

Nach verwaltungsinterner Prüfung und nach Rücksprache mit der FLG wurden seitens des Vorhabenträger und der Hansestadt Lübeck keine Rechtsmittel eingelegt. Die Nachtflugregelung berücksichtigt im Rahmen der durch die Rechtsprechung gezogenen Grenzen die betrieblichen Erfordernisse der FLG und ihrer Nutzer. Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Belange wurde im Vorwege die Mediationsvereinbarung geschlossen, die von den Verbänden, der FLG und der Hansestadt Lübeck mitgetragen wird. Ferner wurde darin vereinbart, dass die Planfeststellung der bestehenden Flugplatzanlage nunmehr durch die Mediationsvereinbarung erfüllt ist.

Bislang eingegangen ist zum Zeitpunkt der Abfassung dieser Vorlage eine Klage der Gemeinde Groß Grönau gegen den Planfeststellungsbeschluss u.a. wegen:

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

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

Nach dem Eintritt der Bestandskraft bzw. der gerichtlichen Ablehnung einer Anordnung der aufschiebenden Wirkung, die für den Herbst 2009 erwartet wird, wird die Phase 0 beim Flughafenausbau umgesetzt. Hierzu ist vorgesehen, die Landeschwelle 07 der Start- und Landebahn um 120 Meter nach Westen zu verlegen, die Anflugbefeuerung entsprechend anzupassen und das ILS CAT II/III zu installieren. Die hierfür notwendige Investitionssumme liegt im Jahr 2009 bei rund **einer Million €** und wird dann von der FLG getätigt. Diese Investition bedarf laut Gesellschaftervertrag der Genehmigung durch die Gesellschafter. Diese Maßnahmen reichen aus, um eine Base zur Stationierung von Verkehrsflugzeugen einzurichten und ein Aufkommen von bis zu 1,5 Millionen Passagieren abzufertigen.

Entscheidend für die Umsetzung der Investitionsmaßnahmen sind Gespräche mit dem Hauptkunden des Flughafens über weiteres signifikantes Geschäftswachstum, das einen Ausbau rechtfertigen würde. Hierzu gehören auch Überlegungen zur Einrichtung einer Base. Sollten die Gespräche im Frühjahr dieses Jahres erfolgreich verlaufen, würde die Umsetzung dieser Maßnahme aus Sicht der Gesellschafter im Herbst 2009 erfolgen.

Damit würden sich die „Zugelassenen Investitionen“ gemäß der 3. Ergänzungsvereinbarung zum Beteiligungsvertrag zwischen Infratil und der Hansestadt Lübeck um diese Investitionssumme erhöhen. Hinzu käme dann als Planfeststellungskosten die fällige Restzahlung aus der Mediationsvereinbarung i.H.v. 1,25 Millionen €.

Die Bürgerschaft hat bereits in ihrer Sitzung am 27.11.08 den Satzungsbeschluss zum B-Plan zur Errichtung von ca. 2.300 Parkplätzen am Flughafen beschlossen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes ist genehmigt und der B-Plan wurde am 10. Februar 2009 veröffentlicht. Die entsprechenden Flächen wurden bereits weitgehend von der FLG nördlich der Blankenseer Straße ggü. dem Terminalgebäude erworben.

### 3. Geschäftsentwicklung 2009 und Businessplanung

Im Zuge der 3. Ergänzungsvereinbarung zum Beteiligungsvertrag zwischen Infratil und der Hansestadt Lübeck vom 14.11.2008 wurde ein Budget in Höhe von 1.615 T€ für „Zugelassene operative Verluste“ im Zeitraum 01. Januar bis 31. Oktober 2009 festgelegt und mit Beschluss der Bürgerschaft vom 29. Januar 2009 zu Top 16.3, Drs. 512 genehmigt sowie dem Aufsichtsrat der FLG in seiner Sitzung am 6. März 2009 zur Kenntnis gegeben.

#### 3.1 Aktuelle Budgetentwicklung 2009

Die aktuellen Ergebnisse für die Monate Januar bis März sind besser als geplant (siehe Tabellen 4 und 5). Der März hat sich erfreulich entwickelt und liegt leicht über Plan bei den Passagierzahlen. Das Budget hat sich um 26 % gegenüber der Planung verbessert und ist sogar um 34 % besser als das Vorjahresergebnis.

