

Sachbearbeitender Bereich:

Lübeck, den 15.10.2009

**1.203 - Beteiligungscontrolling**

Az.: 203.42.FLG.91.00

**2.280.1 - Flughafenkoordinatorin**

Sachbearbeiter:      Telefon:

Jörg Kaminski      2031

Conja Grau      5906

Drucksache Nr. 62

zu Punkt 16.1 der Tagesordnung

## **Vorlage**

**Vertraulich, nicht für die Öffentlichkeit bestimmt!**

### **Gegenstand:**

**Flughafen Lübeck GmbH (FLG) -**

**Stand der Suche nach einem neuen Partner und weitere Entwicklung**

### **Beschlussvorschläge:**

#### 1. Die Bürgerschaft

- a) nimmt zur Kenntnis, dass der bisher mit 90% der Gesellschaftsanteile an der FLG beteiligte Investor Glasgow Prestwick Airport Limited (GPA/Infratil) von seinem Recht Gebrauch machen wird, die Put-Option spätestens zum 31.10.2009 auszuüben. Im Gegenzug erhält ab diesem Zeitpunkt die HL diese Anteile an der FLG zurück.
- b) ermächtigt den Bürgermeister, vertragsgemäß innerhalb von 10 Werktagen nach Ausübung der Putoption an GPA/Infratil den Put-Optionspreis zu zahlen. Er ist in seiner voraussichtlichen Höhe in Anlage 1 dargestellt. Seine endgültige Höhe steht derzeit noch nicht exakt fest, wird aber nicht die im Nachtragshaushalt 2009 geordnete Summe von 25,950 Mio. € überschreiten. Über den genauen Putoptionspreis wird der Bürgerschaft in der kommenden Sitzung berichtet.
- c) nimmt den Bericht des beauftragten Transaktionsberaters PwC über den Stand der Suche nach einem neuen Investor für die FLG zur Kenntnis (siehe Anlage 2).
- d) nimmt den Bericht der Verwaltung über die Flughafenentwicklung und die Handlungsoptionen zur Kenntnis (siehe Anlage 3) und stimmt der Fortführung des Flughafenbetriebes im Einklang mit der derzeitigen Betriebsgenehmigung als Verkehrsflughafen zu und
- e) ermächtigt den Bürgermeister, alle Maßnahmen zu ergreifen, die FLG als städtische Gesellschaft weiter zu führen, bis ein neuer Investor gefunden sein wird. Das sind:
  - i. die Zahlung von 850.000 € für das Geschäftsjahr 2009/2010 zur Aufrechterhaltung der Liquidität ab dem 01. November 2009 zur Kompensation von Kosten des Flughafenbetreibers für hoheitliche Maßnahmen und Maßnahmen der Gefahrenabwehr. Zur Abdeckung des von der HL auf Grund der Ergänzungsvereinbarung 3 zu tragenden Budgets der FLG wurde bereits für den Zeitraum Jan.-Okt. 2009 ein Betrag in Höhe von 1.616 T€ haushaltsmäßig geordnet. Der Betrag wurde aber nicht in Anspruch genommen, weil GPA/Infratil die aufgelaufenen operativen Verluste über Gesellschafterdarlehen finanziert hat, die im Rahmen des Putoptionspreises erstattet werden. Der Teilbetrag von 850.000 € soll nun zur Liquiditätssicherung für die ausstehenden Monate des Geschäftsjahres im Zeitraum 01. November 2009 bis 31. Dezember 2009 verwendet werden. Die Aufrechterhaltung der Liquidität für den Zeitraum 01. Januar bis 31. März 2010 (Ende des FLG Wirtschaftsjahres) wird durch die Übertragung der Restsumme zu den 1.616 T€ in Höhe von damit 766 T€ sichergestellt.

