



# **Take Off – Konzept Flughafen Lübeck GmbH**

**Wirtschaftsausschuss  
Landtag von Schleswig-Holstein  
13. Januar 2010**



## Antragsliste „Ja zum Lübecker Flughafen!“

Bürgerbegehren gemäß § 16g Gemeindeordnung:

Die Unterzeichnenden beantragen, dass folgende Angelegenheit der Hansestadt Lübeck zum Bürgerentscheid gestellt wird:

„Soll die Hansestadt Lübeck den Lübecker Flughafen abweichend vom Bürgerschaftsbeschluss 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?“

# Bürgerbegehren für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Lübecker Flughafens

- fristgerecht eingegangen (07.01.): 56.076 Unterschriften
- Kommunalaufsicht hat Rechtmäßigkeit des Bürgerbegehrens bestätigt (11.01.)
- erforderlich für ein Bürgerbegehren sind 16.500 Unterschriften
- Bürgerentscheid wird voraussichtlich am 25.04.2010 stattfinden

				HL		
				HL		
				HL		

Unterschreiben dürfen nur Lübecker wahlberechtigte Bürger/innen ab 16 Jahren.

Unterschriftenlisten vor dem Ausfüllen bitte kopieren und weiterverteilen! Die Listen mit den Originalunterschriften bitte bis zum 06. Januar 2010 persönlich oder per Post an: Thomas Schalles, c/o FDP-Bürgerschaftsfraktion, Rathaus, 23539 Lübeck

# Lübeck Airport

## Destinations des Lübecker Flughafens

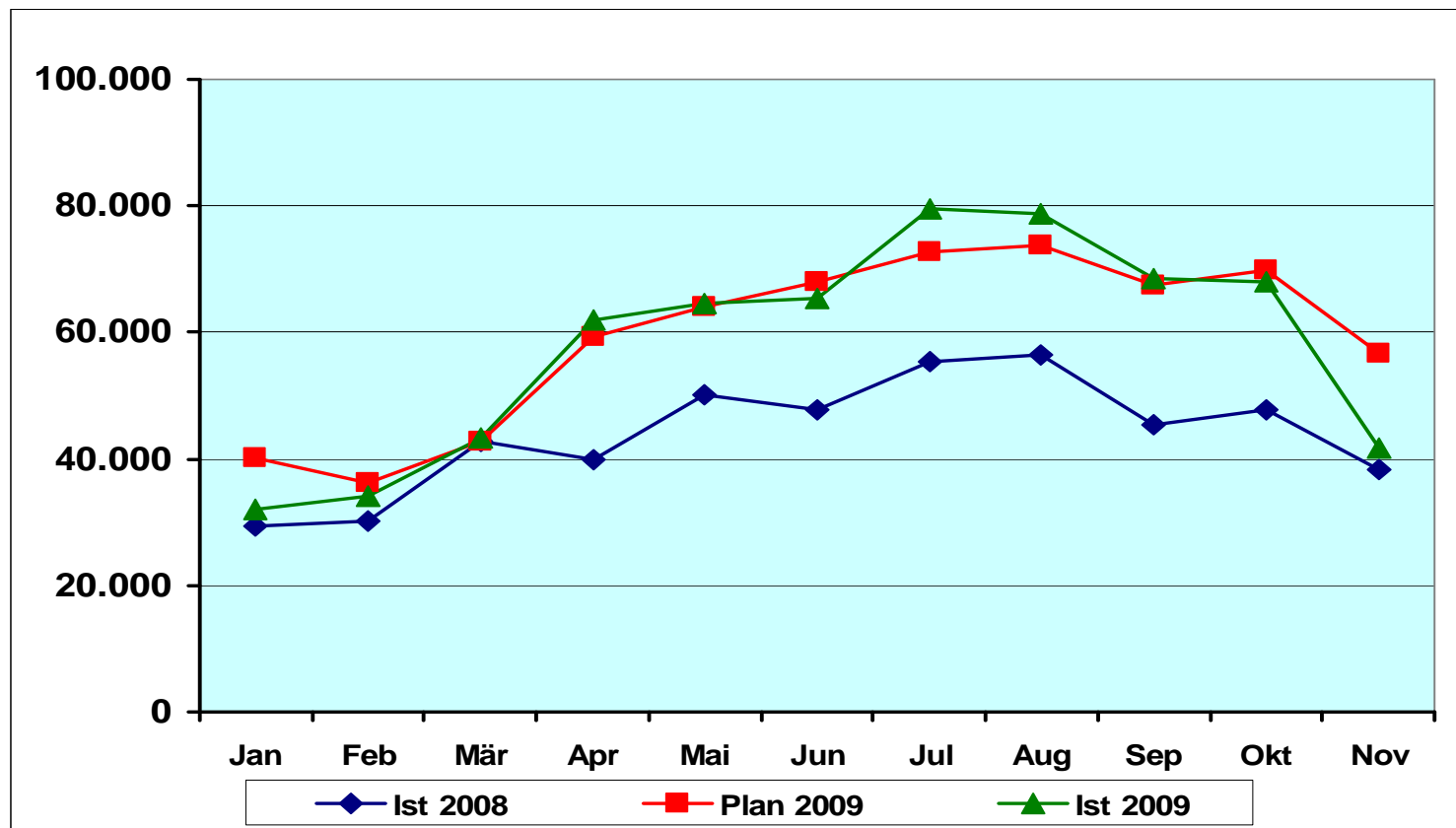


Sommerflugplan  
59 Abflüge pro Woche,  
davon täglich 8-9

ab Frühjahr 2010 zusätzlich:  
- Kiew (Wizzair)  
- Katowice (Wizzair)



## Entwicklung Passagierzahlen 2009:



# Lübeck Airport



## Fluggastzahlen der ADV-Flughäfen (gewerblich) / passenger figures of ADV-Airports (commercial)

Ranking	01/2009 - 11/2009 Flughafen/Airport	Gesamtverkehr (gewerblich) (inkl. Transit)	
			Veränderung %
1	Frankfurt (FRA)	47.088.077	-5,3
2	München (MUC)	30.303.129	-6,0
-	Berlin gesamt/total	19.405.646	-2,4
3	Düsseldorf (DUS)	16.615.318	-2,3
4	- Tegel (TXL)	13.126.851	-2,3
5	Hamburg (HAM)	11.333.236	-5,6
6	Köln/Bonn (CGN)	9.085.739	-6,5
7	Stuttgart (STR)	8.357.290	-10,3
8	- Schönefeld (SXF)	6.278.795	1,9
9	Hannover (HAJ)	4.679.646	-12,2
10	Nürnberg (NUE)	3.646.561	-7,2
11	Hahn (HHN)	3.553.211	-3,3
12	Leipzig/Halle (LEJ)	2.267.796	-2,6
13	Bremen (BRE)	2.266.180	-2,0
14	Weeze (NRN)	2.227.701	63,3
15	Dortmund (DTM)	1.601.010	-27,7
16	Dresden (DRS)	1.600.559	-8,0
17	Münster/Osnabrück (FMO)	1.307.186	-12,3
18	Karlsruhe/Baden-Baden (FKB)	1.009.229	-6,0
19	Paderborn/Lippstadt (PAD)	938.222	-13,6
20	Lübeck (LBC)	643.165	31,0
21	Friedrichshafen (FDH)	544.856	-11,1
22	Saarbrücken (SCN)	441.979	-10,2
23	Erfurt (ERF)	259.206	-13,3
24	- Tempelhof (THF)	0	-100,0
	Gesamt/ Total	169.174.942	-5,1