Die Passagierzahlen für Februar liegen sogar 12 % über dem Vorjahr. Das ist ein Wachstum gegen den Trend. Die Verkehrsentwicklung im Luftverkehr für den Monat Februar 2009 lag im Schnitt bei einem Minus von 11,3 %.

Der vorgesehene Puffer aus der 3. Ergänzungsvereinbarung für Januar in Höhe von 250 T€ musste nicht in Anspruch genommen werden. Um den Puffer bereinigt hat sich das Budget um 154 T€ in den ersten drei Monaten des Jahres verbessert. Gründe hierfür sind Kosteneinsparungen und eine verbesserte Erlössituation sowohl im Aviation als auch im Nonaviation-Bereich.

Tabelle 4: Passagierentwicklung

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Summe
<b>Plan</b>	40.124	36.322	42.892	59.288	67.384	67.925	72.823	73.766	67.430	69.767	<b>597.721</b>
<b>Ist</b>	32.107	34.223	43.363								

Tabelle 5: Budgetentwicklung (in T€)

	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Summe
<b>Plan</b>	526	328	305	135	58	58	30	70	55	50	<b>1.615</b>
<b>Ist</b>	248	280	227								

Nicht zuletzt mit Aufnahme der Linienverbindungen nach Palma, Alicante und Alghero in den Sommerflugplan rechnet die FLG mit einem verbesserten Aufkommen von 800.000 Passagieren für das Jahr 2009, dass zu einer weiteren Verbesserung der Ertragssituation bei der FLG beitragen wird.

Im Rahmen der 3. Ergänzungsvereinbarung wurde geregelt, dass Investitionen der Zustimmung der Gesellschafter bedürfen. Die Geschäftsführung der FLG bittet nun diese, zur Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs um die Genehmigung eines Budgetrahmens für aktivierungsfähige Instandhaltungsmaßnahmen/Ersatzinvestitionen und nachlaufende Grunderwerbskosten in Höhe von 330 T€. Das Investitionsbudget ist gemäß der 3. Ergänzungsvereinbarung als „Zugelassene Investitionen“ zu behandeln.. Bislang wurden keine „Zugelassenen Investitionen“ genehmigt. Im Zeitraum 01.01.-31.03.2009 sind bislang 56.306 € als notwendige Ersatzinvestitionen zur Sicherstellung des Flugbetriebs aufgewandt worden. Hinzu kommt die Beschaffung einer neuen Fluggasttreppe in Höhe von 30.000 €, um das um 50 % gestiegene Fluggastaufkommen gegenüber dem Vorjahr in der von den Fluggesellschaften vorgegebenen Zeit von 25 Minuten abzufertigen zu können.

Die Hansestadt Lübeck will dem Budgetrahmen für „Zugelassene Investitionen“ mit dem Ziel zustimmen, ihn im Rahmen des bereits bewilligten Budgets von 1.615 T€ zu bewirtschaften.

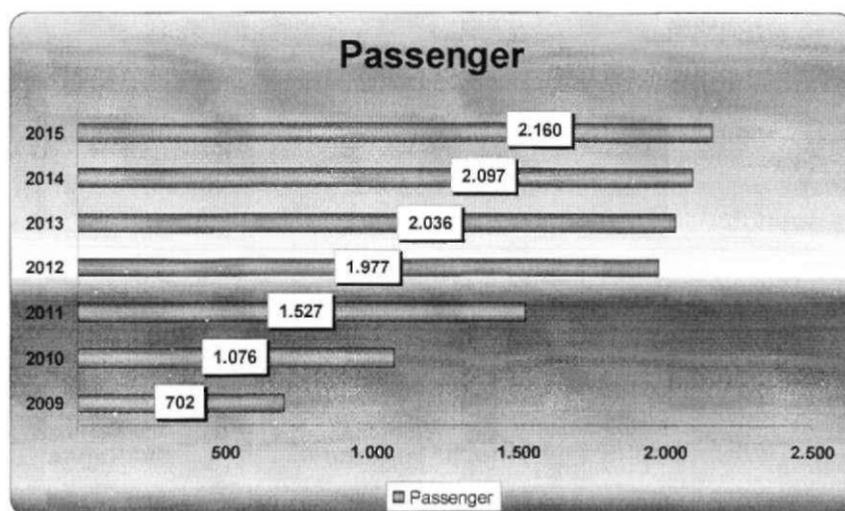
Das ist realistisch, weil bereits in den ersten drei Monaten dieses Jahres das Budget insgesamt um 404 T€ unterschritten wurde. Laut FLG ist damit zu rechnen, dass auf Grund der positiven Entwicklung sich dieser Trend mit den neuen Linienverbindungen fortsetzen wird. Die erwarteten Erlöse übersteigen die zusätzlichen operativen Kosten.