- ii. das Verfahren zur Suche nach einem neuen Investor, der bis zu 90% der Gesellschaftsanteile an der FLG erwirbt, über die FLG weiter fortführen zu lassen und in dieser Gesellschaft alle dazu erforderlichen Maßnahmen und Beschlüsse zu fassen. Das Ergebnis ist der Bürgerschaft zur Beschlussfassung zum weiteren Vorgehen vorzulegen.
  - iii. die Finanzierung der ersten beiden Phasen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau des Flughafens in einer Größenordnung von bis zu 4 Mio. € einschließlich der 2. Rate aus der Mediationsvereinbarung (siehe Anlage 3), mit der Zielrichtung, dass die Finanzierung ggf. durch den neuen Investor zu gewährleisten ist und darauf hinzuwirken, dass das Land sich mit Fördermitteln an den sicherheitsrelevanten Investitionsmaßnahmen beteiligt (hier wurde bereits eine Förderquote von bis zu 60 % für einzelne Maßnahmen in Aussicht gestellt). Die haushaltsmäßige Ordnung wäre ggf. im Rahmen der Haushalte 2010/2011 herzustellen.
2. Die Bürgerschaft entsendet ab dem 01. November 2009 vier weitere Aufsichtsratsmitglieder in den Aufsichtsrat der FLG. Dies erfolgt durch gesonderte Fraktionsanträge.
  3. Die Bürgerschaft entsendet im Rahmen der bisherigen Vereinbarungen ab dem 01.01.2010 für ein (1) Jahr Herrn Torsten Rieß für den Lübecker Verein für Luftfahrt e.V. als Nachfolger von Herrn Thilo Eichler vom Aero Club von Lübeck e.V. als Mitglied des Aufsichtsrates der FLG.
  4. Die Bürgerschaft ermächtigt den Bürgermeister, den bisherigen Geschäftsführer der FLG, Herrn Thomas Wilson in dieser Funktion zu belassen. Zwischen der HL, der FLG und GPA/Infratil ist eine Vereinbarung zu schließen, nach der das bisherige Vertragsverhältnis für seine Tätigkeit als Geschäftsführer auf Kosten der FLG fortgesetzt wird. Die vertraglichen Vereinbarungen sind so zu gestalten, dass eine Beendigung mit Eintritt eines neuen strategischen Partners ohne nachlaufende Kosten möglich ist.
  5. Die Bürgerschaft ermächtigt den Bürgermeister für das von GPA/Infratil auf die HL übergehende Gesellschafterdarlehen in Höhe von rund 33 Mio. € einen Rangrücktritt zu erklären, um die bilanzielle Überschuldung der FLG zu verhindern. Der Betrag, der über den zu zahlenden Putoptionspreis hinausgeht, kann - sofern dies steuerlich neutral möglich ist - in die Kapitalrücklage der FLG eingestellt werden.

**Begründung:** siehe Anlagen

**Verfahren:**

Welche Bereiche sind beteiligt? /Ergebnis:

- 1.201 - Haushalt u Steuerung:           Kenntnisnahme und Abstimmung der haushaltsrechtlichen Ordnung
- 1.300 - Recht:                           Anregungen wurden eingearbeitet
- 2.020 - Fachbereichscontrolling 2: Die notwendigen Haushaltsmittel für die Kompensationszahlungen des Wirtschaftsjahres 2009/10 sind im Rahmen des Haushaltes 2009 geordnet.

Eine Beteiligung von Kindern/Jugendlichen nach § 47f GO ist nicht erfolgt da hierzu keine Relevanz erkennbar ist.

- Finanzielle Auswirkungen?   a) 850.000 € als Liquiditätssicherung für Nov.-Dez. 2009 zur Kompensation von Kosten der FLG für hoheitliche Maßnahmen und Maßnahmen der Gefahrenabwehr (bereits im Rahmen des Haushaltes 2009 geordnet).

b) 766.000 € als weitere Vorauszahlung auf die Kompensationszahlungen 2009/2010 (sind bereits im Rahmen des Haushalts 2009 geordnet).

c) Im Falle der Investitionsfinanzierung der ersten Umsetzungsmaßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses durch die HL wäre die haushaltsmäßige Ordnung in Höhe von bis zu 4 Mio. € für die Jahre 2010/2011 herzustellen.

Die Maßnahme ist

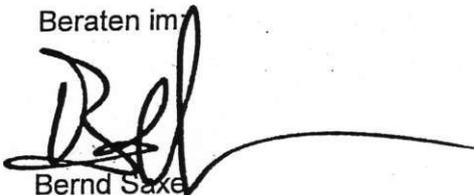
zu 1a) - 1b) vertraglich vereinbart,  
alle anderen: freiwillig

Die Entscheidung trifft:

Bürgerschaft

Beraten im

Hauptausschuss •



Bernd Saxe  
Bürgermeister



Wolfgang Halbedel  
Senator

Anlagen:

- (1) Putoptionspreis
- (2) Bericht von PWC zum Transaktionsverfahren
- (3) Bericht der Verwaltung zu den Handlungsoptionen
- (4) Begründungen zu den Beschlusspunkten 2), 4), 5), 6)

## Anlage 1:

### Ausübung Putoption und Putoptionspreis

GPA/Infratil hat der Hansestadt Lübeck telefonisch am 22. September mitgeteilt - der Hauptausschuss wurde daraufhin umgehend informiert -, dass die Putoption zum vereinbarten Zeitpunkt nach dem 22.10.2009 ausgeübt werden wird. In Gesprächen mit Infratil konnte die Ausübung der Putoption auf einen Zeitpunkt nach der Bürgerschaftssitzung am 29. Oktober 2009 verhandelt werden. Damit ist nunmehr am 30. Oktober zu rechnen. GPA/Infratil ist aber nicht an diese freiwillige Zusage gebunden, sondern kann jederzeit nach dem 22. Oktober die Putoption ausüben.

Mit Ausübung der Putoption gehen die von GPA/Infratil gehaltenen 90 % der Gesellschafteranteile an der FLG auf die HL über. Innerhalb von 10 Werktagen ist der Putoptionspreis nach derzeitigem Kenntnisstand von 25,950 Mio. € an GPA/Infratil zu zahlen, und die HL erhält dafür im Gegenzug Gesellschafterdarlehen mit einem Buchwert von rund 33 Mio. €.

Der endgültige Putoptionspreis wird am 20. Oktober und 9. November durch einen von der HL beauftragten Wirtschaftsprüfer ermittelt. Die Ergänzungsvereinbarung 3 zum Beteiligungsvertrag wurde im Januar 2009 durch die Bürgerschaft beschlossen und schrieb den Putoptionspreis für 2005-2008 mit 22.822.953,28 € fest. Dieser Betrag wird vereinbarungsgemäß bis zur Zahlung an GPA/Infratil mit 4,5 % verzinst.

Ferner sind laut Ergänzungsvereinbarung 3 weitere Ausgaben für den Zeitraum Januar-Oktober 2009 an GPA/Infratil zu erstatten, die vom Wirtschaftsprüfer festzustellen sind:

- Planfeststellungskosten 2009
- Zugelassene Operative Verluste 2009
- Zugelassene Investitionen 2009
- Verfahrenskosten AirBerlin
- Sonstige Zahlungen gemäß Ergänzungsvereinbarung 3 (nicht abgerechnete Vorfinanzierungen aus 2008 für Maßnahmen in 2009; Planfeststellungsverfahren, Rechtsstreit AirBerlin, Investitionen)

Nachfolgende Aufstellung gibt eine Übersicht über den Putoptionspreis, vorbehaltlich der Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer:

<b>Ermittlung Putoptionspreis</b>	
Putoptionspreis per 31.12.2008	22.823 T€
+ Verzinsung mit 4,5 % für 2009 Putpreis 2008	889 T€
+ Zugelassene Operative Verluste 2009	1.051 T€
+ Zugelassene Investitionen 2009	140 T€
+ Planfeststellungskosten 2009	283 T€
+ Sonstige Zahlungen 2009	440 T€
+ Verfahrenskosten AirBerlin	4 T€
+ Zinsen (4,5 %) für Gesellschafterdarlehen 2009	57 T€
<b>Gesamt Putoptionspreis</b>	<b>25.687 T€</b>

Hinsichtlich der für das Jahr 2009 zugelassenen Investitionen ist anzumerken, dass diese auf der Grundlage der Ergänzungsvereinbarung 3 zunächst nicht vorgesehen waren. Zwischenzeitlich sind unabweisbare Ersatzinvestitionen zur Sicherstellung des Flugbetriebs und nachlaufende aktivierungsfähige Aufwendungen aus Grundstücksgeschäften in Höhe von 140 T€ zugelassen worden. Einschließlich dieser zugelassenen Investitionen wird das von der Bürgerschaft im Rahmen der Ergänzungsvereinbarung 3 für den Zeitraum Januar bis Oktober 2009 genehmigte Gesamtbudget von 1.616 T€ nicht überschritten.

