

Sachbearbeitender Bereich:

Lübeck, den 03.06.2009

**1.203 - Beteiligungscontrolling**

Az.: 203.42.FLG.91.00

Sachbearbeiter:      Telefon:

Jörg Kaminski            2031

Oliver Groth             1002

Conja Grau               5906

**2.280.1 - Flughafenkoordinatorin**

Drucksache Nr.

zu Punkt 14.4 der Tagesordnung

## **Bericht**

**Vertraulich - Nicht für die Öffentlichkeit bestimmt!**

**Gegenstand:**

**Flughafen Lübeck - Weitere Entwicklung und Suche nach einem neuen Partner - Hauptausschuss am 26.05.2009:**

**Ergänzende Erläuterungen zur Vorlage zu Top 14.9 im Hauptausschuss am 26.05.2009, deren Beschlusspunkte 2 und 3 in der Sitzung der Bürgerschaft am 28.05.09 zu Top 16.4 Drs. 740 vertagt worden sind:**

**Zu Beschlusspunkt 2:**

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€)*

Der bisherige Zeitplan, das Interessensbekundungsverfahren bis Ende Oktober abzuschließen, setzt voraus, dass spätestens Mitte Juni die Veröffentlichung zur Aufforderung zur Interessensbekundung erfolgt. Es ist das Ziel, bis Mitte Juli aus den Rückmeldungen der potenziellen Bieter eine Entscheidungsempfehlung für den Hauptausschuss zu erarbeiten, ob ein anschließendes Verhandlungsverfahren erfolversprechend erscheint..

Diese Entscheidung wäre in einer Sondersitzung des Hauptausschusses Ende Juli/Anfang August zu treffen; entweder den Verhandlungsprozess mit einem oder mehreren Bietern aufzunehmen mit der Maßgabe der Freigabe der notwendigen finanziellen Mittel für die externe Transaktions- und Rechtsberatung oder aber den Prozess zur Partnersuche abubrechen und eine Alternativlösung zu verfolgen: Stand alone-Lösung, Reduzierung auf den Status als Verkehrslandeplatz für den nicht-gewerblichen Luftverkehr oder Einstellung des Flugbetriebs mit anschließender Liquidation.

Der Bürgerschaft wird deshalb zur Sitzung am 23.06.2009 ein Austauschblatt zur bisherigen Vorlage vorgelegt, um den Hauptausschuss für die anstehende Entscheidung bei der Partnersuche und ggf. Mittelfreigabe zu ermächtigen. Denn die Bürgerschaft tagt erst wieder am 24.09.2009. Eine andere Möglichkeit wäre eine Sondersitzung der Bürgerschaft während der Sommerpause.

Um das Interessensbekundungsverfahren starten zu können, wird folgendes Budget benötigt:

- 50.000 € für die Transaktionsberatung und Marktansprache, die der FLG als Auftraggeber ggf. zu erstatten sind, wenn die Budgetobergrenze von 1.616 T€ bei der FLG überschritten werden sollte. Die derzeitige Budgetentwicklung bei der FLG lässt nicht erwarten, dass diese Budgetobergrenze überschritten werden wird. In den ersten vier Monaten ist das Budget der FLG um 444 T€ besser als im PLAN vorgesehen. Diese Budgetverbesserung wurde erreicht

durch Mehrerlöse und Kosteneinsparungen. Ohne das Netzwerk eines externen Beraters wie PwC wäre es kaum möglich, in der Kürze der Zeit qualifizierte Interessenten zu identifizieren.

- 20.000 € für die Rechts- und Steuerberatung, die beim Beteiligungscontrolling zu ordnen wären. Um die Interessen der Hansestadt Lübeck in dem anstehenden Transaktionsverfahren zu wahren, erscheint es nach wie vor unerlässlich, externen juristischen und steuerlichen Sachverstand rechtzeitig und vorbereitend einzubinden. Die hierfür benötigten Ressourcen stehen verwaltungsintern nicht zur Verfügung. Die Finanzierung des Budgets erfolgt durch verwaltungsinterne Einsparungen an anderer Stelle (IT und LPA).