### 3.2 Businessplanung 2009 - 2015

Die weitere Entwicklung des Lübecker Flughafens hängt entscheidend davon ab, wie sich die Passagierzahlen entwickeln und ob es in diesem Zusammenhang gelingen kann, eine Base zur festen Stationierung von Verkehrsflugzeugen einzurichten.

Die FLG hat vor dem Hintergrund des bisherigen Jahresverlaufs, des zu erwartenden Verlaufs des Sommerflugplans und einer Einschätzung der Zeit über das Jahr 2009 hinaus eine Businessplanung bis zum Jahr 2015 erstellt, die bis zum Jahr 2015 von einem Anstieg des Passagieraufkommens auf 2,1 Millionen ausgeht (siehe Abbildung 1).

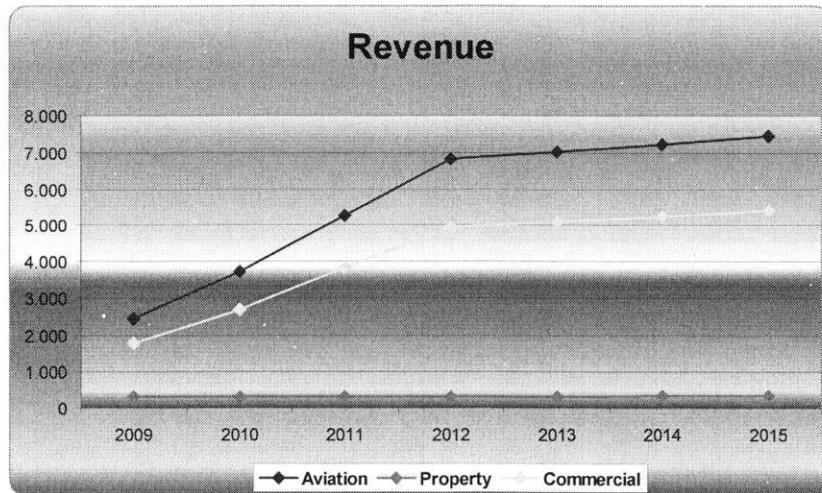
Abbildung 1: Passagieraufkommen 2009 - 2015



Für das Jahr 2009 wurde ein vorsichtigerer Ansatz mit 702.000 Passagieren gewählt als eigentlich erwartet. Die Erwartung bei der FLG liegt für dieses Jahr bei 800.000. Der Unterschied basiert auf dem Zeitpunkt der Erstellung des Wirtschaftsplans für das Jahr 2009, der mit 702.000 Passagieren verhaltener ist als die tatsächlich zu erwartende Entwicklung, hervorgerufen insbesondere durch die drei neuen Linien von Ryanair.

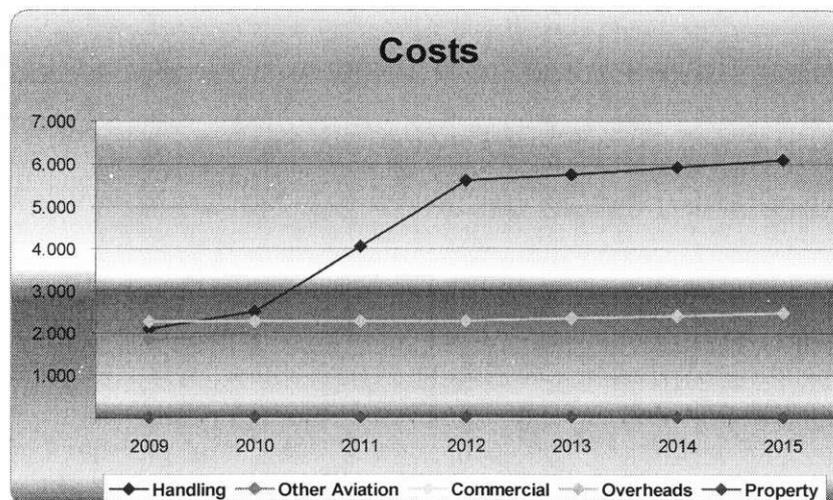
Der Umsatz steigt in diesem Zeitraum von erwarteten 4,5 Millionen € im Jahr 2009 auf insgesamt 13,1 Millionen im Jahr 2015, wovon 7,5 Millionen € auf den Aviation-Bereich und rund 5,7 Millionen € auf den Non-Aviation-Bereich entfallen (siehe Abbildung 2). Das entspricht einem Verhältnis von etwa 56 zu 44 bei den Umsätzen zwischen Aviation- und Non-Aviation-Bereich, worunter u.a. Parken, Einzelhandel, Reisebüros, Autovermietung und Gastronomie fallen. Typisch ist für Low Cost-Flughafen ein Verhältnis von 50 / 50.