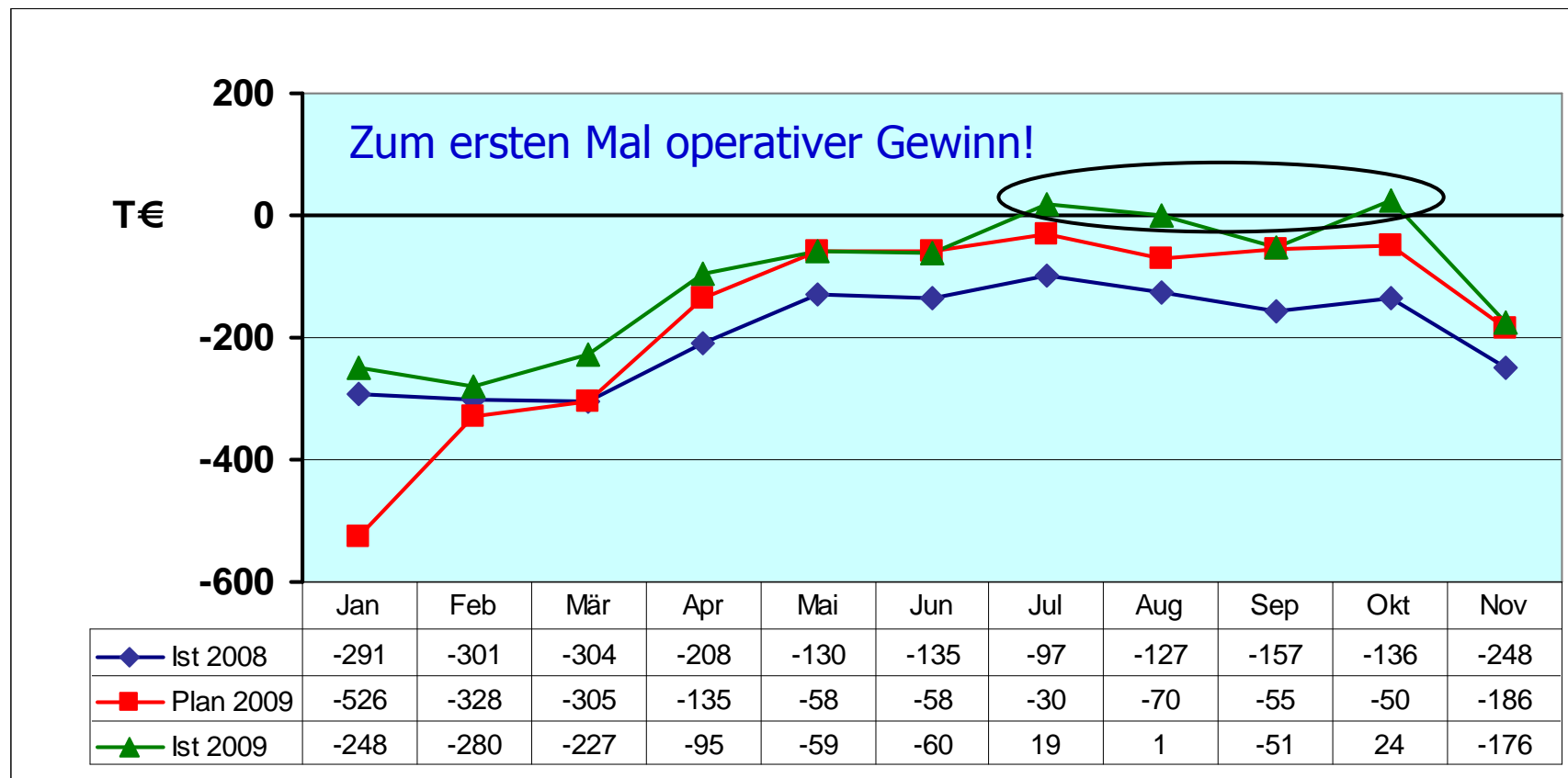
Ranking	11/2009 Flughafen/Airport	Gesamtverkehr (gewerblich) (inkl. Transit)	
			Veränderung %
1	Frankfurt (FRA)	3.904.691	-0,2
2	München (MUC)	2.569.264	-0,2
-	Berlin gesamt/total	1.695.294	4,0
3	Düsseldorf (DUS)	1.353.415	3,7
4	- Tegel (TXL)	1.174.156	2,4
5	Hamburg (HAM)	967.860	3,9
6	Köln/Bonn (CGN)	684.895	0,9
7	Stuttgart (STR)	617.323	-10,0
8	- Schönefeld (SXF)	521.138	7,8
9	Hannover (HAJ)	344.915	-4,6
10	Nürnberg (NUE)	342.060	-3,6
11	Hahn (HHN)	228.623	-6,5
12	Bremen (BRE)	185.548	4,1
13	Weeze (NRN)	174.921	19,5
14	Leipzig/Halle (LEJ)	168.282	6,1
15	Dresden (DRS)	134.712	0,9
16	Dortmund (DTM)	116.366	2,2
17	Münster/Osnabrück (FMO)	85.235	-7,9
18	Karlsruhe/Baden-Baden (FKB)	82.272	8,9
19	Paderborn/Lippstadt (PAD)	55.279	-9,5
20	Lübeck (LBC)	42.240	9,3
21	Friedrichshafen (FDH)	36.334	5,1
22	Saarbrücken (SCN)	34.102	10,3
23	Erfurt (ERF)	17.315	20,6
24	- Tempelhof (THF)	0	-
	Gesamt/ Total	13.840.946	0,6

Quelle: ADV - Informationen RHM





## Budgetentwicklung (EBITDA) 2009: 1,0 Mio. € besser als im Vorjahr!





## Strategie

- **Wettbewerbsvorteile**

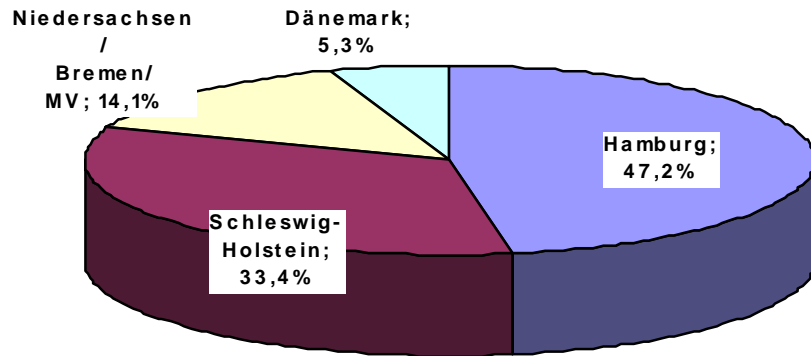
- Nähe zu Hamburg und eine Catchment-Area von bis zu 7 Mio. Einwohnern
- liegt an der Wachstumsachse HH-Kopenhagen/Öresund
- gute Verkehrsanbindung (BAB 20, BAB 1, B207neu, Bahnhofpunkt, Bus-Shuttle nach HH)
- einziger Regionalflughafen von Bedeutung im Raum HH, MV, SH bis hinauf nach Dänemark
- Region Lübeck ist per se ein attraktives Flugziel
- kurze Wege, zügige Abfertigung, kurze Umlaufzeiten der Flugzeuge
- Ausweich- und Entlastungsfunktion für HH-Fuhrsbüttel