Weder die FLG noch die Hansestadt Lübeck verfügen über die Ressourcen, einen Verkaufsprozess in der Kürze der Zeit zu organisieren und durchzuführen. Zumal hier zu beachten bleibt, dass der Verkäufer der Anteile Infratil ist. Die Hansestadt Lübeck hat in diesem Sinne keine Verfügungsmacht über die 90 % - Gesellschafteranteile von Infratil an der FLG und demgemäß auch kein Verhandlungsmandat. Deshalb hatten sich Infratil und Hansestadt Lübeck darauf geeinigt, dass Infratil die FLG beauftragt, nach einem neuen Partner für die FLG zu suchen. Zu diesem Zugeständnis war Infratil aber nur bereit, wenn sie von den Kosten der Partnersuche frei gehalten werden.

### **Zu Beschlusspunkt 3:**

3. *Die Bürgerschaft ermächtigt den Gesellschaftervertreter einem Budget der FLG für „Zugelassene Investitionen“ bis zu einer Höhe von 330.000 € zuzustimmen.*

Das Investitionsbudget ist erforderlich, damit die Geschäftsführung die absolut notwendigen Ersatz- bzw. Erhaltungsinvestitionen zur ordnungsgemäßen Aufrechterhaltung der Sicherheit und des Flugbetriebs durchführen kann. Bei Gefährdung der Luftverkehrssicherheit (Blitzeinschlag in Sicherheitseinrichtungen wie unlängst geschehen oder Schlagloch in der Start- und Landebahn) wäre die Geschäftsführung aus Gründen der Sorgfaltspflicht unabhängig von Gesellschafterbeschlüssen gezwungen, den Schaden bzw. Mangel zu beseitigen. Andernfalls macht sich die Geschäftsführung strafbar.

Das Investitionsbudget dient dem Zweck, den Flugbetrieb und die Abfertigung der Kunden ordnungsgemäß gewährleisten zu können. Sollte hierzu die FLG nicht mehr in der Lage sein, würde das aller Wahrscheinlichkeit zu Lasten der Geschäftsbeziehungen zu den Kunden des Flughafens gehen.

Vor diesem Hintergrund hat die FLG in den ersten vier Monaten dieses Jahres rund 107 T€ für Ersatzinvestitionen aufgewandt. An dieser Stelle sei erwähnt, dass seinerzeit bei der Verabschiedung der 3. Ergänzungsvereinbarung die Bürgerschaft keine Ersatz- bzw. Erhaltungsinvestitionen genehmigt hat. In der Praxis ist das ein eher ungewöhnliches Vorgehen, weil grundsätzlich jedem Unternehmen ein notwendiges Mindestmaß an Ersatz- bzw. Erhaltungsinvestitionen zugebilligt werden muss, zumal wenn es sich um den Betrieb einer Infrastruktur handelt. Mit dieser Entscheidung wollte die Bürgerschaft aber deutlich machen, dass sie über den Investitionsbedarf mitentscheiden will.

Im Rahmen des Investitionsbudgets soll eine Fluggasttreppe neu beschafft werden. Derzeit verfügt die FLG nur noch über eine leistungsfähige Fluggasttreppe. Um aber die von den Kunden geforderte Abfertigungszeit von 25 Minuten pro Maschine gewährleisten zu können, ist die Beschaffung einer zusätzlichen Fluggasttreppe erforderlich, zumal wenn mehrere Maschinen gleichzeitig abzufertigen sind. Der Investitionsrahmen liegt bei 25 T€. Alternativ wird geprüft, ob es wirtschaftlicher ist, die Fluggasttreppe zu mieten.

Das Investitionsbudget würde die „Zugelassenen Investitionen“ aus der 3. Ergänzungsvereinbarung entsprechend erhöhen. Es ist das Ziel, diese Investitionen über das bereits genehmigte Budget von 1.615 T€ abzubilden.