Abbildung 2: Umsatzentwicklung (in T€)



Den Umsätzen stehen Kosten (ohne Kapitalkosten) in Höhe von 11,2 Millionen € (2015) gegenüber. Anhand der Abbildung 3 wird deutlich, dass der Hauptkostenblock mit 6,1 Millionen € die direkten Kosten im Aviation-Bereich sind (Handling), während die anderen Kostenblöcke relativ stabil in ihrer Höhe bleiben bei zunehmenden Passagieraufkommen. Insofern sinkt ab einem bestimmten Passagiervolumen deutlich der Kostenaufwand pro Passagier. Im Jahr 2009 liegt dieser Kostenaufwand pro Passagier bei knapp 9 € und sinkt auf etwa 5 € im Jahr 2015.

Abbildung 3: Kostenentwicklung (in T€)



Wenn nun die Umsätze den Kosten gegenüber gestellt werden (siehe Abbildung 4), so fällt auf, dass mit steigendem Passagieraufkommen die Umsätze stärker steigen als die Kosten. Ab dem Jahr 2011 wird der Break-even erreicht. D.h. ab diesem Zeitpunkt erwirtschaftet die FLG operative Gewinne (EBITDA). Dieser liegt bei 706 T€ und steigt bis 2015 auf knapp 2 Millionen €. Ein nahezu ausgeglichenes Jahresergebnis vor Steuern (PBT) wird laut Businessplan ab 2012 / 2013 erwartet (siehe Abbildung 5).

Abbildung 4: Entwicklung Passagiere, Umsätze und Kosten

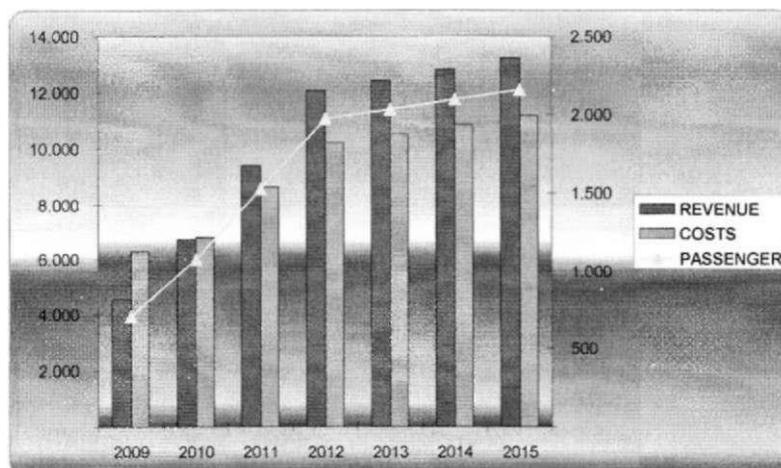
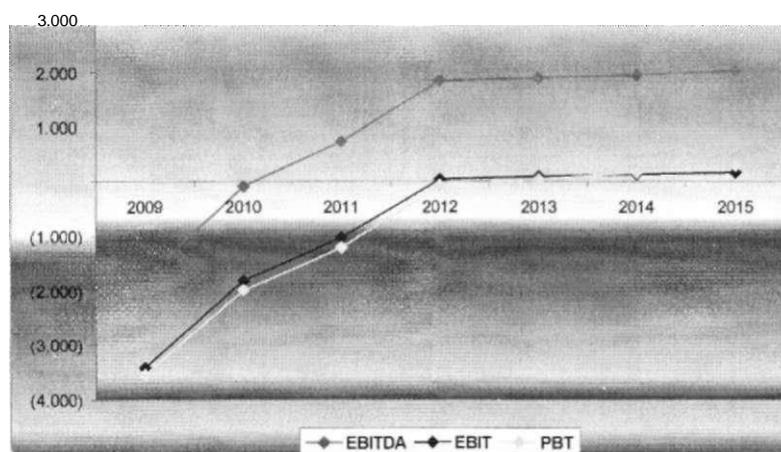


