

Sachbearbeitender Bereich:

1.203 - Beteiligungscontrolling

Az.: 203.42.FLG.00

2.280.1 – Flughafenkoordinatorin

Lübeck, den 12.06.2010 **M 24**

Sachbearbeiter: Telefon:

Jörg Kaminski 2031

Oliver Groth 1002

Conja Grau 5906

Drucksache Nr.

zu Punkt der Tagesordnung

Bericht

Gegenstand: Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Take-off-Konzept inkl. Business- und Investitionsplanung

Haushaltsbegleitbeschluss zum Haushalt 2010 – Antrag Top 12.2, Drs. 326 unter Einschluss der Beantwortung der Nachfragen des Berichts der Landesregierung „Entwicklungsperspektive des Flughafens Lübeck-Blankensee (Drs. 17/238)“

Der Bericht gemäß Anlage 1 wird zur Kenntnis genommen.

Verfahren:

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Welche Bereiche sind beteiligt: | Flughafen Lübeck GmbH: zustimmend
Bereich Recht: keine rechtlichen Bedenken |
| 2. Beraten im: | Hauptausschuss |
| 3. Bürgerschaft | Kenntnisnahme |

Bernd Saxe
Bürgermeister

Wolfgang Halbedel
Senator

Anlagen:

Vorbemerkung

Gegenstand dieses Berichts ist der Haushaltsbegleitbeschluss der Bürgerschaft (Drs. 326) vom 25.02.2010 unter Einschluss eines Berichts der Landesregierung (Drs. 17/238) zum Take Off-Konzept der Hansestadt Lübeck, das auf Wunsch des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministeriums erstellt und am 21.12.2009 dem Wirtschaftsminister übergeben worden ist.

Der vorliegende Bericht konzentriert sich auf die Beantwortung der Nachfragen aus dem Bericht der Landesregierung, die da wären:

- Beim Businessplan werden dem Best Case noch Medium Case und Worst Case gegenüber gestellt
- Eine Absichtserklärung des Hauptkunden Ryanair zur Einrichtung einer Base auf dem Flughafen wird eingeholt.
- Es wird ausgeführt, wie im Verfahren vor dem OVG die Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses erreicht werden soll.

Bestandteil des vorliegenden Berichts ist auch die Darstellung aller Ausbaumaßnahmen einschließlich Darstellung der Gesamtkosten gemäß Planfeststellungsbeschluss.

Gegenüber dem Take Off-Konzept vom 21.12.2009 wurden in der nachfolgend wiedergegebenen Darstellung eines Best, Middle und Worst Case die aktuelle Entwicklung berücksichtigt und teilweise eine Neubewertung der Investitionen vor dem Hintergrund des Berichts der Landesregierung vorgenommen. Hierzu ist abschließend anzumerken, dass dem Take Off-Konzept ein bestimmter Prämissenkatalog zugrunde lag, der im Lichte der aktuellen Entwicklung zu revidieren war. Gleichwohl zeigt auch die überarbeitete Businessplanung für den Fall der Einrichtung einer Base, dass in einem überschaubaren Zeitraum ein wirtschaftlich nachhaltiges positives Ergebnis erzielt werden kann.

1. Darstellung Best Case, Middle Case und Worst Case

Die Darstellung der Szenarien "Best-Case" (Flughafenbetrieb mit Base), "Middle-Case" (Flughafenbetrieb ohne Base) und „Worst-Case“ (Abwicklung des Flughafens) sind jeweils in Form einer Businessplanung für den Zeitraum 2010-2015 bzw. 2010-2012 für den Fall einer Abwicklung als Anlagen mit Erläuterungen beigefügt. In dieser Businessplanung sind auch die für das jeweilige Szenario erforderlichen Investitionen enthalten und zusätzlich in einer separaten Aufstellung abgebildet, die auch die Folgeinvestitionen ab 2016 ff. darstellt.

2. Eine Absichtserklärung des Hauptkunden Ryanair zur Einrichtung einer Base auf dem Flughafen wird eingeholt.

Eine Absichtserklärung des Hauptkunden Ryan Air wurde bereits in einem Schreiben vom 06. August 2009 abgegeben. Diese Absichtserklärung erfolgte unter der Voraussetzung, dass die FLG/HL dafür Sorge tragen, dass die Verlegung der Landeschwelle, der Einbau und die Inbetriebnahme des ILS CAT II sowie die Schaffung einer Vorfeldposition erfolgt. Eine Erneuerung dieser Absichtserklärung ist durch Vertreter von Ryan Air am 26. Februar 2010 im Rahmen einer Pressekonferenz zum Sommerflugplan 2010 erfolgt. Ryan Air führte anlässlich dieser Pressekonferenz aus, dass sie auch zukünftig zum Flughafen Lübeck stehen, diesen weiterhin als lukrativ betrachten und eine Base einrichten werden, sobald die zuvor genannten Voraussetzungen geschaffen werden.

3. Es wird ausgeführt, wie im Verfahren vor dem OVG die Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses erreicht werden soll.

Im Rechtsstreit um den Planfeststellungsbeschluss ist die Frage der Planrechtfertigung von entscheidender Bedeutung. Sie ist ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht.

Ein Bedarf besteht, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04 – „Berlin-Schönefeld“, Rdnr. 182 bei juris). Eine Komponente des „vernünftigerweise Gebotenseins“ ist die Frage der Finanzierbarkeit des Vorhabens (BVerwG a.a.O., Rdnr. 200).

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen (BVerwG a.a.O.). In dieser Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht außerdem entschieden, dass der Umsetzungswille für die planfestgestellte Maßnahme vorhanden sein muss.

Als maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung des Vorliegens der Planrechtfertigung anhand der vorgenannten Kriterien hat das Bundesverwaltungsgericht auf den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, also den Zeitpunkt der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde abgestellt. Diese Auffassung hat das Bundesverwaltungsgericht auch bei anderen fachlichen Planfeststellungen vertreten. So wird in der Entscheidung vom 20.05.1999, Az. 4 A 12/98 – „Ostumgehung Hof“ ausgeführt (Rdnr. 44 bei juris): „Es darf daher im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird...“

Der für die Beurteilung der Finanzierbarkeit entscheidende Zeitpunkt ist daher der des Ergehens des Planfeststellungsbeschlusses. Zu dieser Zeit bestanden im Fall Lübeck-Blankensee noch keine Zweifel an der Finanzierbarkeit des Vorhabens. Im Planfeststellungsbeschluss (S.67-72) ist die Frage der Planrechtfertigung unter dem Aspekt der Finanzierung des Vorhabens ausführlich erörtert und bejaht worden.

Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass in der bisherigen Rechtsprechung noch wenig diskutiert und entschieden wurde, in welchem Maße die Finanzierung des Gesamtvorhabens im Vorwege gesichert sein muss. Die Frage, was grundsätzlich erforderlich ist, um Umsetzungswillen und Finanzierbarkeit ausreichend zu dokumentieren, hat das Bundesverwaltungsgericht auch in seiner Entscheidung zu dem Flughafen Berlin-Schönefeld nicht abschließend beantwortet. In dem entschiedenen Fall haben der Umstand, dass der Flughafen Schönefeld im Flughafenkonzept des Bundes mit hoher Priorität aufgeführt war und die im Zeitpunkt der Planfeststellung vorliegende Bekundung des Willens der öffentlich-rechtlichen Träger - die hierzu nach allgemeiner Auffassung finanziell in der Lage sind -, die erforderlichen Ausbaukosten bereitzustellen, ausgereicht. Dass dieser Wille später geändert werden kann, hat für die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts offenbar keine Rolle gespielt.

Auch im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Lübecker Flughafen ist ausdrücklich erwähnt, dass zwar kein konkreter Nachweis über die umfassende Finanzierung des Vorhabens erbracht worden sei, aber nach den dortigen Feststellungen auch nicht festgestellt werden könne, dass das Ausbaivorhaben aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden könnte. „Es bestehen (...) keine unüberwindbaren finanziellen Schranken, so dass dem Vorhaben nicht aus finanziellen Gründen die Planrechtfertigung fehlt,“ so die Planfeststellungsbehörde.

Die Vorhabenträgerin (FLG) verfolgt weiterhin das Ziel des Vollausbau gemäß Planfeststellungsbeschluss.

Das Take Off-Konzept gibt einen Ausschnitt der Maßnahmen wieder, die bis zum Jahr 2015 aus dem Planfeststellungsbeschluss umgesetzt werden sollen, um die Einrichtung einer Base zu ermöglichen.

Zu keinem Zeitpunkt hat die Vorhabenträgerin erklärt, nur noch einen Teilausbau realisieren zu wollen. Alle weiteren Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss werden nach betrieblichem und wirtschaftlichem Bedarf im Zeitraum nach dem Jahr 2015 umgesetzt.

Weiterhin ist es hier die erklärte Absicht der Hansestadt Lübeck, alsbald einen Investor für die FLG zu finden, der das Betriebs- und Investitionsrisiko für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss übernimmt.

Des weiteren geht die Hansestadt Lübeck davon aus, dass das Land Schleswig-Holstein vorrangig Investitionszuschüsse für die erforderlichen Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss gewährt. Das hat die Landesregierung noch einmal in ihrem Bericht vom 10.02.2010 (Drs. 17/238) an den Landtag bekräftigt.

Bezugnehmend auf die Herbeiführung der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschluss wurde bereits im Take Off-Konzept ausgeführt:

„Aus diesem Grund ist spätestens Anfang 2010 oder in der Klageerwiderung von der FLG deutlich zu machen, dass sie gewillt und finanziell in der Lage ist, die Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen zu beginnen. Da die FLG aus eigener Kraft dazu nicht in der Lage sein wird, sind der Hauptgesellschafter und das Land gefordert, glaubhaft und ohne Vorbehalte die Investitionsbereitschaft zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zu erklären.“

Objektiv sind Zweifel am Umsetzungs- und Finanzierungswillen des Alleingeschafters Hansestadt Lübeck berechtigt, wenn eine Beschlusslage vorliegt, die ausschließt, der FLG Investitionsmittel für die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zur Verfügung zu stellen. Aufgrunddessen könnte ein Gericht zu dem Schluss kommen, dass das Vorhaben aufgegeben wurde und hierdurch die Grundlage für eine Planrechtfertigung entfällt. Nach § 144 LVwG wäre der Planfeststellungsbeschluss ggfs. aufzuheben.

Die Bürgerschaft hat mit Mehrheit am 26.11.2009 abgelehnt, der FLG für die Umsetzung der ersten Maßnahmen die notwendigen Investitionsmittel zur Verfügung zu stellen. Gegen diesen Bürgerschaftsbeschluss ist ein Bürgerbegehren angestrengt worden, das über die erforderliche Anzahl von 17.467 Stimmen hinaus knapp 42.000 gültige Stimmen für einen nunmehr folgenden Bürgerentscheid erhielt, der am 25.04.2010 stattfindet.

Mit dem Bürgerentscheid wird die Lübecker Bevölkerung befragt, ob auch in Eigenregie des Alleingeschafters Hansestadt Lübeck der Flughafen ausgebaut und betrieben werden soll. Der Ausbau setzt die Umsetzbarkeit des Planfeststellungsbeschluss, also dessen Rechtmäßigkeit voraus und damit – wie zuvor dargelegt - den Willen, mit dem Ausbau im Sinne § 9 Abs. 5 LuftVG zu beginnen. Nach § 9 Abs. 5 LuftVG vermittelt der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss die Befugnis, mit der Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen innerhalb von 10 Jahren nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses zu beginnen; für die weitere Umsetzung besteht dann keine Fristvorgabe. Der Vollausbau ist somit nicht zeitlich befristet., wenn binnen der 10-Jahresfrist mit der Umsetzung begonnen wird. Die Investitionsplanung ist bereits im Planfeststellungsantrag enthalten.

Die Bürgerschaft hat daraufhin am 25.02.2010 beschlossen:

„Der Bürgermeister wird im Falle einer mehrheitlichen Zustimmung der Lübeckerinnen und Lübecker beim Bürgerentscheid „Ja zum Lübecker Flughafen“ beauftragt, einen

Nachtragshaushalt 2010 der Bürgerschaft vorzulegen, in dem die von der Landesregierung als notwendig angesehenen Mittel im Sinne einer nachhaltigen Investitionsbereitschaft für die Flughafenentwicklung als Gesamtvorhaben gemäß vollständigen Planfeststellungsbeschluss enthalten ist. Der Nachtragshaushalt muss mit einem Investitionsplan für die mittel- und langfristige Finanzplanung unterlegt sein.“

Diese Beschlusslage lässt keinen Zweifel daran erkennen, dass im Falle eines positiven Ausgangs des Bürgerentscheids für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Flughafens seitens des Alleingeschafters der FLG erklärt werden wird, das Gesamtvorhaben gemäß Planfeststellungsbeschluss umzusetzen und die Investitionsmittel dafür zur Verfügung zu stellen. Das Gesamtinvestitionsprogramm der zugelassenen Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss ist diesem Bericht als Anlage 5 beigefügt.