**Anliegend wird auf die gestellten Fragen aus der Hauptausschuss-Sitzung vom 26.05.2009 als Top 14.9 geantwortet:**

## Zu Nr. 1) Antworten zu Fragen der BfL

### **1) Detaillierter Businessplan der FLG für 2009 samt Invest-Plan**

Antwort: In der Anlage 1 ist dieser beigefügt. In der Sitzung des HA am 09.06.2009 stellt der Geschäftsführer den Businessplan und den Jahresabschluss 2008/2009 vor.

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 erfolgreich verlaufen, würde die Umsetzung dieser Maßnahme aus Sicht der Geschäftsführung im Herbst 2009 erfolgen.

### **2) Entwicklungsszenarien 2010 - 2015, jeweils samt Investplan, Alternativenabschätzung, Risiko-Chancen-Beurteilung**

#### **a) mit Investor**

Antwort: In der Anlage 1 ist ein auf konservativen und realistischen Annahmen basierender Businessplan in zusammengefasster Form beigefügt.

#### **b) stand-alone HL**

Antwort: Der Grund für die Aufnahme eines Investors in die FLG zum Planfeststellungsantrag 2004 war, die HL von den laufenden Kosten, aber insbesondere von den für einen Ausbau benötigten Investitionsmitteln freizuhalten. An dieser Position hat sich seit dem nichts geändert. Eine stand-alone-Lösung durch die HL als zukunftsfähiger Verkehrsflugplatz ist daher bisher nicht vorgesehen. Darüber hinaus sei auf die Ausführungen in der Vorlage unter 4.3 verwiesen.

#### **c) Absenkung auf Sportflugplatz-Niveau**

Antwort: Siehe dazu die Anmerkungen in der Vorlage unter 4.3 und die Stellungnahme des Bereichs Recht zur Betriebspflicht des Flughafens (siehe Anlage 2) sowie auch in der Antwort zu den CDU-Fragen Nr. 14.

### **3) Ergänzende Nutzungen eines Plan B**

Antwort: Die Überplanung des Flughafengeländes erfordert die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Solange dieser besteht, ist die HL an einer entgegenstehenden Planung gehindert.

Der Flughafen grenzt an das Naturschutzgebiet "Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankensee" und das Vogelschutzgebiet "Grönauer Heide" unmittelbar an, viele der Lebensräume im NSG sind von europäischer Bedeutung und genießen hohen Schutzstatus. Nicht zuletzt deswegen wurde auch die EU-Kommission auf der Basis der Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen zur Genehmigungsfähigkeit des Ausbaus befragt.

Die konkrete Möglichkeit, ob und wenn ja, welche Flächen unter welchen Voraussetzungen als Gewerbeflächen genutzt werden können, lässt sich pauschaliert nicht sagen; hierzu wären detaillierte Prüfungen erforderlich.

Das Flughafengelände gehört zum Außenbereich. Im Falle einer Überplanung wäre ein B- und F-Planverfahren notwendig. Angesichts der hohen naturschutzrechtlichen Wertigkeit der umliegenden Flächen des Flughafens ist mit erheblichen Ausstrahlungseffekten auf die Naturschutz- und Vogelschutzgebiete zu rechnen und der bisherige Bestandsschutz für das Flughafengelände entfällt. Der Großteil des Flughafengeländes (70-80 %) besteht aus Grünflächen, die in Teilen als naturschutzrechtlich hochwertig einzustufen wären. In der Abwägung zwischen stadtplanerischen und wirtschaftlichen Zielen auf der einen Seite und dem naturrechtlichen Schutzstatus der Flächen andererseits ist davon auszugehen, dass nur ein kleiner Teil des bisherigen Flughafengeländes - insbesondere der bereits versiegelte Teil - für eine gewerbliche oder Wohnnutzung zur Verfügung stehen würde.

Aus den gegenwärtigen Gesprächen mit den Naturschutzverbänden zum Abschluss der sich aus der Mediationsvereinbarung ergebenden Kooperationsvereinbarung zwischen der HL und der Stiftung Grönauer Heide lässt sich ableiten, dass die Verbände hier erhebliche Vorbehalte hätten. Zumindest würden sie eine massive Beteiligung bzw. weitere Zugeständnisse der HL an den Naturschutz über das gesetzliche Maß hinaus erwarten.