Abbildung 5: Break-Even-Point



Derzeit sind direkt bei der FLG 140 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Bis zum Jahr 2015 steigt die Zahl der Beschäftigten auf rund 320. Hinzu kämen dann etwa geschätzte 1.000 Beschäftigte, die am Flughafen arbeiten, aber nicht direkt bei der FLG beschäftigt sind (z.B. Autovermietung, Handel, Gastronomie, Reinigungsfirmen, Sicherheitsdienst). Hier gilt allgemein die Faustformel 1 zu 3, d.h. auf einen FLG-Beschäftigten kommen drei Beschäftigte in anderen Betrieben am Flughafen.

Der Businessplan sieht bis 2015 Investitionen in den Flughafenausbau in Höhe von insgesamt 4,2 Millionen € vor. Laut FLG ist dieses Investitionsvolumen ausreichend, um ein Passagieraufkommen von 2 Millionen Passagieren abfertigen zu können.

Hinzu kommen möglicherweise Maßnahmen zum Lärmschutz in einer geschätzten Höhe von 6,5 Millionen € und die zweite Rate aus der Mediationsvereinbarung in einer Größenordnung von 1,25 Millionen €. Daraus ergibt sich, dass die FLG beim Flughafenausbau mehr Mittel für Natur- und Lärmschutz aufwendet als für den eigentlichen Flughafenausbau.

Durch die positive Geschäftsentwicklung in den kommenden Jahren wird ab 2011 ein positiver Cashflow in einer Größenordnung von insgesamt 6 Millionen € bis 2015 erwirtschaftet.

Aus dem Businessplan der FLG sind folgende Erkenntnisse abzuleiten:

1. Die Ergebnisentwicklung ist eng an das zu erwartende Passagieraufkommen gebunden. Derzeit gibt es keinen Hinweis, der dagegen spricht, dass diese Entwicklung eintreten wird, zumal nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses. Die geografische Lage und die Nähe zu Hamburg als zweitgrößter Metropole Deutschlands

sowie die gute Verkehrsanbindung bestätigen auch für die Zukunft die hohe Attraktivität des Flughafens für den Luftverkehr.

2. Ab einem Aufkommen von etwa 1,5 Millionen Passagieren erwirtschaftet die FLG nachweislich einen operativen Gewinn.
3. Ab dem Zeitraum 2012 / 2013 wird ein positives Jahresergebnis vor Steuern erzielt und widerlegt die vor kurzem veröffentlichte Annahme, dass selbst bei einem Passagieraufkommen von 3,25 Millionen Passagiere kein Gewinn zu erzielen ist.
4. Die FLG erwirtschaftet in den kommenden Jahren einen positiven Cashflow, der die Eigenfinanzierungskraft der FLG für anstehende Investitionen deutlich stärkt.

## **4. Handlungsoptionen**

### **4.1 Neuer Partner für die FLG**

Infratil und die Hansestadt Lübeck haben sich darauf verständigt, nach einem neuen leistungsstarken Partner für die FLG zu suchen, der die Gesellschafteranteile von Infratil übernehmen könnte. Hierzu soll über die FLG ein Verhandlungsverfahren mit vorgeschalteten Interessensbekundungsverfahren in Auftrag gegeben werden mit dem Ziel, spätestens am 29. Oktober 2009 der Bürgerschaft einen neuen Partner präsentieren zu können. Gemäß § 24 Beteiligungsvertrag müsste die Hansestadt Lübeck einem Gesellschafterwechsel bei der FLG seitens Infratil zustimmen.

Die Hansestadt Lübeck scheidet als Betreiber eines Interessensbekundungsverfahrens aus, weil sie nicht über die Gesellschafteranteile eines Dritten verfügen kann. Es bestand aber die Möglichkeit, die FLG damit zu beauftragen, weil Infratil dort Mehrheitsgesellschafter ist.

Ein europaweites Interessensbekundungsverfahren zur Auswahl des Nachfolgers von Infratil Ltd. ist notwendig, weil der künftige Beteiligungsvertrag mit einem möglichen neuen Partner der FLG voraussichtlich zu wesentlich anderen Konditionen zu Lasten oder zu Gunsten der Hansestadt Lübeck abgeschlossen werden wird als denjenigen des bestehenden Beteiligungsvertrags. Es ist eher unwahrscheinlich, dass ein möglicher neuer Partner in den bestehenden Beteiligungsvertrag eintreten würde. Auch aus Sicht der Hansestadt Lübeck wäre dies auch nicht unbedingt anzustreben.