# Flughafen Lübeck Gmb Anteilsveräußerung

- Stand des Verfahrens -

8. Oktober 2009

## Aktueller Stand des Verfahrens

Die Unternehmen, die zu Beginn des Verfahrens Interesse am Erwerb von 90% der Anteile an der Flughafen Lübeck GmbH sowie einer Teilnahme am Transaktionsprozess bekundet haben wurden Ihnen am 15. Juli 2009 vorgestellt:

1. Egis Projects S.A.
2. Corovest Airports Ltd.
3. EQT Partners durch EQT Infrastructure Ltd.
4. Balfour Beatty Capital (Regional & City Airports)

Zwischenzeitlich zusätzlich eingegangene Interessenbekundungen

5. Westcore Europe Properties s.a.r.l.
6. Marco Polo Venice Airport Save S.p.a.
7. Valentina Viscardi mit Euroairports SpA Directors
8. Paul Whelan mit La Centrale Airport Group S.r.l.
9. Hermanus Buurman mit Weeze Airport

## Aktueller Stand des Verfahrens

Alle Interessenten haben mittlerweile eine Vertraulichkeitserklärung unterschrieben und das Informationsmemorandum erhalten.

Absagen haben wir erhalten nach der Prüfung des Information Memorandums von

1. EQT Partners durch EQT Infrastructure Ltd.
2. Balfour Beatty Capital (Regional & City Airports)
3. Corovest Airports Ltd.
4. Westcore Europe Properties s.a.r.l.
5. Marco Polo Venice Airport Save S.p.a.
6. Valentina Viscardi mit Euroairports SpA Directors

Laufendes Interesse unter bestimmten Bedingungen durch:

1. Egis Projects S.A.
2. Hermanus Buurman, Flughafen Niederrhein GmbH

# Egis Projects S.A.

1. Unternehmen gehört zur Egis Gruppe und ist weltweit eine der führenden Unternehmen für Engineering Services und sonstige Dienstleistungen im Bereich Transportinfrastruktur
2. Egis Gruppe ist 100 %-ige Tochtergesellschaft der Caisse des Depots mit AAA Rating (Frankreich)
3. Egis Projects S.A. ist im Airport Management der internationalen Flughäfen Larnaka (Zypern), Pafos (Zypern), Libreville (Gabun) und Abidjan (Côte d'Ivoire) im Rahmen von Konzessionen/PPP Projekten tätig
4. Egis hat z.B. mit Marseille Flughafen eine Gesellschaft gegründet, um das modernste LCC Terminal Europas zu entwickeln

## **Stand Transaktion Lübeck**

1. Informationsmemorandum erhalten
2. Teilnahme am Management Meeting am 14. September um 10:30
3. Zugang zum Datenraum am 10. September
4. Bereit zur Abgabe eines indikativen Angebotes zu bestimmten Konditionen; Egis ist nicht bereit u.a. folgende Risiken zu übernehmen:

Das Lead bei den Verhandlungen mit Ryanair bezüglich einer Base am Flughafen Lübeck zu übernehmen und damit den Ausgang zu garantieren

- Ausgang des Rechtsverfahrens zum Planfeststellungsbeschluss  
Laufende Rechtsverfahren (EU-Kommission und Air Berlin)

# Hermanus Buurman

## Flughafen Niederrhein GmbH

1. Eigentümer/Betreiber des Flughafens Niederrhein (Düsseldorf-Weeze)
2. Holländischer Investor (daneben sind noch Eigentümer der Gesellschaft sind Kreis Kleve, Gemeinde Weeze)
3. Der Flughafen verzeichnete in 2008 mit 1,5 Mio. Passagieren ein Wachstum von 76% im Vergleich zum Vorjahr
4. Umsatz EUR 13 Mio. in 2008

### **Stand Transaktion Lübeck**

- 1 .Informationsmemorandum erhalten
2. Teilnahme am Management Meeting am 29. September um 11:30
3. Zugang zum Datenraum am 28. September
4. Bereit zur Abgabe eines indikativen Angebotes zu bestimmten Konditionen

# Fazit (1)

## Interessenten

1. 9 Informationsmemoranden versandt
2. 6 Absagen
3. 2 Management-Meetings
4. Parallel laufende Marktansprache

Laufende Marktansprache	
Paul Whelan / La Centrale Airport Group S.r.l.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geschäftskonzept: Beteiligung und Management von europäischen Regionalflughäfen</li><li>• Ansprache über Tom Wilson</li><li>• Versand Informationsmemordandum; Rückmeldung offen</li></ul>
VINCI	<ul style="list-style-type: none"><li>• VINCI Airport hält Konzessionen und Management-Verträge an Flughäfen (z.B. Grenoble, Chambéry, Clermont-Ferrand)</li><li>• Ansprache über Oliver Groth</li><li>• Teaser Versand, schriftliche Interessenbekundung angefragt</li></ul>