Die wiederholt bekundete grundsätzliche Bereitschaft des Landes Schleswig-Holstein, vorrangig Investitionszuschüsse für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss zur Verfügung zu stellen, wenn auch die Hansestadt Lübeck ihre Investitionsbereitschaft erklärt, verdeutlicht, dass auch das Land Schleswig-Holstein am Gesamtvorhaben festhält und damit seinen Umsetzungswillen bekundet.

Im Zuge der gerichtlichen Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses bestünde bei dieser Konstellation kein Anhaltspunkt für den Wegfall der Planrechtfertigung.

Zusammenfassend ist festzuhalten: Unter den gegebenen Umständen ist es für die Bestätigung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Zuge der gerichtlichen Überprüfung erforderlich, dass der Bürgerentscheid positiv beschieden und der Haushaltsbegleitbeschluss vom 25.02.2010 umgesetzt wird bzw. eine Beschlusslage herbeigeführt wird mit der gleichen Folgewirkung. Ersatzweise könnte das Land Schleswig-Holstein erklären, anstelle des Alleingeschafters die Finanzierung der Investitionen aus dem Planfeststellungsbeschluss zu übernehmen.

Flughafen Lübeck GmbH - Prognose Wirtschaftsplan 2010 - 2015 - Übersicht

Farmer-Modell (Best case)

	<u>2010 oB</u>	<u>2011 mB</u>	<u>2012 mB</u>	<u>2013 mB</u>	<u>2014 mB</u>	<u>2015 mB</u>	
Passagiere insgesamt	590.000	960.000	1.170.000	1.390.000	1.580.000	1.750.000	
1. Erlöse							
1.2 Luftfahrt	1.798.592	2.658.107	3.239.266	3.844.045	4.345.007	4.845.969	
1.3 Vermietungen / Einzelhandel / Parkplatz	1.906.927	2.905.747	3.472.835	4.062.971	4.551.803	5.040.635	
1.4 Insgesamt	3.705.519	5.563.854	6.712.101	7.907.016	8.896.810	9.886.603	42.671.903
2. Aufwendungen							
2.1 Luftfahrt	3.978.309	4.695.630	5.392.319	5.963.372	6.250.041	6.527.980	
2.2 Öffentliche Gebühren	37.547	41.292	50.917	50.917	50.917	50.917	
2.3 Parkplatz	18.253	20.073	24.753	24.753	24.753	24.753	
2.4 Verwaltung	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	
2.5 Insgesamt	6.314.109	7.036.996	7.747.989	8.319.042	8.605.710	8.883.650	46.907.495
3. EBITDA	(2.608.590)	(1.473.142)	(1.035.888)	(412.025)	291.099	1.002.954	(4.235.592)
4. Instandhaltungen	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(1.440.000)
5. Investitionen	(4.000.000)	(3.900.000)	(6.750.000)	(6.850.000)	(6.450.000)	(1.950.000)	(29.900.000)
6. Abzgl. Fördermittel (75%)	1.770.000	2.550.000	3.337.500	4.762.500	4.462.500	1.087.500	17.970.000
7. Investitionsanteil FLG	(2.230.000)	(1.350.000)	(3.412.500)	(2.087.500)	(1.987.500)	(862.500)	(11.930.000)
7. Liquiditätsbedarf	(5.078.590)	(3.063.142)	(4.688.388)	(2.739.525)	(1.936.401)	(99.546)	(17.605.592)
8. Zinsen	(1.524.000)	(1.777.930)	(1.931.087)	(2.165.506)	(2.302.482)	(1.893.942)	(11.594.946)
9. Abschreibungen	(1.656.000)	(2.204.667)	(2.294.667)	(2.522.167)	(2.661.333)	(2.793.833)	(14.132.667)
10 Gewinn/Verlust	(5.788.590)	(5.455.738)	(5.261.641)	(5.099.698)	(4.672.716)	(3.684.821)	(29.963.205)

Flughafen Lübeck GmbH - Prognose Wirtschaftsplan 2010 - 2015 - Übersicht

Landlord-Modell (Best case)

	<u>2010 oB</u>	<u>2011 mB</u>	<u>2012 mB</u>	<u>2013 mB</u>	<u>2014 mB</u>	<u>2015 mB</u>	
Passagiere insgesamt	590.000	960.000	1.170.000	1.390.000	1.580.000	1.750.000	
1. Erlöse							
1.2 Luftfahrt	1.798.592	2.658.107	3.239.266	3.844.045	4.345.007	4.845.969	
1.3 Vermietungen / Einzelhandel / Parkplatz	1.906.927	2.905.747	3.472.835	4.062.971	4.551.803	5.040.635	
1.4 Insgesamt	3.705.519	5.563.854	6.712.101	7.907.016	8.896.810	9.886.603	42.671.903
2. Aufwendungen							
2.1 Luftfahrt	3.978.309	4.695.630	5.392.319	5.963.372	6.250.041	6.527.980	
2.2 Öffentliche Gebühren	37.547	41.292	50.917	50.917	50.917	50.917	
2.3 Parkplatz	18.253	20.073	24.753	24.753	24.753	24.753	
2.4 Verwaltung	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	
2.5 Insgesamt	6.314.109	7.036.996	7.747.989	8.319.042	8.605.710	8.883.650	46.907.495
3. EBITDA	(2.608.590)	(1.473.142)	(1.035.888)	(412.025)	291.099	1.002.954	(4.235.592)
4. Instandhaltungen	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(1.440.000)
5. Zinsen Neuinvestitionen		(330.130)	(583.426)	(754.051)	(858.426)	(957.801)	(3.483.835)
6. Zinsen Altkapital	(1.524.000)	(1.524.000)	(1.524.000)	(1.524.000)	(1.524.000)	(1.524.000)	(9.144.000)
7. Abschreibungen Neuinvestitionen		(148.667)	(238.667)	(466.167)	(605.333)	(737.833)	(2.196.667)
8. Liquiditätsbedarf	(4.372.590)	(3.715.938)	(3.621.981)	(3.396.243)	(2.936.660)	(2.456.681)	(20.500.094)
9. Abschreibungen Vermögen FLG	(1.656.000)	(2.056.000)	(2.056.000)	(2.056.000)	(2.056.000)	(2.056.000)	(11.936.000)
10 Gewinn/Verlust	(5.788.590)	(5.531.938)	(5.437.981)	(5.212.243)	(4.752.660)	(4.272.681)	(30.996.094)