Das Interessensbekundungsverfahren soll mittels externer Beratung für die wirtschaftliche Transaktion und Rechtsfragen durchgeführt werden. Nach Auswahl und Beauftragung des Transaktionsberaters durch die FLG wird zeitnah das Interessensbekundungsverfahren mit folgenden Verfahrensschritten gestartet:

1. Vorbereitung Due Dilligence, Veröffentlichung und Vertragsentwürfe
2. Bekanntmachung und Eingang Interessensbekundung
3. Eignungsprüfung der Eingänge
4. Due Dilligence/Managementpräsentationen
5. Abgabe indikatives Angebot und Auswertung
6. Vertragsverhandlungen
7. Abgabe notarielles Angebot gegenüber infratil Ltd./Glasgow Prestwik Airport Ltd.
8. Zustimmung Bürgerschaft zum Gesellschafterwechsel bei infratil/GPA

Die FLG hat das Mandat für die wirtschaftliche Transaktionsberatung am 05.05.2009 an PricewaterhouseCoopers Corporate Finance Beratung GmbH/Frankfurt vergeben. Die Kosten werden im Budget der FLG abgebildet, sind aber von der HL zum Ausstiegszeitpunkt Infratils der FLG zu ersetzen, da infratil nicht zur Kostentragung bereit ist. Da mit dem Transaktionsberater eine hohe erfolgsabhängige Komponente - abhängig vom Transaktionswert - und

nur eine kleiner fixer Vergütungsanteil vereinbart wurden, lässt sich die erwartete Kostenbelastung derzeit nur sehr ungenau schätzen; sie dürfte bei mindestens 285.000 € liegen.

Die externe Rechtsberatung ist dagegen direkt bei der Hansestadt Lübeck angebunden, da diese in erster Linie bei der Vereinbarung über einen neuen Beteiligungsvertrag als Vertragspartner betroffen sein wird und um so eventuell aufkommende Interessenskonflikte mit der FLG mit der Mandatierung von vorneherein zu vermeiden. Die Hansestadt Lübeck wird hierbei weiter auf die Dienste der Kanzlei Latham & Watkins aus Hamburg zurück greifen, die die Stadt bereits beim Abschluss des Beteiligungsvertrages und den diversen Ergänzungsvereinbarungen in Bezug auf die FLG beraten hat. Ein Wechsel der Kanzlei ist angesichts des enormen Zeitdrucks und der Komplexität des Verhandlungsgegenstandes nicht effektiv.

Über den Fortgang des Verfahrens wird der Hauptausschuss regelmäßig informiert.

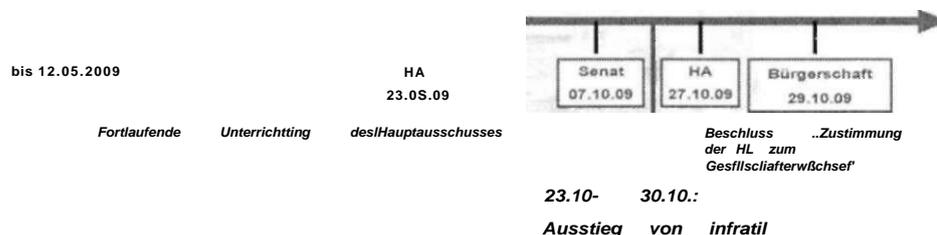
Anhand des Zeitplans in Abbildung 6 wird deutlich, dass damit zu rechnen ist, im Frühsommer erkennen zu können, ob es ernstzunehmende und finanzstarke Interessenten für die Infratil-Anteile an der FLG gibt. Sollte es sich dabei herausstellen, dass kein aussichtsreiches Partnersuchverfahren geführt werden kann, so kann das Verfahren an dieser Stelle abgebrochen werden. Der Transaktionsberater erhält dann eine zeitanteilige Fixvergütung, der Rechtsberater die bis dahin aufgelaufenen Stunden honoriert.