Es gibt Bestrebungen bei den Naturschutzverbänden, den Lübecker Süden weitestgehend von Gewerbeflächen freizuhalten und vermehrt Flächen für zusätzlichen Naturschutz aufzuzeigen. Nicht umsonst hat sich die Stiftung in ihrer Satzung Ziele für den Naturraum "Lübecker Becken" gesetzt. Im Gegensatz zu einem Flughafen, der kaum einen anderen Standort finden kann, dürfte die im Bauleitverfahren erforderliche Alternativprüfung die Ausweisung von Gewerbeflächen erschweren. Gewerbeflächen ließen sich vermutlich auch an anderen Standorten innerhalb der HL entwickeln mit weniger belastenden Einwirkungen auf Naturschutz- und Vogelschutzgebiete als auf dem Flughafengelände; eine endgültige Einschätzung kann aber nur mittels einer Gegenüberstellung in Frage kommender Gewerbeflächen mit den Flächen des Flughafens erfolgen.

#### **4) Vermerk zu mit Investoren geführten Gesprächen**

Antwort: Beim zuständigen Senator Halbedel haben sich nach dessen Angaben in den vergangenen Wochen 2 Interessenten telefonisch gemeldet. Diese würden im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens angesprochen werden und müssten dann ihre tatsächliche Investitionsbereitschaft konkret darlegen.

#### **Zu Nr. 2) Antworten zu Fragen der CDU**

##### **1) wo ist und wann bekommen wir die Anlage 2?**

Antwort: Es gibt keine Anlage 2, es handelt sich hierbei um einen redaktionellen Fehler. Die Begründungen zu den Ziff. 2 und 3 sind Bestandteil der Anlage 1. Die Begründung zur Ziff. 2 findet sich wieder in Anlage unter 4.1. Die Begründung zur Ziff. 3 steht unter 3.1.

##### **2) welche Mitarbeiterzahl stimmt: S. 6 - 258, S.13 -141**

Antwort: Bei der Zahl 258 handelt es sich um die Gesamtzahl der am Flughafen beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Ausgangsbasis das Jahr 2005 für die aktuelle regionalökonomische Studie). Hierzu gehören neben den Beschäftigten der FLG u.a. auch die Beschäftigten in der Autovermietung, in der Gastronomie, im Zeitungsladen und beim Sicherheitsdienst. Die Zahl 141 bezeichnet die Anzahl der direkt bei der FLG beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

##### **3) S. 8, Wertschöpfung 93,30 € wie viel bleibt davon im Stadtsäckel hängen?**

Antwort: Vordringlich ist es die daraus generierte anteilige Gewerbesteuer, die von vereinnahmenden Betrieben ggfs. gezahlt wird. Darüber hinaus verbleiben von der Lohnsteuersumme

der Mitarbeiter der „besuchten“ Betriebe rund 15% bei den Kommunen und von der Umsatzsteuer rund 2,1%. (Angaben entnommen der „Regionalökonomischen Studie zum Ausbau des Flughafens Lübeck“ aus 09/2007). Diese Einschätzung wird auch durch Studien des DWIF (Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr) bekräftigt. Entsprechend der Umsätze ist der Tourismus für die Kommunen eine bedeutende Steuereinkommensquelle. Das DWIF hat errechnet, „dass etwa 2-3% des touristischen Nettoeinkommens den Gemeinden zufließen. Diese setzen sich aus Gewerbe- und Grundsteuereinkommen, anteiliger Lohn- und Einkommensteuer sowie Fremdenverkehrsabgaben zusammen“.