Erläuterungen zu Prognose FLG Wirtschaftsplan 2010-15 (Farmer Modell/Best case)

	Prämissen	In der „Best-case“ Betrachtung wird zugrunde gelegt, dass die Einrichtung einer Base für stationierte Flugzeuge im Jahr 2011 erfolgt und der Flughafenbetrieb über das Jahr 2015 hinaus erfolgt.
	Passagiere insgesamt	Die Passagierentwicklung für den Planungszeitraum wurde der aktuellen Entwicklung (2 neue Verbindungen ab Mai 2010) angepasst und konservativ für die Jahre 2011-2015 fortgeschrieben. Differenzen dieser angepassten Prognose mit den Zahlen des Take-Off Konzeptes ergeben sich aus der Verschiebung der Base-Einrichtung um 1 Jahr. Grundsätzlich kann in diesem Szenario davon ausgegangen werden, dass im Jahre 2015 auch die prognostizierten Zahlen des Take-Off Konzeptes (2 Mio. Pax) erreicht werden könnten.
1.	Erlöse	Die prognostizierten Erlöse sind kaufmännisch vorsichtig kalkuliert. In der Best-case Betrachtung ist darüber hinaus davon auszugehen, dass weitere Ertragssteigerungen im Bereich Handel (Vermietung/Verpachtungen) generiert werden können, die das Ergebnis verbessernde Auswirkungen hätten.
2.	Aufwendungen	In den Aufwendungen sind allgemeine Preissteigerung von 1,2% p.a. berücksichtigt worden. Die Aufwendungen berücksichtigen auch entsprechende Erhöhungen, die durch den verstärkten Flugverkehr hervorgerufen werden (z.B. Personal- und Sicherheitsaufwendungen).
4.	Instandhaltungen	Hierbei handelt es sich um die Position Instandhaltung, Reparaturen und Ersatzbeschaffungen für defekte Geräte, die nicht unter Investitionen subsumiert werden und die für die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs gemäß Auflagen der Luftsicherheitsbehörde unabdingbar erforderlich sind. Es wird hier ein monatlicher Aufwand von TD€ 20 (TD€ 240 p.a.) für den Planungszeitraum zugrunde gelegt.
5.	Investitionen	Die GF hat gemeinsam mit der HL und den technischen Fachberatern den Investitionsbedarf für diese „Best-case“-Betrachtung überarbeitet. Dieser Überarbeitung liegt die Prämisse zugrunde, dass ein Flughafenbetrieb mit einer Base (ab 2011) über das Planungsjahr 2015 hinaus erfolgen wird. Unter dieser Voraussetzung sind die nachfolgend in der Anlage 5 aufgeführten Investitionen erforderlich, die nachfolgend erläutert werden: 2010/11 insgesamt TD€ 4.000: 1.) TD€ 2.750 für Verlegung Landeschwelle, Installation und Inbetriebnahme ILS Cat II, Ertüchtigung einer Vorfeldposition und Schaffung neuer Parkplätze nördlich der Blankenseer Straße.

2.) TD€ 1.250 2. Rate Mediationsvereinbarung für Stiftung Grönauer Heide.

2011 insgesamt TD€ 3.900:

1.) TD€ 2,500 für den Neuaufbau des Taxiway C (Der lang anhaltende Winter hat, ähnlich wie im Straßenverkehr zu Schäden auf allen Taxiways geführt, die, um geltende Sicherheitsauflagen zu erfüllen, abschnittsweise saniert werden müssen.

2.) TD€ 200 für die gemäß Luftsicherheitsbehörde erforderliche Einrichtung eines neuen Bestreifungsweges entlang des Flughafenzaunes. Diese Maßnahme ist erforderlich weil eine tägliche Kontrolle des Sicherheitszaunes direkt am Zaun erforderlich ist, um Schäden sowie Übersteigungen und Untergrabungen sofort feststellen und beheben zu können.

3.) TD€ 700 für Lärmschutzmaßnahmen die wegen der prognostizierten Steigerung der Flugbewegungen im Planungszeitraum erforderlich werden.

4.) TD€ 500 für Ausgleichsmaßnahmen Naturschutz die zur Kompensation der geplanten Eingriffe (Bestreifungsweg, Versiegelungen etc.) gemäß Mediationsvereinbarung erforderlich werden.

2012 insgesamt TD€ 6.750:

1.) TD€ 900 für den Neuaufbau des Taxiway B (siehe hierzu Punkt 1.) in 2011.

2.) TD€ 500 für die Ertüchtigung der Passagierabfertigung. Die vorhandenen Zelte unterliegen einem Verschleiß, der nach einer Betriebszeit von 7 Jahren zwangsläufig zu Investitionen führen muss (Fußbodenerneuerung, Heizungssystem etc.), um Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden.

3.) TD€ 1.300 Erweiterung des Parkplatzes P3 in südliche Richtung um weitere 700 Parkplätze im Standard der bereits vorhandenen P-Plätze sowie Ertüchtigung des Verkehrsknotens (Einfahrt zum P3).

4.) TD€ 2.000 für erforderliche Entwässerungsmaßnahmen im Zuge des Neuaufbau der Taxiways und der anstehenden Schaffung neuer Vorfeldpositionen für 2 weitere Flugzeuge.

5.) TD€ 800 für Lärmschutzmaßnahmen die wegen der prognostizierten Steigerung der Flugbewegungen im Planungszeitraum erforderlich werden. (siehe auch Punkt 3.) in 2011).

6.) TD€ 500 für Ausgleichsmaßnahmen Naturschutz die zur Kompensation der geplanten Eingriffe (Bestreifungsweg, Versiegelungen etc.) gemäß Mediationsvereinbarung erforderlich werden. (Fortführung der Investitionsmaßnahme aus 2011).

7.) TD€ 750 für Sicherheitsausstattung des Flughafens. Hierzu gehören gemäß Auflagen der Luftsicherheitsbehörde die Anschaffung von 3 neuen Feuerwehrfahrzeugen, einem Spezial-KFZ zur Überprüfung der Bremswerte auf der Start- und Landebahn, einer Flugzeugenteisungseinheit und einem Spezial-KFZ zum Manövrieren von Flugzeugen auf den Taxiways und dem Vorfeld. Alle vorhandenen Einheiten sind abgängig.

2013 insgesamt TD€ 6.850

1.) TD€ 900 für den Neuaufbau des Taxiway A (siehe hierzu Punkt 1.) in 2011 und 2012.