Abbildung 6: Zeitplanung

## Hansestadt LÜBECK



Suche nach einem Nachfolger für infratil ltd/Clasgow Prestwick Airporl ltd bei der FLG mbH



1.203 . //"-teillKürif-scfmrollittf'

Sollte nach der Interessensbekundung kein Interessent für die FLG ermittelt worden sein, steht folgender Plan B mit verschiedenen Variationen zur Prüfung an:

Einstieg des Landes Schleswig-Holstein

- Stand alone- Betrieb der FLG durch die Hansestadt Lübeck
- Liquidation der FLG

Das Mandat für die wirtschaftlichen Transaktionsberater enthält das optionale Angebot an die Hansestadt Lübeck, für das Scheitern der Interessensbekundung einen Plan B mit zu entwickeln. Darüber ist dann gesondert zu entscheiden.

## **4.2 Einstieg des Landes nach gescheiterter Partnersuche**

Für den Fall, dass Infratil tatsächlich die Putoption ausüben will und kein neuer Partner gefunden wird, wäre ebenfalls zu prüfen, ob angesichts der aktuellen Wirtschaftslage nicht auch eine Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein an der FLG möglich ist. Unter strukturpolitischen und strategischen Gesichtspunkten wäre es ein Fehler, den einzigen Regionalflughafen Schleswig-Holsteins in der unmittelbaren Nähe zur zweitgrößten Metropole Deutschlands mit einem dann bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss nicht weiter zu entwickeln.

Nicht zuletzt, um langfristig für HH/S-H eine Perspektive zu haben, wenn der Flughafen Hamburg zu bestimmten Tageszeiten an seine Kapazitätsgrenze kommt (Überlaufventil) und als Alternative zu dem nichtfinanzierbaren und politischen schwer durchsetzbaren Wagnis eines Großflughafens Kaltenkirchen. Zudem wird der Flughafen Lübeck für lange Zeit der einzige Flughafen Norddeutschlands mit einem Planfeststellungsbeschluss sein. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung sagt ausdrücklich, dass kein Bedarf für den Bau neuer Flughäfen in Deutschland gesehen wird.

Das Land Schleswig-Holstein und die Hansestadt Lübeck würden zu gemeinsamen Partnern bei der FLG. Alternativ ist anstelle des Landes selbst der Einstieg der Investitionsbank Schleswig-Holstein vorstellbar. Es ist aber auch klar, dass die öffentliche Hand nicht dauerhaft Eigentümerin der FLG sein sollte. Mit einem Planfeststellungsbeschluss und nach Überwindung der derzeitigen weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ist es nicht ausgeschlossen, einen neuen privaten Investor für die FLG zu finden. Im Interesse des Landes und der Hansestadt Lübeck genießt diese Option neben Option 4.1 hohe Priorität, insofern sie angesichts der allgemeinen Marktlage am ehesten realistisch, zeitnah realisierbar und hierbei die Risiken der Hansestadt Lübeck aller Wahrscheinlichkeit nach begrenzt sind.

Die Hansestadt Lübeck trägt schon jetzt das Betreiberrisiko für den größten deutschen Ostseefährhafen, der die Funktion eines „Landeshafen“ erfüllt und droht nunmehr wieder das Betreiberrisiko für den einzigen Regionalflughafen Schleswig-Holsteins zu übernehmen, der dadurch quasi den Status eines „Landesflughafens“ hat.

Das Wirtschaftsministerium hat mit Schreiben vom 22. April 2009 mitgeteilt, „dass das Land Schleswig-Holstein für die Übernahme von Gesellschaftsanteilen nicht zur Verfügung steht.“ In öffentlicher Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Landtages hatte die zuständige Staatssekretär am 4. Februar 2009 noch geklärt, dass für den Fall, dass Infratil tatsächlich aussteigen sollte und kein neuer Partner gefunden würde, eine Landesinstitution vorüber die Anteile übernehmen könnte.

## **4.3 Stand Alone - Betrieb der FLG durch die Hansestadt Lübeck**

Bei dieser Option zahlt die Hansestadt Lübeck den Putpreis von 25 Mio. € an Infratil, erhält die 90 % der Gesellschafteranteile an der FLG zurück sowie die von Infratil der FLG gewährten Gesellschafterdarlehen in Höhe von ca. 30 Mio. € und ist zugleich im vollen Betreiberrisiko des Flughafens Lübeck-Blankensee. Monetär geprägt wäre diese Situation wie folgt:

- Investitionen für den planfestgestellten Ausbau in Höhe von rund 4,2 Mio. €, dazu die möglichen Lärmschutzmaßnahmen von bis zu 6,5 Mio. € sowie die 2. Rate aus der Mediationsvereinbarung (1,25 Mio. €),
- voraussichtliche Übernahme der rund 30 Mio. € an Gesellschafterdarlehen in den Haushalt zur Bilanz-Entlastung der FLG, damit diese eigenwirtschaftlich handeln kann,
- Übernahme der laufenden Unterdeckung bis zum Erreichen des Break-Even (siehe Abbildung 5).