- **Unternehmensstrategie**

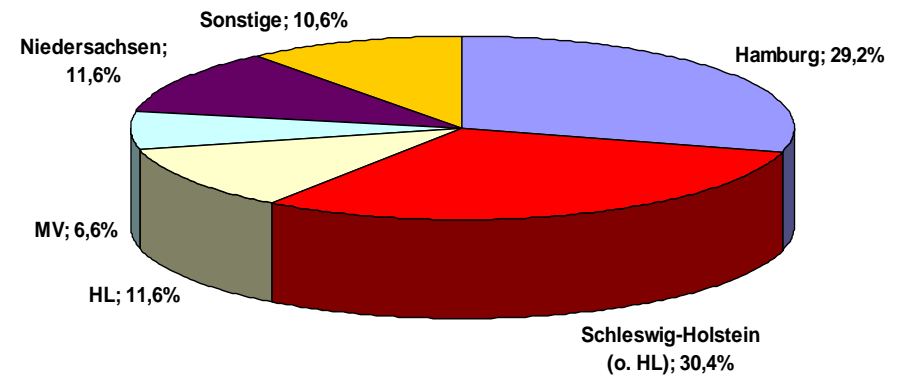
- Fokussierung als Low Cost-Airport
- Wachstum im Non-Aviation-Bereich parallel zum Passagierwachstum
- Umsetzung Planfeststellungsbeschluss
- Einrichtung einer Base
- Ausweitung der Flugziele in Richtung Kanaren, Nordafrika und Alpen
- Erschließung des Ostseeraums und insbesondere des osteuropäischen Marktes



## Herkunft der abfliegenden Passagiere



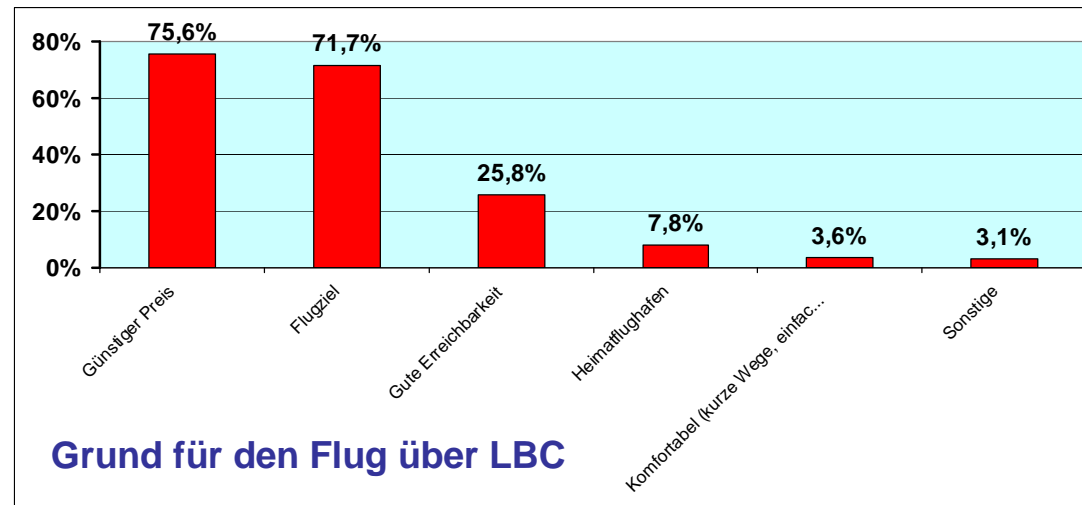
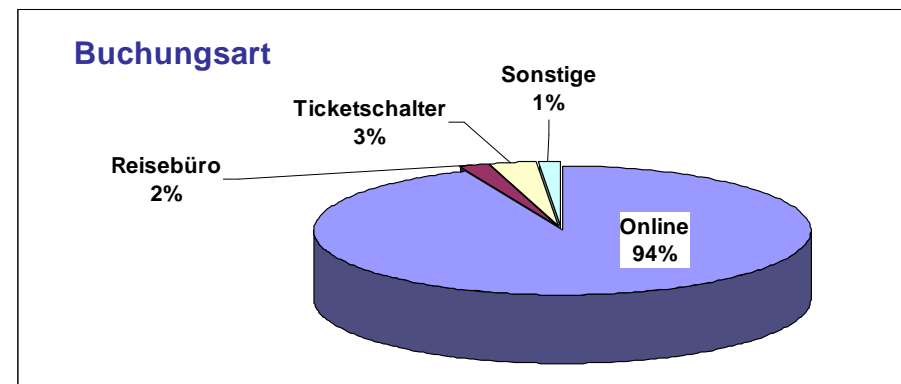
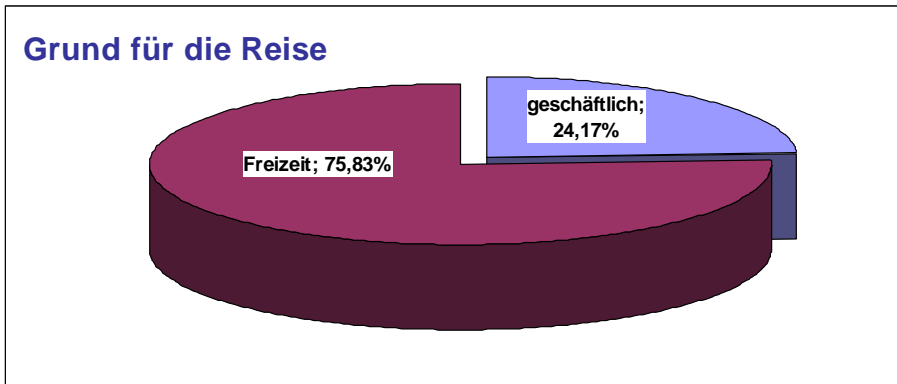
## Ziele der Inbound-Passagiere



Übernachtungen (Mio.)	2008
Hamburg	7,4
Schleswig-Holstein	23,6
Hansestadt Lübeck & Travemünde	1,1