**4) Infratil.com: danach erwartet die Firma Infratil vom Lübecker „Invest“ (nicht Beteiligung) 64 Millionen neuseeländische Dollar (30 Mill. €). wie kommt das?**

Antwort: Laut einer Presseveröffentlichung von Infratil vom März 2009 spricht Infratil darin von rund 24 Mio. €, die nach ihrer eigenen Lesart rund 63 Mio. NZD entsprechen sollen. Diese Summe deckt sich mit den Annahmen der Verwaltung über den zu zahlenden Preis bei Ausübung der Putoption durch Infratil, der zzgl. Zinsen zw. 25 und 26 Mio. € liegen dürfte.

**5) nochmals die Seite: wer erwartet nach dieser Seite, den Zahlen, dass Infratil ernsthaft mit/für uns einen neuen privaten Partner sucht?**

Antwort: Vor diesem Hintergrund hatte die Verwaltung darauf gedrungen, dass die Transaktionsberater direkt von der FLG beauftragt werden. Es gibt aber die mündliche Aussage von Infratil, den Transaktionsprozess zu unterstützen. Gegenteilige Auffassungen sind nicht bekannt.

**6) ist es erforderlich vor Gesprächen mit Ryanair die Voraussetzungen für eine Base (z.B. ILS CAT II) zu schaffen, ohne dass man weiß, wie die Gespräche ausgehen?**

Antwort: Nein, das Ergebnis der Gespräche mit Infratil wird zunächst abgewartet.

**7) Falls ja: bedeutet das, dass weitere 1,25 Mill. an die Stiftung Grönauer Heide fließen werden, ohne dass es eine Perspektive für die Zukunft des Flughafens gibt?**

Antwort: Der zweite Teilbetrag in Höhe von 1,25 Mio. € ist fällig, wenn die FLG begonnen hat, von den durch die Planfeststellung genehmigten Ausbaumaßnahmen (z.B. durch Verlegung der Landeschwelle) Gebrauch zu machen und die Verbände keine Rechtsbehelfe gegen den Bebauungsplan Parkplätze einlegen (die Bedingung ist erfüllt - es hat keine Einwendungen / Widersprüche/ Klagen gegeben; der B-Plan ist rechtskräftig) und die Verbände keine Einwendungen im Planfeststellungsverfahren erhoben haben (ist erfüllt).

Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem PFB ist abhängig von dem Ergebnis der Gespräche mit Ryanair. Die Umsetzung kann ggf. frühestens im Herbst 2009 erfolgen.

**8) Allgemeiner zu dem Thema: werden erste Investitionen in Baumaßnahmen die zur Zahlungsverpflichtung an die Umweltstiftung führen erst dann getätigt, wenn es eine positive Einigung mit Ryanair gibt oder besteht die Gefahr, dass wir die Stiftung füllen und anschließend den Flughafen schließen?**

Antwort: Nein, die Baumaßnahmen werden ggf. erst (siehe Antwort zu Frage 6) dann durchgeführt, wenn das Ergebnis der Gespräche mit Ryanair feststeht.

**9) Wann ist mit Ergebnissen der Gespräche mit Ryanair zu rechnen?**

Antwort: Voraussichtlich Ende Juli.

**10) Zusatz zu den Ausführungen von Frau Grau: wenn es die Option auf eine Vertragsverlängerung mit Ryanair gibt: wer kann diese Option zu welchen Bedingungen ausführen und was wird uns das kosten? Zusatz: was passiert, wenn Ryanair die Option zieht und wir den Flughafen schließen müssen? Selbst wenn keine Schadensersatz-**

**regelungen getroffen werden, sind doch bei geschlossenen Verträgen die dann gebrochen werden Zahlungsverpflichtungen (z.B. verlorener Gewinn) zu befürchten. Wie hoch ist denn da das (finanzielle) Risiko? Anders ausgedrückt: könnten hier Fakten geschaffen werden, die es uns de facto nicht mehr ermöglichen Alternativszenarien für die Zukunft des Flughafens zu entwickeln?**

Antwort:

LBC ist ein öffentlicher Verkehrsflughafen und unterliegt einer Betriebspflicht. Daher kann jede Airline den Anspruch erheben, den Flughafen Lübeck anzufliiegen. Solange die Betriebspflicht besteht, ist der Flughafen offen zu halten und der Luftverkehr abzufertigen. Wie das Bundesverwaltungsgericht in Sachen Berlin-Tempelhof entschieden hat, darf ein Flughafenbetreiber seinen Flughafen nicht einseitig schließen, sondern muss insoweit den Widerruf seiner Betriebsgenehmigung abwarten. Im Rahmen der Entscheidung über den Widerruf muss die zuständige Behörde auch die Belange der von einer Schließung betroffenen Fluggesellschaften und sonstigen Nutzer berücksichtigen. Diese Belange sind von der Behörde im Verfahren zu ermitteln; das heißt auch bei einem Widerrufs Antrag von der Flughafen Lübeck GmbH würde der Widerruf nicht sofort, sondern erst nach Einholung und Auswertung entsprechender Stellungnahmen der Flughafennutzer erteilt werden können.

Dazu kommt, dass ein Verstoß gegen die Betriebspflicht aus § 45 Abs. 1 LuftVZO gem. § 108 Abs. 1 Nr. 7a LuftVZO eine Ordnungswidrigkeit darstellt, die mit einem Bußgeld bis zu 50.000 € geahndet werden kann.

Inwieweit die Airlines die Betriebspflicht einfordern werden ist derzeit nicht einschätzbar, (siehe dazu auch die Anlage 2). Besondere Brisanz könnte sich daraus ergeben, dass Lübeck nach wie vor offizieller Ausweichflughafen für Hamburg-Fuhlsbüttel ist. Im Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009 ist deutlich lesbar, dass die Bundesregierung keinen Bedarf für neue Flughäfen in Deutschland sieht, das gilt dann auch für Kaltenkirchen. Der Flughafen Hamburg ist aber aufgrund seiner regionalen Lage nur begrenzt ausbaubar.

Wie bereits ausgeführt, gibt es eine Option, Ryanair eine Verlängerung ihres Vertrages nach dem 31.05.2010 anzubieten; Voraussetzung hierfür ist, dass sich beide Seiten bis zum 31.12.2009 auf ggf. zu ändernde Konditionen vereinbaren. Für den Fall, dass keine Verlängerung erfolgt, ist die Frage nach einem Anspruch und der Höhe eines eventuellen Schadenersatzanspruches nicht zu beantworten, da die Konditionen dieses Verlängerungsvertrages nicht festgelegt sind und Ryanair von daher Schwierigkeiten hätte, ihren entstandenen Schaden zu beziffern, zumal sich der bisherige Vertrag auf die Linie Lübeck - London Stansted bezieht. Des Weiteren wären diese Ansprüche in London durchzusetzen; über Anspruchsvoraussetzungen nach britischem Recht sind derzeit noch keine Ausführungen möglich.

**11) Infratil geht zum 22. Oktober aus dem Geschirr, der Bürgerschaft soll ein neuer Partner spätestens zum 29. Oktober präsentiert werden. Ist das rechtlich und tatsächlich zulässig und möglich oder müsste nicht eine Bürgerschaftsentscheidung vor dem Ausstieg von Infratil getroffen werden?**

Antwort: Infratil kann nach dem 22.10. die Putoption ausüben und würde diese dann bis zum 31.10. ausüben wollen. Nach dem 31.10. trägt Infratil wieder das volle finanzielle Risiko. Mit Infratil ist abgestimmt, den 29.10. abzuwarten. Die Bürgerschaft aber kann jederzeit bis zum 31.10. entscheiden, die Calloption auszuüben.

**12) S. 17: Windkraftanlagen oder Wohnbauland „erscheinen“ nahezu ausgeschlossen. Ist das abschließend geprüft? Genauso stellt sich die Frage nach Gewerbelandentwicklung. Es wird von einer möglichen 20% Fläche gesprochen. Vorher wurde mal etwas von 1/3 der Fläche erzählt. Wann sind hier belastbare Daten/Fakten/Zahlen zu erwarten (Szenario B)?**

Antwort: Die Überplanung des Flughafengeländes erfordert die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Solange dieser besteht, ist die HL an einer entgegenstehenden Planung gehindert.