Diese Handlungsoption „Stand-alone“ ist angesichts der Haushaltslage allerdings eher schwer zu realisieren.

Es lassen sich zwar auch Abstufungen des Betriebs identifizieren, die dann nicht mehr die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses und der damit verbundenen Investitionen bedingen - die Voraussetzungen dieser Variationen werden am Anfang des folgenden Kapitels beschrieben. Doch auch hier kommen Kosten auf die Hansestadt Lübeck je nach Grad der Absenkung der Aktivitäten zu, z.B. durch mögliche Rückforderung gewährter Fördermittel für den Betrieb eines Verkehrsflughafens statt dann eines Verkehrslandeplatzes o.a. Eine Reduzierung des Geschäftsumfanges bedeutet den Abbau einer erheblichen Anzahl von Arbeitsplätzen und die Aufstellung eines Sozialplans, dessen Kosten am Ende die Hansestadt Lübeck zu tragen hätte.

Als letzte und finale Option stellt sich die Liquidation dar.

#### **4.4. Liquidation**

Die Hansestadt Lübeck ist wie bei Option 4.3. im 100%-igen Besitz der Gesellschafteranteile.

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

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

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

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

Im Rahmen der zu treffenden Entscheidung sind alle Umstände, also die Interessen des Betreibers und der Nutzer des Flughafens sowie das öffentliche Verkehrsinteresse am Betrieb eines Flughafens zu berücksichtigen. Wie die danach vorzunehmende Interessenabwägung ausfällt, hängt jeweils von den Verhältnissen im Einzelfall ab.

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

Die Kosten einer Liquidation lassen sich derzeit nur schwer schätzen. In Tabelle 6 sind die Positionen benannt, die hierbei von Bedeutung sind.

Hierbei ist zu beachten, dass die Stadt auf jeden Fall die vorübergehenden Verluste durch den Weiterbetrieb zu tragen hat. Nicht zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass durch die Liquidation der FLG rund 260 Arbeitsplätze im und am Flughafen Lübeck-Blankensee vernichtet werden.

Anzusetzender Zeitraum für die Liquidation liegt bei rund 2 Jahren ab Bürgerschafts-Beschluss zur Liquidation einer dann vollständig im Eigentum der HL stehenden FLG (z.B. ab dem 01.11.2009).

Konkretere Zahlen als u.a. z. T. sehr grob geschätzt können erst ab dem Vorliegen des aufgestellten und geprüften Jahresabschlusses 2008/9 der FLG versucht werden zu den u.a. Positionen abzuleiten.

Table 6: Kostenpositionen bei einer Liquidation

<b>Kosten</b>	<b>Ca. T€</b>	<b>Erlöse</b>	<b>Ca. T€</b>
Kosten Liquidator	200	Verkauf FLG-eigener Grundstücke	
Lfd. Kosten der befristeten Fortführung bis z.B. Ende Winterflugplan 2009/2010	3.600	Lfd. Erlöse aus der befristeten Fortführung bis z.B. Ende Winterflugplan 2009/2010	
Bezahlung eines kfm. Restteams ab 04/2010		Verkauf von Kfz, Ausrüstung u. Hallen	
Sozialplan MA, Insolvenzgeld, Berufsgenossenschaft etc.	3.000	Nicht zu zahlende 2. Rate Mediationsvereinbarung	1.250
Lotsenkosten bis Einstellung Betrieb		Ggfs. sogar Rückabwicklung Stiftung „Grö-nauer Heide“, abzügl. Verfahrenskosten	1.200
Rückzahlung Förderungen (Teilbeträge gem. Restlaufzeit Mittelbindungsfrist)	4-5.000	HL-Verkauf von Teilen der BgA-Flughafen-Grundstücke (evtl. als GE entlang B207n)	
Übernahme der Darlehen	30.000		
Rechtsstreit über Betriebseinstellung mit den 2 Flugvereinen			
Bezahlung der Leasingverträge bis Verwertung			
WP-Kosten	50		
Fortführung der Verfahrenskosten EU-Komm u. ggfs. Rückforderungszahlungen			