# Lübeck Airport





## **Flughafenausbau Phasen 0+1**

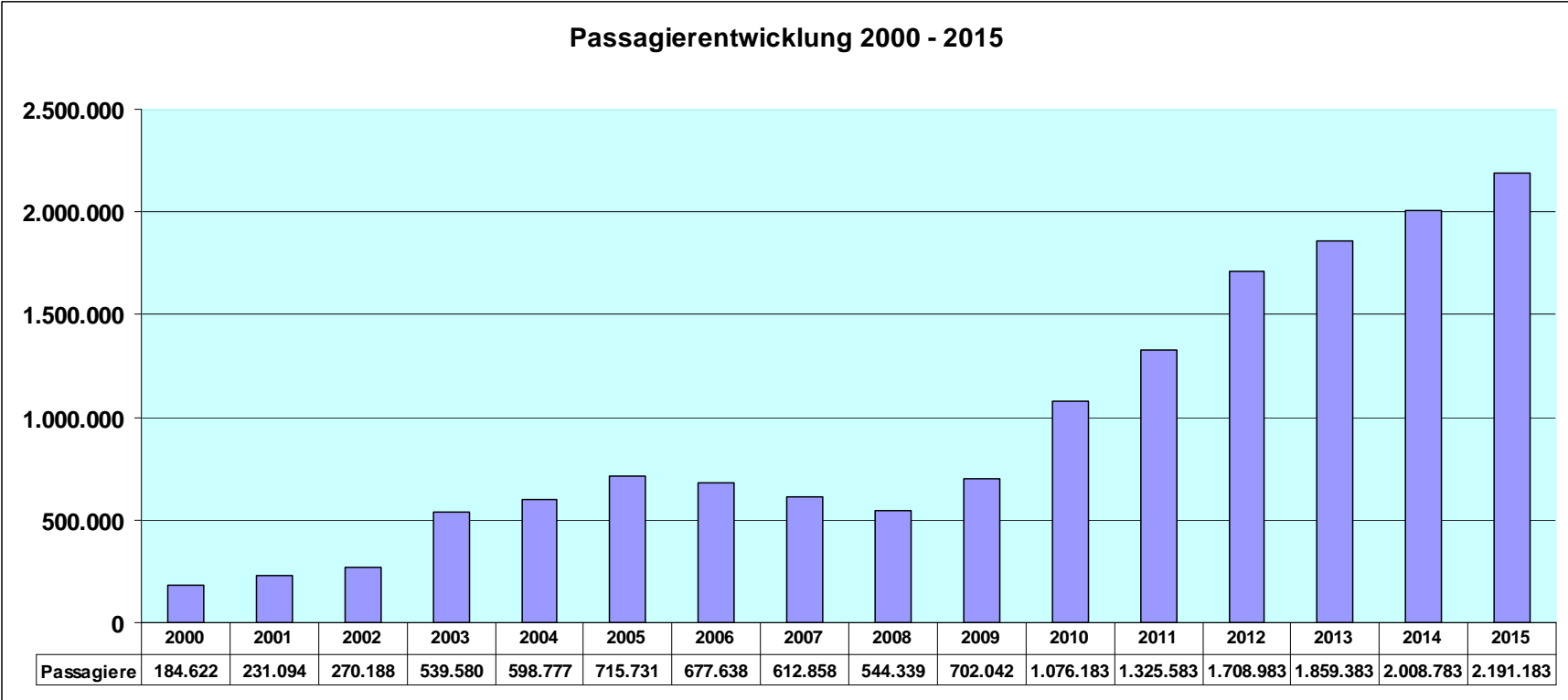
### **Voraussetzungen für Einrichtung einer Base:**

- Verlegung Landeschwelle um 120m nach Westen: 940 T€
- Installation und Inbetriebnahme ILS CAT II/III: 1.400 T€
- Schaffung 4. Vorfeldposition: 330 T€
- Schaffung zusätzliche Parkplätze: 60 T€

**Gesamtvolumen: 2.730 T€ + 1.250 T€ Mediationsrate**

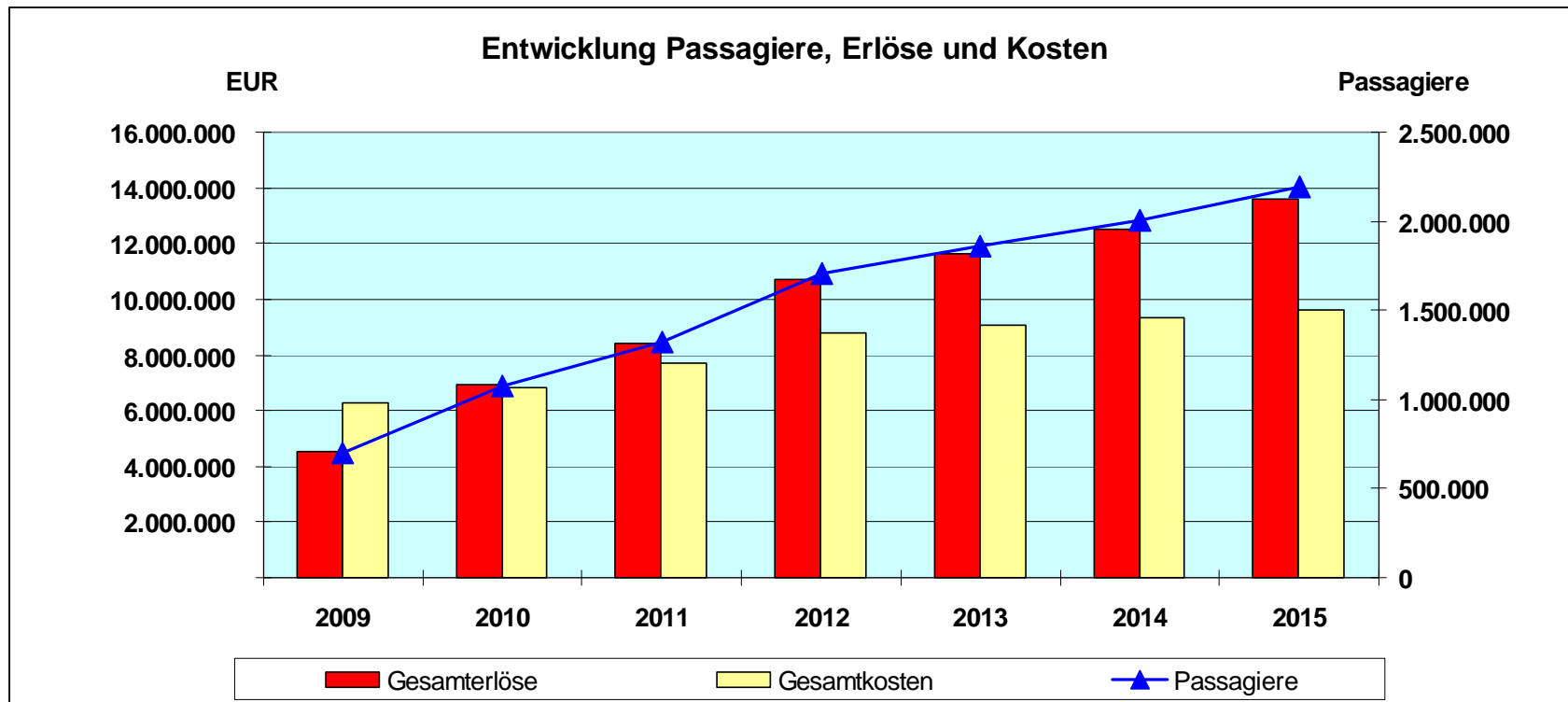


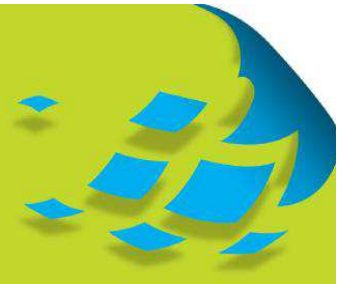
## Mengenentwicklung Businessplan bei Einrichtung einer Base





## Businessplan 2009-2015





## Varianten für Betreibermodell

### ➤ Farmermodell

- derzeitig praktiziert.
- keine Trennung zw. Supra- und Infrastruktur
- Stadt verpachtet Flughafengelände an FLG.
- FLG ist verantwortlich für Flugbetrieb und Unterhaltung.
- FLG baut, finanziert und betreibt Infrastruktur.