2.) TD€ 1.400 für die Schaffung von 2 neuen Vorfeldpositionen zum „Parken“ von Flugzeugen. Die Schaffung von neuen Vorfeldpositionen ist vor dem Hintergrund einer Base-Einrichtung erforderlich, um stationierte Flugzeuge zu parken, ohne dass der tägliche Flugverkehr beeinträchtigt wird.

3.) TD€ 2.500 für erforderliche Entwässerungsmaßnahmen im Zuge des Neuaufbau der Taxiways und der Schaffung neuer Vorfeldpositionen für 2 weitere Flugzeuge.

4.) TD€ 750 für Sicherheitsausstattung des Flughafens. (Fortführung der Maßnahme aus 2011 und 2012).

5.) TD€ 800 für Lärmschutzmaßnahmen die wegen der prognostizierten Steigerung der Flugbewegungen im Planungszeitraum erforderlich werden. (siehe auch Punkt 3.) in 2011ff).

6.) TD€ 500 für Ausgleichsmaßnahmen Naturschutz die zur Kompensation der geplanten Eingriffe (Bestreifungsweg, Versiegelungen etc.) gemäß Mediationsvereinbarung erforderlich werden. (Fortführung der Maßnahme aus 2011 und 2012).

2014 insgesamt TD€ 6.450

1.) TD€ 2.400 für die Schaffung von 2 neuen Vorfeldpositionen zum „Parken“ von Flugzeugen (Fortführung der Investitionsmaßnahme aus 2013).

		<p>2.) TD€ 2.000 für erforderliche Entwässerungsmaßnahmen im Zuge des Neuaufbau der Taxiways und der Schaffung neuer Vorfeldpositionen für 2 weitere Flugzeuge. Fortführung der Investitionsmaßnahme aus 2012 und 2013).</p> <p>3.) TD€ 750 für Sicherheitsausstattung des Flughafens. (Fortführung der Investitionsmaßnahme aus 2011, 2012 und 2013).</p> <p>4.) TD€ 500 für Ausgleichsmaßnahmen Naturschutz die zur Kompensation der geplanten Eingriffe (Bestreifungsweg, Versiegelungen etc.) gemäß Mediationsvereinbarung erforderlich werden. (Fortführung der Maßnahme aus 2011, 2012 und 2013).</p> <p>5.) TD€ 800 für Lärmschutzmaßnahmen die wegen der prognostizierten Steigerung der Flugbewegungen im Planungszeitraum erforderlich werden. (siehe auch Punkt 3.) in 2011ff).</p> <p>2015 insgesamt TD€ 1.950</p> <p>1.) TD€ 500 für Ausgleichsmaßnahmen Naturschutz die zur Kompensation der geplanten Eingriffe (Bestreifungsweg, Versiegelungen etc.) gemäß Mediationsvereinbarung erforderlich werden. (Fortführung der Maßnahme aus 2011ff).</p> <p>2.) TD€ 750 für Sicherheitsausstattung des Flughafens. (Fortführung der Investitionsmaßnahme aus 2011ff).</p> <p>3.) TD€ 700 für Lärmschutzmaßnahmen die wegen der prognostizierten Steigerung der Flugbewegungen im Planungszeitraum erforderlich werden. (siehe auch Punkt 3.) in 2011ff).</p>
6.	Fördermittel	<p>Nach Aussage der Landesregierung im Bericht vom 26.02.2010 können seitens des Landes Fördermittel von bis zu 75% für Investitionen des Flughafens bereit gestellt werden. Basierend auf dieser Aussage sind durch die FLG/HL im Planungszeitraum von 2010 bis 2015 Investitionen in Höhe von TD€ 29.900 zu tätigen. Die FLG/HL geht davon aus, dass lediglich die Investitionen in die Ertüchtigung der Abfertigungszelte (TD€ 500), die Schaffung zusätzlicher Parkplätze P3 (TD€ 1.360), die Ausgleichsmaßnahmen für den Naturschutz (TD€ 2.500) sowie die Sanierung 4. Vorfeldposition (TD€ 330) nicht förderfähig sind. Demzufolge ist davon</p>

		auszugehen, dass das Land für die förderfähigen Investitionsprojekte der FLG in Höhe von insgesamt TD€ 23.960 insgesamt TD€ 17.970 Förderung gewährt und den Investitionsbedarf der FLG von TD€ 29.900 (ohne Förderung) auf TD€ 11.930 senkt.
	Hinweis zu Unterschied Best case Farmer-Modell und Landlord-Modell	Wie bereits im Take-Off Konzept ausgeführt, unterscheiden sich beide Modelle lediglich in der Refinanzierung der Investitionen. Beim Farmer-Modell trägt die FLG die Investitionen (Darlehen des Gesellschafters). Beim Landlord-Modell fungiert der Gesellschafter als Eigentümer der Investitionen und lässt sich diese durch die FLG verzinsen und refinanzieren.

Farmer-Modell (middle case)

	<u>2010 oB</u>	<u>2011 oB</u>	<u>2012 oB</u>	<u>2013 oB</u>	<u>2014 oB</u>	<u>2015 oB</u>	
Passagiere insgesamt	590.000	590.000	590.000	590.000	590.000	590.000	
1. Erlöse							
1.2 Luftfahrt	1.798.592	1.798.592	1.798.592	1.798.592	1.798.592	1.798.592	
1.3 Vermietungen / Einzelhandel / Parkplatz	1.906.927	1.906.927	1.906.927	1.906.927	1.906.927	1.906.927	
1.4 Insgesamt	3.705.519	3.705.519	3.705.519	3.705.519	3.705.519	3.705.519	22.233.114
2. Aufwendungen							
2.1 Luftfahrt	3.978.309	4.013.230	4.048.151	4.083.072	4.117.993	4.152.914	
2.2 Öffentliche Gebühren	37.547	37.547	37.547	37.547	37.547	37.547	
2.3 Parkplatz	18.253	18.253	18.253	18.253	18.253	18.253	
2.4 Verwaltung	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	2.280.000	
2.5 Insgesamt	6.314.109	6.349.030	6.383.951	6.418.872	6.453.793	6.488.714	38.408.470
3. EBITDA	(2.608.590)	(2.643.511)	(2.678.432)	(2.713.353)	(2.748.274)	(2.783.195)	(16.175.357)
4. Instandhaltungen	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(240.000)	(1.440.000)
5. Investitionen		(1.100.000)	(2.150.000)	(750.000)			(4.000.000)
6. Abzgl. Fördermittel (75%)		825.000	1.237.500	562.500			2.625.000
7. Investitionsanteil FLG		(275.000)	(912.500)	(187.500)			(1.375.000)
7. Liquiditätsbedarf	(2.608.590)	(2.918.511)	(3.590.932)	(2.900.853)	(2.748.274)	(2.783.195)	(17.550.357)
8. Zinsen	(1.524.000)	(1.654.430)	(1.800.355)	(1.979.902)	(2.124.944)	(2.262.358)	(11.345.989)
9. Abschreibungen	(1.656.000)	(1.656.000)	(1.662.111)	(1.674.056)	(1.678.222)	(1.678.222)	(10.004.611)
10 Gewinn/Verlust	(5.788.590)	(5.953.941)	(6.140.898)	(6.367.311)	(6.551.441)	(6.723.776)	(37.525.957)