Der Flughafen grenzt an das Naturschutzgebiet "Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankensee" und das Vogelschutzgebiet "Grönauer Heide" unmittelbar an, viele der Lebensräume im NSG sind von europäischer Bedeutung und genießen hohen Schutzstatus. Nicht zuletzt deswegen wurde auch die EU-Kommission auf der Basis der Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen zur Genehmigungsfähigkeit des Ausbaus befragt.

Die konkrete Möglichkeit, ob und wenn ja, welche Flächen unter welchen Voraussetzungen als Gewerbeflächen genutzt werden können, lässt sich pauschaliert nicht sagen; hierzu wären detaillierte Prüfungen erforderlich.

Das Flughafengelände gehört zum Außenbereich. Im Falle einer Überplanung wäre ein B- und F-Planverfahren notwendig. Angesichts der hohen naturschutzrechtlichen Wertigkeit der umliegenden Flächen des Flughafens ist mit erheblichen Ausstrahlungseffekten auf die Naturschutz- und Vogelschutzgebiete zu rechnen und der bisherige Bestandsschutz für das Flughafengelände entfällt. Der Großteil des Flughafengeländes (70-80 %) besteht aus Grünflächen, die in Teilen als naturschutzrechtlich hochwertig einzustufen wären. In der Abwägung zwischen stadtplanerischen und wirtschaftlichen Zielen auf der einen Seite und dem naturrechtlichen Schutzstatus der Flächen andererseits ist davon auszugehen, dass nur ein kleiner Teil des bisherigen Flughafengeländes - insbesondere der bereits versiegelte Teil - für eine gewerbliche oder Wohnnutzung zur Verfügung stehen würde.

Aus den gegenwärtigen Gesprächen mit den Naturschutzverbänden zum Abschluss der sich aus der Mediationsvereinbarung ergebenden Kooperationsvereinbarung zwischen der HL und der Stiftung Grönauer Heide lässt sich ableiten, dass die Verbände hier erhebliche Vorbehalte hätten. Zumindest würden sie eine massive Beteiligung bzw. weitere Zugeständnisse der HL an den Naturschutz über das gesetzliche Maß hinaus erwarten.

Es gibt Bestrebungen bei den Naturschutzverbänden, den Lübecker Süden weitestgehend von Gewerbeflächen freizuhalten und vermehrt Flächen für zusätzlichen Naturschutz aufzuzeigen. Nicht umsonst hat sich die Stiftung in ihrer Satzung Ziele für den Naturraum "Lübecker Becken" gesetzt. Im Gegensatz zu einem Flughafen, der kaum einen anderen Standort finden kann, dürfte die im Bauleitverfahren erforderliche Alternativprüfung die Ausweisung von Gewerbeflächen erschweren. Gewerbeflächen ließen sich vermutlich auch an anderen Standorten innerhalb der HL entwickeln mit weniger belastenden Einwirkungen auf Naturschutz- und Vogelschutzgebiete als auf dem Flughafengelände; eine endgültige Einschätzung kann aber nur mittels einer Gegenüberstellung in Frage kommender Gewerbeflächen mit den Flächen des Flughafens erfolgen.

**13) Betriebspflicht: Woraus ergibt sich genau die von Herrn Halbedel gestern erneut „angedrohte“ Betriebspflicht von 2 Jahren? Wie hoch sind die Kosten hierfür genau, und zwar für den Minimalbetrieb des Flughafens (nur Öffnen, ohne Personal, etc.)?**

Antwort: Die 2 Jahre sind eine Annahme aus dem Umstand heraus, dass einem Widerruf der Betriebspflicht ein ähnlich intensiver Abwägungsprozess wie bei einem Planfeststellungsverfahren eines Flughafens zu Grunde liegt. Anfallende Kosten bei einem reduzierten Flughafenbetrieb wurden noch nicht ermittelt.