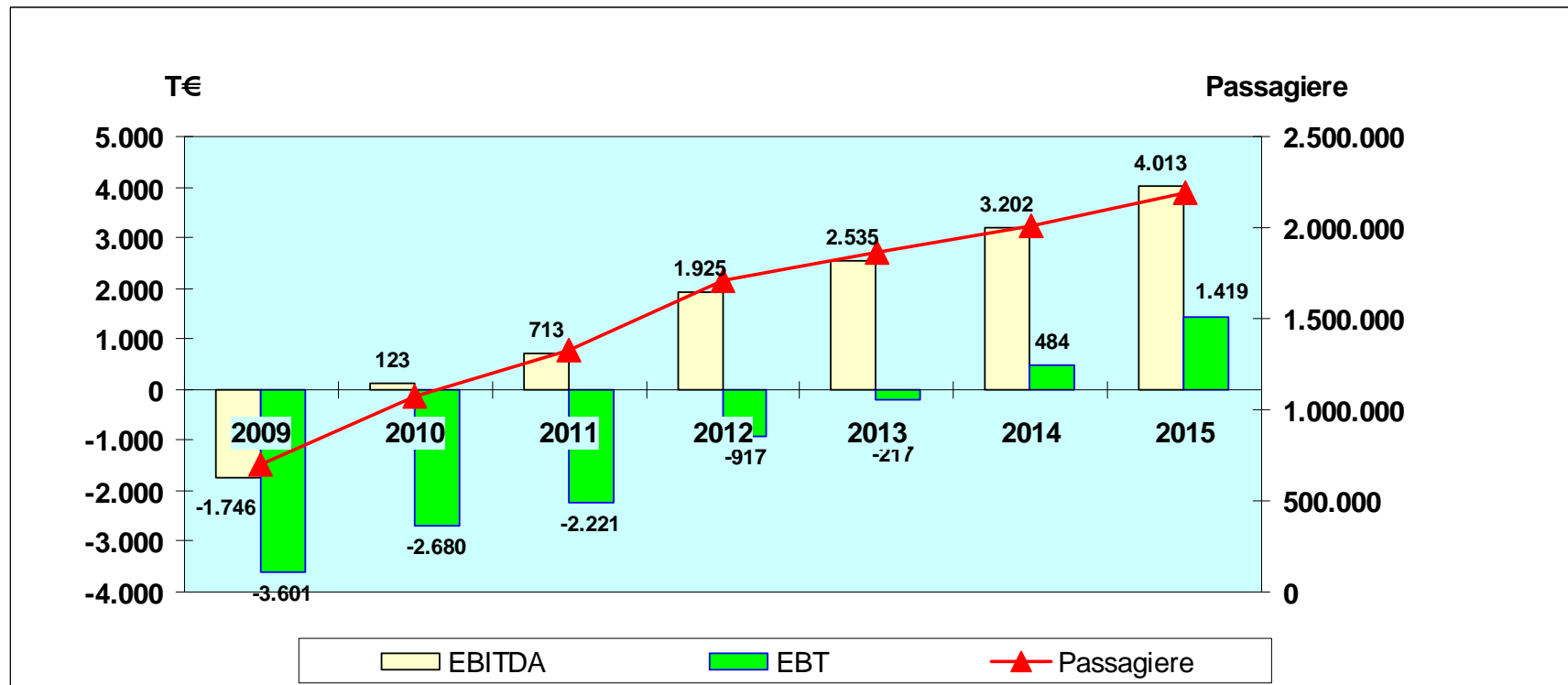
### ➤ Landlord-Modell

- Trennung zw. Infra- und Suprastruktur
- HL baut, finanziert und errichtet Infrastruktur.
- FLG erstattet HL Kapitalkosten für Infrastrukturnutzung.
- FLG zahlt zusätzlich Pacht für Flughafengelände
- FLG ist verantwortlich für Flugbetrieb und Unterhaltung