Erläuterungen zu Prognose FLG Wirtschaftsplan 2010-15 (Middle case)

	Prämissen	Im „Middle-case“ Szenario wird davon ausgegangen, das es zu keiner Base-Einrichtung kommt, der Flughafen aber auf Basis des heutigen Status-quo über 2015 hinaus weiterbetrieben wird.
	Passagiere insgesamt	Die Entwicklung der Passagierzahlen stagniert im Zeitraum 2011-15 auf dem Stand von 2010 (ca. 590.000), da keine Flugzeugstationierung erfolgt.
1.	Erlöse	Die Erlöse werden in diesem Szenario entsprechend der Passagierzahlen auf dem Niveau von 2010 dargestellt, da es ohne Base zu keinen erhöhten Passagieraufkommen kommen wird. Ertragssteigerungen im Bereich Luftfahrt, Einzelhandel und Parkplätze sind nicht zu erwarten.
2.	Aufwendungen	Die Aufwendungen wurden ebenfalls auf der Basis 2010 mit einer Preissteigerung von 1,2% p.a. zugrunde gelegt. Die vorhandene Personalstruktur muss erhalten bleiben, um den Sicherheitsauflagen gerecht zu werden..
4.	Instandhaltungen	Instandhaltungsmaßnahmen sind auch im „Middle-case“ Szenario erforderlich. Insofern wird hier der gleiche Aufwand wie im „Best-case“ Szenario zugrunde gelegt. Hierbei handelt es sich um Instandhaltung, Reparaturen und Ersatzbeschaffungen für defekte Geräte, die nicht unter Investitionen subsumiert werden und die für die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs gemäß Auflagen der Luftsicherheitsbehörde unabdingbar erforderlich sind. Es wird hier ein monatlicher Aufwand von TDE 20 (TDE 240 p.a.) für den Planungszeitraum zugrunde gelegt.
5.	Investitionen	Die GF hat gemeinsam mit der HL den Investitionsbedarf für diese „Middle-case“-Betrachtung erarbeitet. Dieser Erarbeitung liegt die Prämisse zugrunde, dass ein Flughafenbetrieb ohne Base über das Planungsjahr 2015 hinaus erfolgen wird. Unter dieser Voraussetzung sind die nachfolgend aufgeführten Investitionen erforderlich, die wie folgt erläutert werden: 2010/2011 Keine Investitionen 2011 insgesamt TDE 1.100: 1.) TDE 900 (für den Neuaufbau des Taxiway A (Der lang anhaltende Winter hat, ähnlich wie im Straßenverkehr zu Schäden auf allen Taxiways geführt, die, um geltende Sicherheitsauflagen zu erfüllen, abschnittsweise erneuert werden müssen. 2.) TDE 200 für die gemäß Luftsicherheitsbehörde erforderliche Einrichtung eines neuen Bestreifungsweges entlang des Flughafenzaunes. Diese Maßnahme ist erforderlich weil eine tägliche Kontrolle des Sicherheitszaunes direkt am Zaun

		<p>erforderlich ist, um Schäden sowie Übersteigungen und Untergrabungen sofort feststellen und beheben zu können.</p> <p>2012 insgesamt TD€ 2.400:</p> <p>1.) TD€ 900 für den Neuaufbau des Taxiway B (siehe hierzu Punkt 1.) in 2011.</p> <p>2.) TD€ 500 für die Ertüchtigung der Passagierabfertigung. Die vorhandenen Zelte unterliegen einem Verschleiß, der nach einer Betriebszeit von XXX Jahren zwangsläufig zu Investitionen führen muss (Fußbodenerneuerung, Heizungssystem etc.), um den Unfallverhütungsvorschriften / Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden.</p> <p>3.) TD€ 1.000 für Sicherheitsausstattung des Flughafens. Hierzu gehören gemäß Auflagen der Luftsicherheitsbehörde die Anschaffung eines ggfs. gebrauchten Feuerwehrfahrzeugs und einem Spezial Kfz zur Überprüfung der Bremswerte auf der Start- / Landebahn. Die vorhandenen Einheiten sind altersbedingt abgängig.</p> <p>2013 insgesamt TD€ 500:</p> <p>1.) TD€ 500 für Sicherheitsausstattung des Flughafens. Hierzu gehören gemäß Auflagen der Luftsicherheitsbehörde die Anschaffung eines ggfs. gebrauchten Feuerwehrfahrzeugs und einem Spezial Kfz zur Überprüfung der Bremswerte auf der Start- / Landebahn. Die vorhandenen Einheiten sind altersbedingt abgängig. (Fortführung der Investitionsmaßnahme 3.) aus 2012)</p> <p>2014 Keine Investitionen</p> <p>2015 Keine Investitionen</p>
6.	Fördermittel	<p>Nach Aussage der Landesregierung im Bericht vom 26.02.2010 können seitens des Landes Fördermittel von bis zu 75% für Investitionen des Flughafens bereit gestellt werden. Basierend auf dieser Aussage sind durch die FLG/HL im Planungszeitraum von 2010 bis 2015 im „Middle-case“ Szenario Investitionen in Höhe von TD€ 4.000 zu tätigen. Die FLG/HL geht davon aus, dass lediglich die Investitionen in die Ertüchtigung der Abfertigungszelte (TD€ 500) nicht förderfähig sind. Demzufolge ist davon auszugehen, dass das Land für die förderfähigen Investitionsprojekte der FLG in Höhe von insgesamt TD€ 3.500 insgesamt TD€ 2.625</p>

M 24

		Förderung gewährt und den Investitionsbedarf der FLG von TD€ 4.000 (ohne Förderung) auf TD€ 1.375 senkt.