LBC ist ein öffentlicher Verkehrsflughafen und unterliegt einer Betriebspflicht. Daher kann jede Airline den Anspruch erheben, den Flughafen Lübeck anzufliegen. Solange die Betriebspflicht besteht, ist der Flughafen offen zu halten und der Luftverkehr abzufertigen. Wie das Bundesverwaltungsgericht in Sachen Berlin-Tempelhof entschieden hat, darf ein Flughafenbetreiber seinen Flughafen nicht einseitig schließen, sondern muss insoweit den Widerruf seiner Betriebsgenehmigung abwarten. Im Rahmen der Entscheidung über den Widerruf muss die zuständige Behörde auch die Belange der von einer Schließung betroffenen Fluggesellschaften und sonstigen Nutzer berücksichtigen. Diese Belange sind von der Behörde im Verfahren zu ermitteln; das heißt auch bei einem Widerrufsanspruch von der Flughafen Lübeck GmbH würde der Widerruf nicht sofort, sondern erst nach Einholung und Auswertung entsprechender Stellungnahmen der Flughafennutzer erteilt werden können.

Dazu kommt, dass ein Verstoß gegen die Betriebspflicht aus § 45 Abs. 1 LuftVZO gem. § 108 Abs. 1 Nr. 7a LuftVZO eine Ordnungswidrigkeit darstellt, die mit einem Bußgeld bis zu 50.000 € geahndet werden kann.

**14) Sind schon Vorgespräche mit den zuständigen Behörden geführt worden, um schon den „Einstieg in den Ausstieg“ vorzudenken/vorzubereiten? Wenn nein, warum nicht und wann erfolgen die Gespräche? Ich halte es für fahrlässig an diesem Punkt sehen- den Auges Zeit zu verlieren.**

Antwort: Nein, da die bisherige und noch gültige Auftragslage an die Verwaltung von der Sicherung des Betriebs eines Flugplatzes ausgeht. Das Land will erst die ernsthaften Bemühungen der HL abwarten, einen neuen Partner zu finden. Zudem hat Fr. Wiedemann in einem Schreiben vom 22.04. erklärt, dass ein Einstieg des Landes nicht möglich sein wird. Am 4.2. hat die Staatssekretärin aber in einer öffentlichen Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Landtages erklärt, dass bei einer Landesinstitution die Anteile geparkt werden könnten. Die Gespräche wären ab Ende Juli/Anfang August im Falle eines notwendigen „Plan B“ zu intensivieren.

**15) Die Bilanz der Flughafen Lübeck GmbH zum 31.03.2009 soll erstellt sein. Wann kriegen wir die entsprechenden Zahlen? Zu welchem Zeitpunkt ist denn nach den Zahlen damit zu rechnen, dass wir weiteres Geld zur Sicherstellung der Liquidität in das Unternehmen pumpen müssen?**

Antwort: Der Aufsichtsrat der FLG wird sich am 17.06. als das zuständige Gremium mit dem Jahresabschluss befassen. Im HA am 09.06.09 wird die Geschäftsführung über den vorläufigen Jahresabschluss berichten (siehe Anlage 1).

Derzeit ist nicht vorgesehen, dass die HL der FLG finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, außer die Bürgerschaft sollte es beschließen. Die Liquiditätsfinanzierung erfolgt nach Bedarf wie bereits zuvor durch Infratil mittels Gesellschafterdarlehen.

**16) Stimmt es, dass ein neues Interessenbekundungsverfahren einen Zeitrahmen von 12 Monaten benötigen würde?**

Antwort: Das hängt von der Komplexität des Verfahrens ab. Der bisherige Zeitplan das Interessensbekundungsverfahren bis Ende Oktober abzuschließen ist zu schaffen. Dazu muss spätestens Mitte Juni die Veröffentlichung zur Aufforderung zur Interessensbekundung erfolgen

Anlage 1: FLG - vorläufiger Jahresabschluss 2008/2009, Forecast 2009-2015 mit Erläuterungen  
Anlage 2: Stellungnahme des Bereich Recht zur Betriebspflicht der FLG

**Verfahren:**

Zu beraten im:

Hauptausschuss



Bernd Saxe  
Bürgermeister



Wolfgang Halbedel  
Senator

Anlagen: 2