# 1. Farmermodell (ohne Förderung)

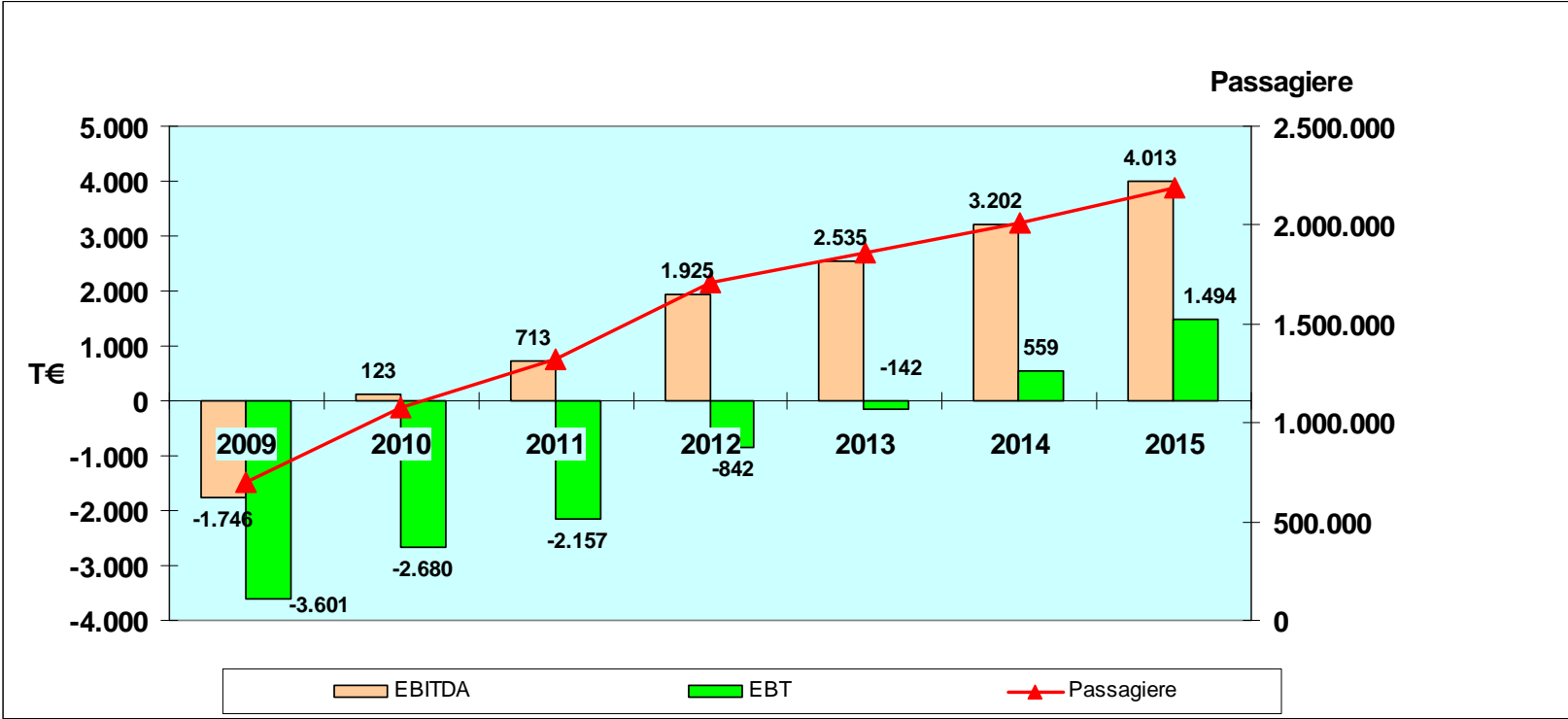


**Break Even bei 1,1-1,2 Mio. Passagieren! EBT ab 2014 (1,8 Mio. Passagiere)**

*Take Off -Konzept*

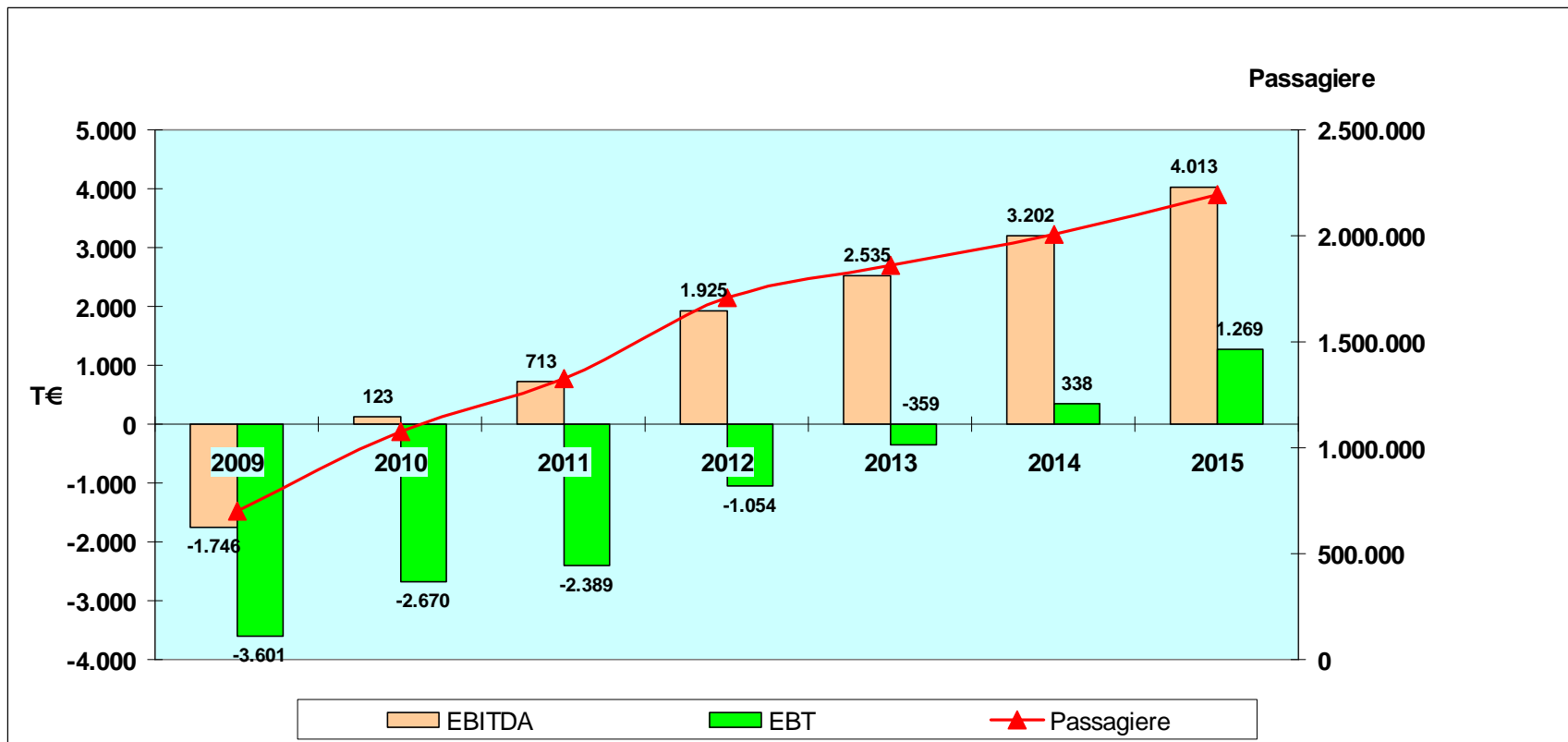


## 2. Farmermodell (mit Förderung)



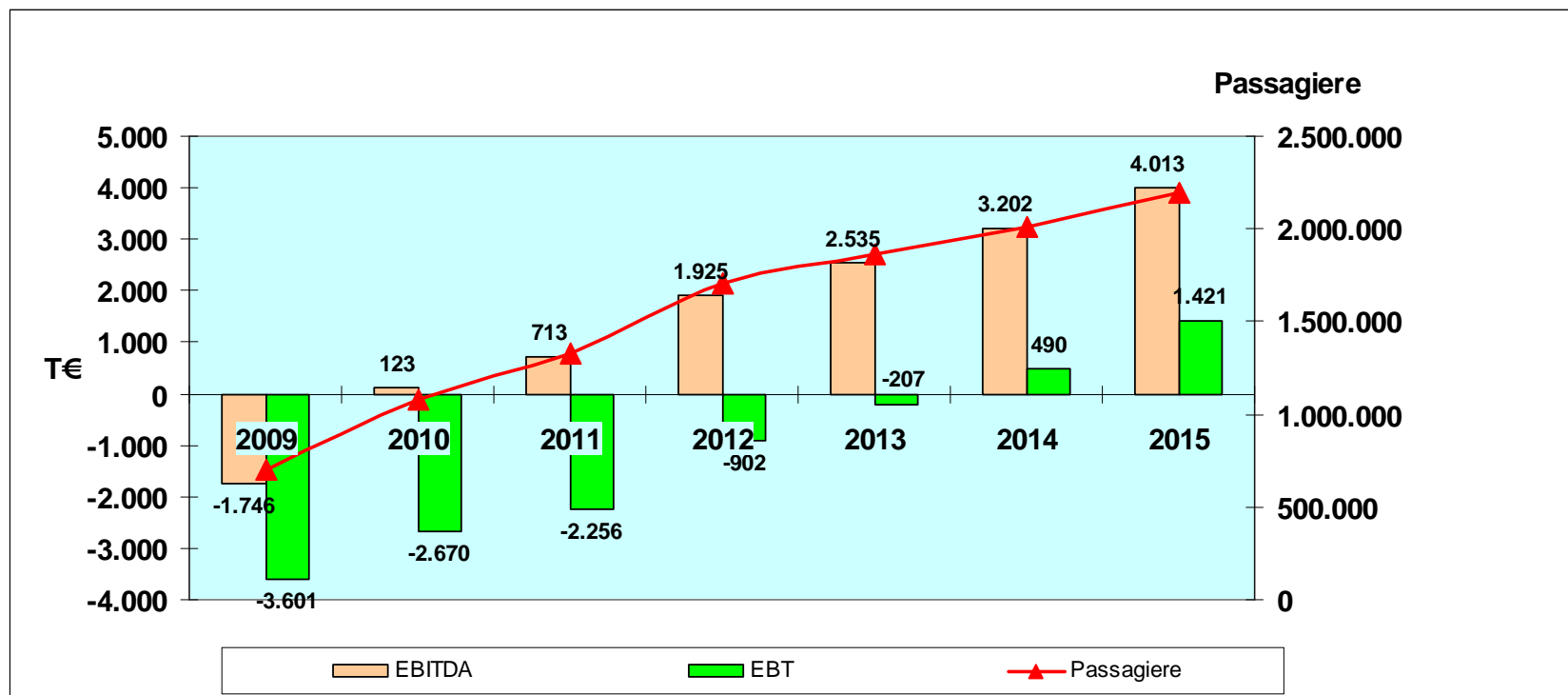