Farmer-Modell (Abwicklung)

	<u>2010 oB</u>	<u>2011 oB</u>	<u>2012 oB</u>	
Passagiere insgesamt	552.851	56.624	-	
1. Erlöse				
1.2 Luftfahrt	1.673.212	245.518	40.000	
1.3 Vermietungen / Einzelhandel / Parkplatz	1.784.582	282.440	36.000	
1.4 Insgesamt	3.457.794	527.958	76.000	4.061.752
2. Aufwendungen				
2.1 Luftfahrt	3.817.590	2.669.690	821.956	
2.2 Öffentliche Gebühren	37.547	37.547	6.262	
2.3 Parkplatz	18.253	18.253	3.044	
2.4 Verwaltung	2.261.000	1.828.500	572.000	
2.5 Insgesamt	6.134.390	4.553.990	1.403.262	12.091.641
3. EBITDA	(2.676.596)	(4.026.031)	(1.327.262)	(8.029.889)
4. Instandhaltungen	(240.000)	(240.000)	(80.000)	(560.000)
5. Kosten Sozialplan / Abwicklung	(1.182.949)	(4.082.694)	(1.025.898)	(6.291.540)
6. Verfahrenskosten Rücknahme Betriebsgenehmigung	(150.000)	(600.000)	(200.000)	(950.000)
6. Liquiditätsbedarf	(4.249.545)	(8.948.725)	(2.633.159)	(15.831.429)
8. Zinsen	(1.524.000)	(1.524.000)	(1.524.000)	(4.572.000)
9. Abschreibungen	(1.656.000)	(1.656.000)	(1.656.000)	(4.968.000)
10 Gewinn/Verlust	(7.039.545)	(11.288.725)	(5.533.159)	(23.861.429)

Erläuterungen zu Prognose FLG Wirtschaftsplan 2010-15 (Worst-case/Abwicklung)

	Prämissen	<p>Im „Worst-case“ Szenario wird davon ausgegangen, dass der Bürgerentscheid keine Fortführung des Flughafenbetriebes beschliesst. Das hat zur Folge, dass die Fluggesellschaften ihre Linienverbindungen nach Abwicklung des Sommerflugplanes ab November 2010 drastisch reduzieren werden und voraussichtlich ab Winterflugplan 2010/11 lediglich 10% des bisherigen jährlichen Passagieraufkommens bringen werden. Einen Sommerflugplan 2011 wird von den Fluggesellschaften nicht mehr geflogen. In diesem Szenario wird die FLG Verhandlungen mit dem Betriebsrat aufnehmen und ein gemeinsames Konzept für einen Sozialplan erstellen, der auch die Gründung einer zeitlich befristeten Transfergesellschaft zur Folge haben könnte. Gleichzeitig wird die FLG bei der Luftaufsichtsbehörde die Rücknahme der Betriebsgenehmigung und die Entbindung von der Betriebspflicht beantragen. Für dieses Verfahren wird ein Zeitraum von 2 Jahren veranschlagt, d.h., eine Beendigung des Flughafenbetriebs würde im Sommer 2012 erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt sind seitens der FLG alle gesetzlich vorgeschrieben Sicherheitsstandards aufrecht zu erhalten.</p>
	Passagiere insgesamt	<p>Die prognostizierte Passagierentwicklung berücksichtigt den derzeitigen Sommerflugplan 2010 und unterstellt, dass lediglich 10% des bisherigen jährlichen Passagiervolumens im Winterflugplan 2010/11 abgewickelt werden können. Ab April 2011 heißt das, dass es keinen Linienverkehr mehr geben wird.</p>
1.	Erlöse	<p>Alle Erlöse werden sich rückläufig entwickeln, da bedingt durch die Einstellung des Flugverkehrs nicht nur die Erträge aus Luftfahrt einbrechen, sondern auch die bisherigen Erträge bei Parkplätzen, Vermietungen und Verpachtungen nicht mehr erzielt werden können, da die Handelsunternehmen am Flughafen ihre Geschäftstätigkeit einstellen werden.</p>
2.	Aufwendungen	<p>Wie bereits unter Prämissen aufgeführt, muss die FLG bis zur endgültigen Entbindung von der Betriebspflicht alle sicherheitsrelevanten Aufwendungen wie bisher vorhalten. Das bisher vorgehaltene Personal wird sukzessive, den geänderten Anforderungen entsprechend, unter Berücksichtigung eines Sozialplanes und ggfs. einer Transfergesellschaft abgebaut bzw. übergeleitet.</p>
4.	Instandhaltungen	<p>Instandhaltungsmaßnahmen sind auch im „Worst-case“ Szenario erforderlich. Insofern wird hier der gleiche Aufwand wie im „Best-case“ und „Middle-case“ Szenario zugrunde gelegt, allerdings letztmalig im Jahr 2012. Hierbei handelt es sich um Instandhaltung, Reparaturen und</p>

		Ersatzbeschaffungen für defekte Geräte, die für die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs gemäß Auflagen der Luftsicherheitsbehörde unabdingbar erforderlich sind. Es wird hier ein monatlicher Aufwand von TDE 20 (TDE 240 p.a.), bzw. reduziert in 2012 für den Planungszeitraum zugrunde gelegt.
5.	Kosten Sozialplan	Die Verwaltung hat bereits im Bericht „Take-Off Konzept“ Erläuterungen zum möglichen Sozialplan gemacht, die darstellen, dass Kosten in einer Größenordnung von TDE 3.000 bis TDE 13.000 entstehen können. Da diese Kosten sehr schwer abschätzbar sind ohne bereits ein Konzept mit dem Betriebsrat erarbeitet zu haben, wurde in diesem Szenario ein Mittelwert von TDE 6.300 angesetzt. Nicht enthalten, und noch nicht kalkulierbar, sind weitere Kosten die bei Gründung einer Transfergesellschaft entstehen, um die freizusetzenden Mitarbeiter für eine Zuführung zum 1. Arbeitsmarkt zu qualifizieren.
6.	Verfahrenskosten Rücknahme Betriebsgenehmigung	Die Rücknahme der Betriebsgenehmigung und die Entbindung von der Betriebspflicht werden über einen Zeitraum von 2 Jahren im Rahmen eines geordneten und formellen Verfahrens erfolgen müssen. Hierfür entsteht Fachberatungsaufwand. Noch nicht berücksichtigt ist der Aufwand für Rechtsberatung, die erforderlich wird, die FLG final unter Berücksichtigung aller bestehenden Vertragsverhältnisse abzuwickeln.