### 3. Landlord-Modell (ohne Förderung)



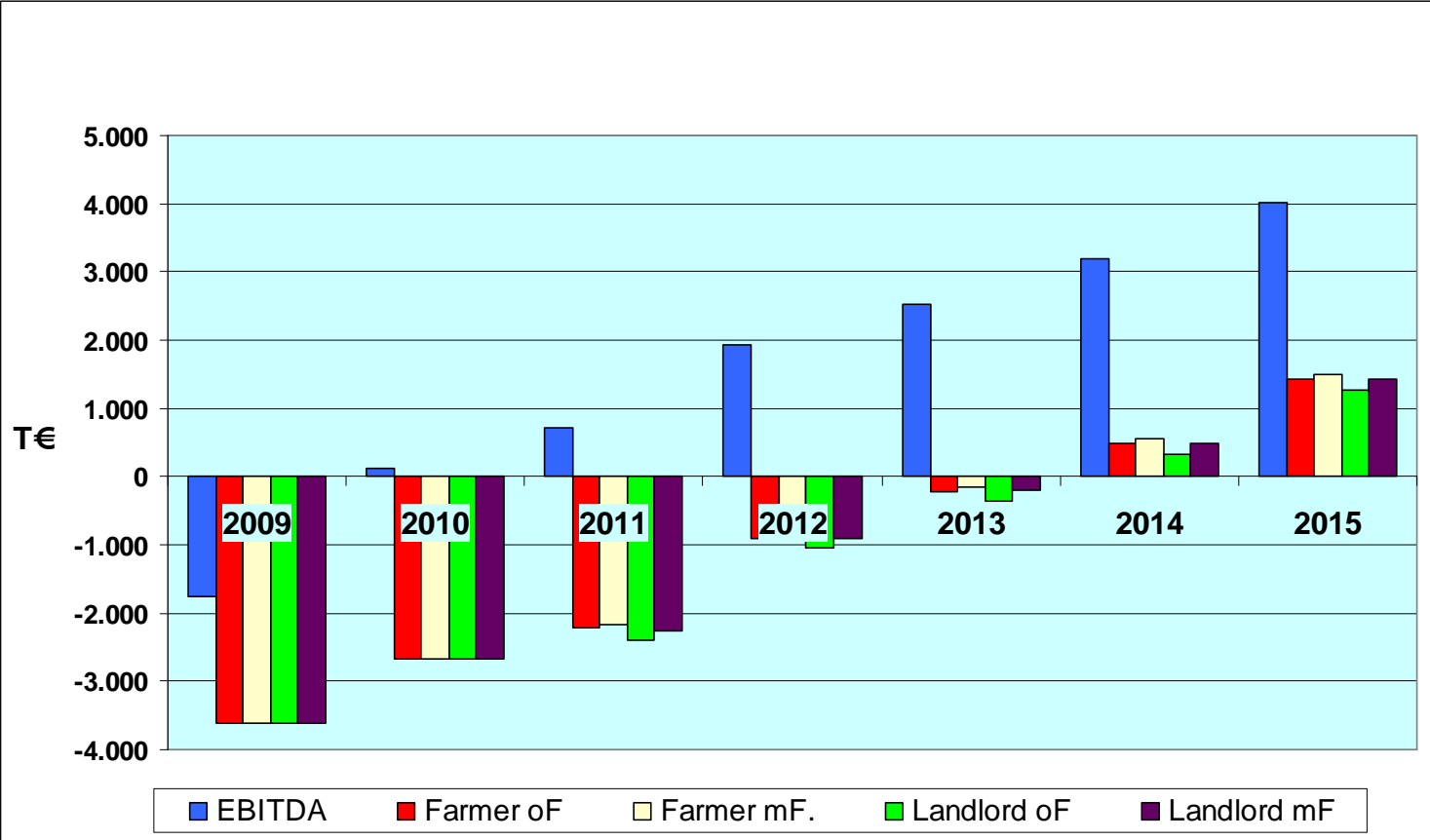


## 4. Landlord-Modell (mit Förderung)





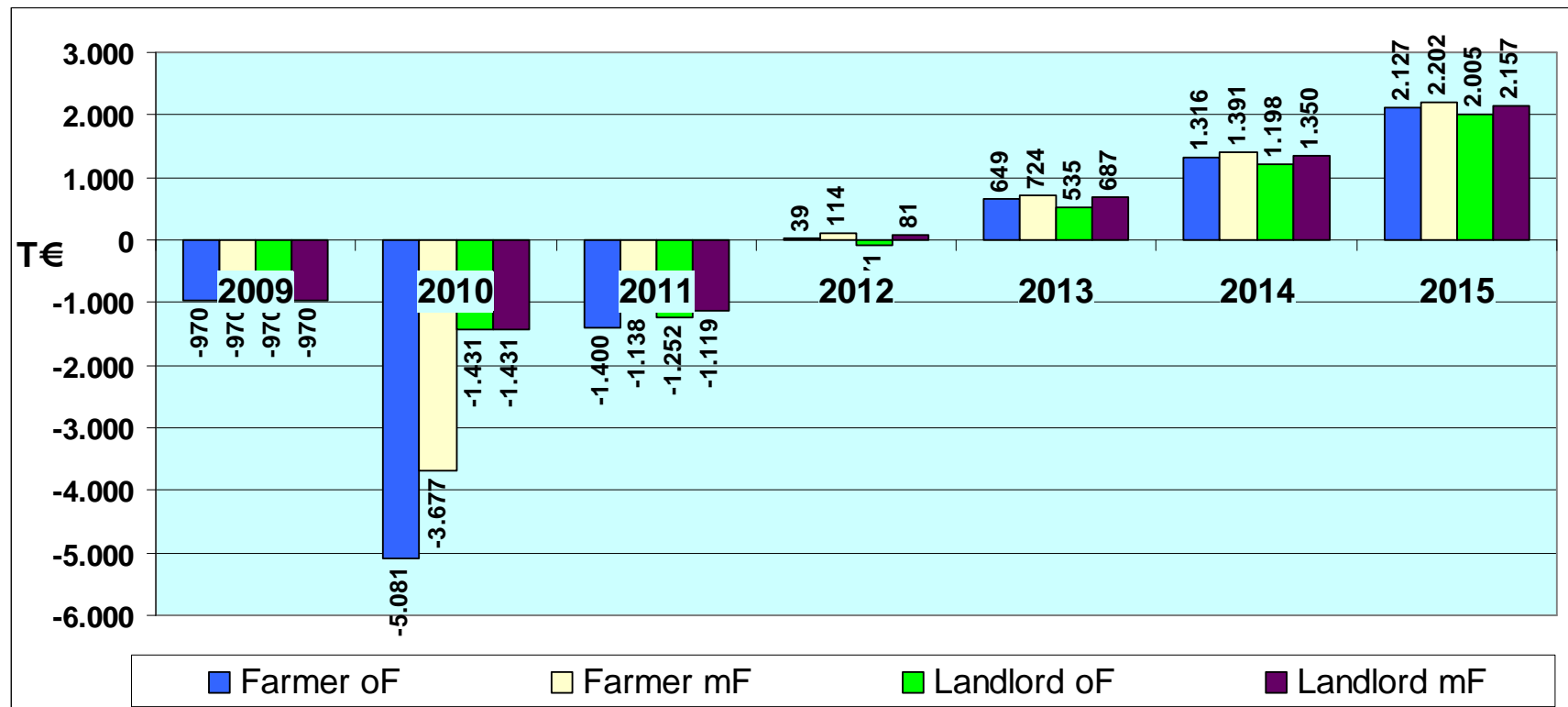
## EBITDA und EBT-Vergleich der Modellvarianten