Ausbau Flughafen Lübeck - Investitionsvorschau 2010-2016ff

- Übersicht -

Position	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016ff	Gesamt 2010-2016ff
1 Take off	4,00							4,00 M€
2 Sanierung Rollwege		2,50	0,90	0,90				4,30 M€
3 Ertüchtigung Passage			0,50					0,50 M€
4 Vorfelderweiterung				1,40	2,40			3,80 M€
5 Bestreifungsweg		0,20						0,20 M€
6 Entwässerung			2,00	2,50	2,00		1,77	8,27 M€
7 Parkplatz P3			1,30					1,30 M€
8 Sicherheitsausstattung			0,75	0,75	0,75	0,75		3,00 M€
9 Lärmschutz		0,70	0,80	0,80	0,80	0,70	3,90	7,70 M€
10 Nat Kompensation		0,50	0,50	0,50	0,50	0,50		2,50 M€
11 Terminalbauten							21,18	21,18 M€
12 Parkplätze incl. Knotenpunkte							6,65	6,65 M€
13 Verlängerung S/L							3,75	3,75 M€
Summe	4,00	3,90	6,75	6,85	6,45	1,95	37,24	67,14 M€

Sachbearbeitender Bereich:

Lübeck, den 25.03.2010

1.203 - Beteiligungscontrolling

Az.: 203.42.FLG.00

2.280.1 – Flughafenkoordinatorin

Sachbearbeiter: Telefon:

Jörg Kaminski 2031

Oliver Groth 1002

Conja Grau 5906

Drucksache Nr. 358

zu Punkt 8.9 der Tagesordnung

Ergänzungsblatt

zum TOP 8.9 Drs. 358 Fortschreibung des Take-Off Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung

Vor dem Hintergrund der zuletzt im Hauptausschuss am 23.03.2010 geführten Diskussionen zur Fortführung des Flughafens Lübeck werden folgende ergänzende Informationen gegeben:

1. Bei der im Bericht als „worst-case“ dargestellten Abwicklung fallen bis 2012 Kosten in Höhe von ca. € 23,9 Mio. an. Es handelt sich dabei um Kostenpositionen, die bei der Flughafen Lübeck GmbH direkt anfallen. Nicht berücksichtigt werden konnten Kosten, die bei einer Abwicklung des Flughafens Lübeck auf städtischer Seite anfallen werden. Diese Kosten belaufen sich auf 40,4 Mio. €. Hinzu kommt die Übernahme der Verluste der FLG in einer Größenordnung von knapp 23,9 Mio. €, so dass die Gesamtbelastung für den städtischen Haushalt bei insgesamt 64,3 Mio. € liegen wird.

Die Kostenblöcke im Einzelnen sind:

Rückzahlung Fördergelder	-5.000.000,00
Abschreibung Gesellschafterdarlehen durch Put Preis	-25.562.863,08
Abschreibung sonstiges Gesellschafterdarlehen + Rest-Betriebsmittel 2009 + Zinsforderung bis Ende 2009	-9.775.155,33
Kosten Rechtsberatung auf städtischer Seite	-100.000,00
Gesamt:	<u>-40.438.018,41</u>
Verlustübernahme FLG	-23.861.429,00
Gesamtkosten Abwicklung	<u>-64.299.447,41</u>

Nicht berücksichtigt hierbei sind die der HL dann nicht mehr zufließenden Pachteinnahmen in Höhe von TDE 353 p.a.

Dem gegenüber stehen gemäß Businessplanung Kosten für einen Weiterbetrieb bis einschl. 2012 in Höhe von € 16,5 Mio. für den Betrieb inkl. der bis dahin erforderlichen Investitionen, Abschreibungen und Zinsen. Erläuternd zu diesen Kosten wird ausgeführt, dass die im Bürgerentscheid genannten Kosten von €7,5 Mio. (Invest + Betriebsmittel) auf der Basis der damaligen Situation bei Erstellung des Take-Off Konzepts (Herbst 2009) geschätzt wurden. Bedingt durch den lang anhaltenden und harten Winter 2009/10 mussten danach weitere notwendige Investitionen zur Aufrechterhaltung der Sicherheitsanforderungen in Höhe von ca. € 3 Mio. netto veranschlagt und planerisch vorgezogen werden. Die danach verbleibende Kostendifferenz ergibt sich aus der Verschiebung der Baseeinrichtung und den damit einhergehenden Ertragsrückgängen sowohl auf der Luft- wie auf der Landseite sowie durch Mehrbelastungen durch Abschreibungen und Zinsen.

2. Die in der Business- und Investitionsplanung dargestellten Investitionen sind gegenüber dem OVG zum Planfeststellungsbeschluss als Willens- und Absichtserklärung der Hansestadt Lübeck erforderlich und abzugeben. Diese Absichtserklärung hat nicht zur Folge, dass diese Investitionen gem. Planung sofort getätigt werden müssen. Gemäß aktueller Mitteilung der Fachanwälte, muss sich die Erklärung zum Ausbau des Flughafens nicht auf den sofortigen Vollausbau gemäß Planfeststellungsbeschluss beziehen. Unabdingbar umzusetzen sind allerdings zunächst die in der Investitionsplanung enthaltenen Kosten für die Einrichtung einer Base und Investitionen zur Erfüllung der Sicherheitsauflagen. Die FLG wurde bereits mit Bürgerschaftsbeschluss vom 28.01.2010 (TOP 4.18 Drs.212) aufgefordert, dem Hauptausschuss über alle zur Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs hinausgehende weitere Maßnahmen zu berichten, dem auch nachgekommen wird. Abschließend wird darauf hingewiesen, dass bis Ende 2012 keine € 67 Mio. sondern max. € 7 Mio. Nettoinvestitionen aufzubringen sein werden.
3. Mit dem 01.01. 2010 hat die HL begonnen, doppisch zu buchen und zu bilanzieren. Dieses geschieht in Anlehnung an das System des HGB für Unternehmen/Gesellschaften. Daraus ergibt sich für die HL, dass in der Bilanz ab sofort für erkennbare Risiken ab einer gewissen Eintrittswahrscheinlichkeit „Rückstellungen“ zu bilden sind, die in Bezug auf das Thema FLG den gesamten o.a. Kostenblock umfassen dürften. Dieses ist bereits jetzt im Prozess des erstmaligen Aufstellens der Eröffnungsbilanz umzusetzen, weil diese Erkenntnisse nunmehr klar erkennbar werden und somit bereits zu berücksichtigen sein werden. Das Bereitstellen (und damit „Ordnen“) dieser Mittel wird dann aber spätestens im Rahmen eines Nachtragshaushaltes in der 2. Jahreshälfte erfolgen müssen, um die Insolvenz auf Grund derzeit nicht vorhandener Mittel zur geordneten Abwicklung zu vermeiden.