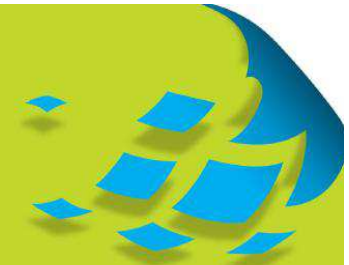
# Liquiditätsvergleich



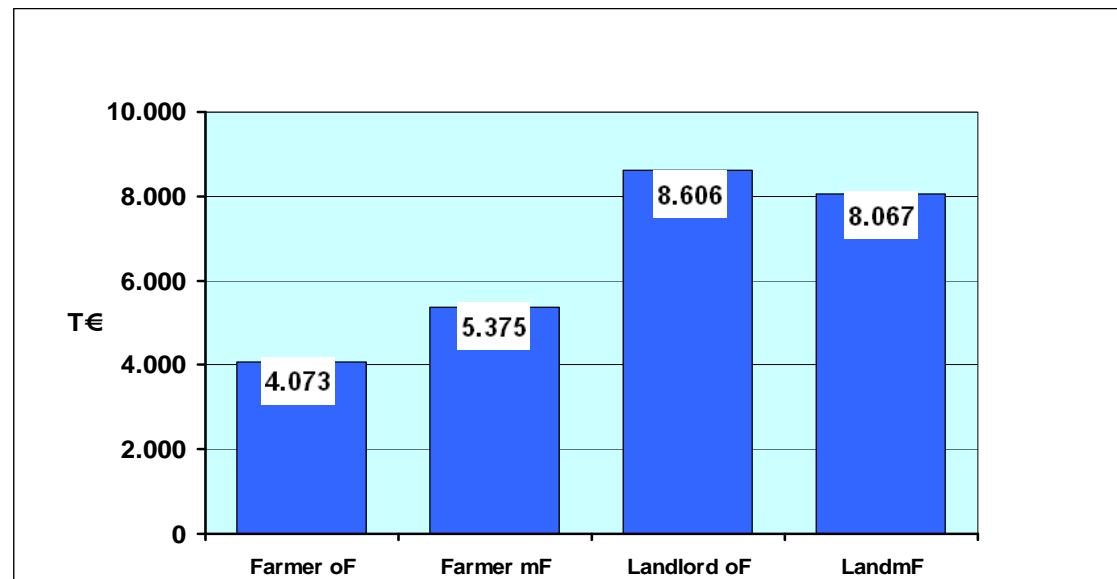
**Landlord-Modell ist hier dem Farmermodell vorzuziehen.**

Take Off -Konzept

# Lübeck Airport



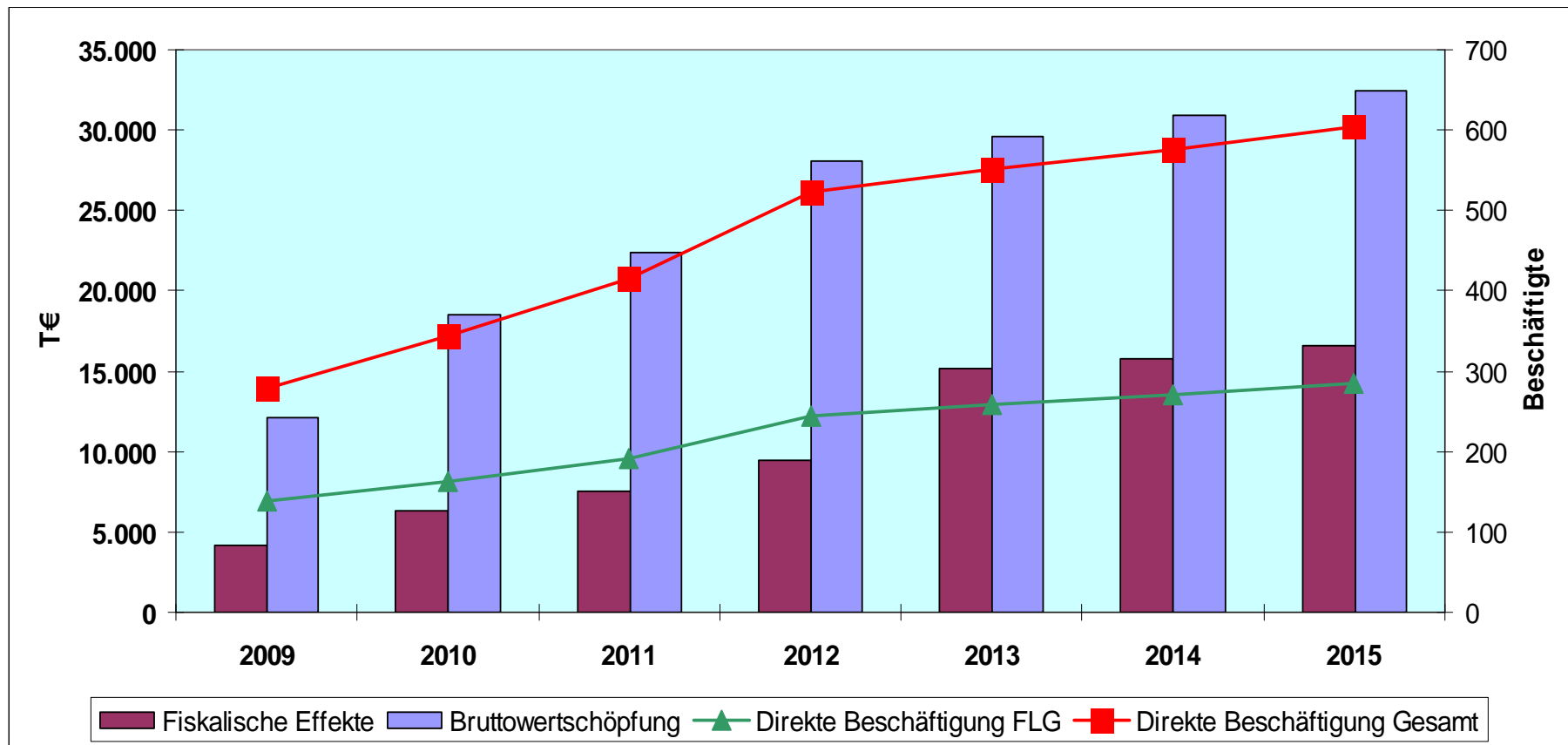
## Kumulierter Nettozahlungsstrom von FLG an HL für den Zeitraum 2010-2015

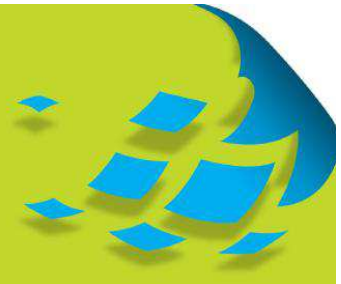


T€	Farmer oF	Farmer mF	Landlord oF	Land mF
Liquidität von HL an FLG	-6.481	-4.815	-2.754	-2.550
Pacht an HL	1.993	1.993	1.993	1.993
Zinsen Darlehen an HL	8.561	8.197	7.484	7.484
Zinserstattung Investitionen an HL	0	0	892	540
Erstattung Abschreibungen an HL	0	0	991	600
<b>Nettozufluss an HL</b>	<b>4.073</b>	<b>5.375</b>	<b>8.606</b>	<b>8.067</b>



## Regionalökonomische Effekte auf der Grundlage des Businessplans (ohne Effekte auf den Tourismus und sonstige Wirtschaft)





## Förderoptionen des Landes

- **Investitionszuschüsse (bis zu 60 %)**
- **Zuschüsse für die Wahrnehmung hoheitl. Aufgaben**
  - **Unterdeckung pro Jahr von 2 Mio. €**
  - **keine Notifizierungspflicht**
- **Anlauffinanzierung für neue Fluglinien und Base**
  - **zeitlich befristet bis max. drei Jahre**
  - **degressiv**
  - **notifizierungspflichtig**

# Lübeck Airport



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**