## Fazit (2)

- **Datenraum / Q&A / Management Meetings für Interessenten vorbereitet**
- **Zeitplan**
  1. Indikative Angebote voraussichtlich erst Ende Oktober
  2. Verbindliche Angebote frühestens in der ersten Hälfte von Dezember
- **Gründe für zeitliche Verzögerung**
  1. Investoren müssen Zustimmung der Gremien einholen -Verzögerung aufgrund von Urlaubszeit
  2. Investoren sind erst zur Due Dilligence bzw. Angebotsabgabe bereit, sofern sie eine Rückmeldung zu den von ihnen genannten Konditionen einer Angebotsabgabe erhalten haben
  3. Zeitdruck könnte Interessentenfeld stark dezimieren

## Anlage 3:

### **Sachstandsbericht zur Flughafenentwicklung und die sich daraus ergebenden Handlungsoptionen**

#### **1. Aktuelle Passagier- und Budgetentwicklung**

Nicht zuletzt mit Aufnahme der Linienverbindungen nach Palma, Alicante und Alghero in den Sommerflugplan rechnet die FLG mit einem verbesserten Aufkommen von bis zu 800.000 Passagieren für das Jahr 2009, das zu einer weiteren Verbesserung der Ertragssituation bei der FLG beitragen wird. Die Passagierentwicklung über die Monate Januar bis September liegt im Plan (siehe Tabelle 1).

Erwartungsgemäß wurde im Winterflugplan 09/10 die Zahl der Destinationen reduziert (von 11 auf 8), was aber nicht zwangsläufig bedeutet, dass auch im gleichen Maße die Anzahl der Passagiere zurück gehen wird, denn erfahrungsgemäß werden die Routen dann an den noch verbleibenden Tagen stärker gebucht. Durch diese verhältnismäßig geringe Reduzierung im Winterflugplan unterstreicht der Hauptkunde seinen Willen, am Flughafen Lübeck festzuhalten und sein Engagement weiter zu entwickeln. Attraktive Winterflugziele wie die Alpen oder die Kanarischen Inseln sind aber momentan (ohne eine Base zur Stationierung von Flugzeugen) weiter ausgeschlossen.

*Tabelle 1: 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	61.876	64.504	65.416	79.515	78.860	68.411		528.275

In den Monaten Juli und August dieses Jahres wurde zum ersten Mal ein positives bzw. ausgeglichenes operatives Ergebnis erzielt (siehe Tabelle 2). Insgesamt verlief das Geschäft im Zeitraum Januar-September um 564 T€ besser als im Plan vorgesehen.

*Tabelle 2: 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	-95	-59	-60	19	1	-51		1.001

Die Ergebnisentwicklung zeigt deutlich, dass die Erlöse die zusätzlichen operativen Kosten bei zunehmendem Passagieraufkommen deutlich übersteigen und somit operativ im positiven Bereich gewirtschaftet werden kann.

Im Zeitraum 01. Januar - 30. September 2009 wurden Ersatzinvestitionen zur Sicherstellung des Flugbetriebs und nachlaufender Grundstückskosten in einer Größenordnung von 140 T€ vorgenommen und über das Budget bewirtschaftet.

#### **2. Planfeststellungsverfahren**

Gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens vom 27.02.2009 sind vier Hauptsacheklagen vor dem OVG Schleswig anhängig. Das Eilverfahren mit dem Ziel, die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Hauptsacheklagen gegen den Planfeststellungsbeschluss anzuordnen ruht derzeit, weil das Ergebnis der Partnersuche abzuwarten ist.

Voraussetzung für den erfolgreichen Abschluss des Gerichtsverfahrens in der Hauptsache ist der Nachweis der Finanzierbarkeit der Investitionen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses. Dieser Nachweis soll durch den Beschlussvorschlag 1e) iii erbracht wer-

den. Die Finanzierung sollte zwar vorrangig der noch zu findende Investor sicherstellen. Falls es aber nicht rechtzeitig gelingt, einen solchen Investor zu finden, wäre die Finanzierung zumindest der ersten Umsetzungsphasen des Planfeststellungsbeschlusses durch die HL zu gewährleisten.

Für die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses für die ersten beiden Phasen müssen Investitionsaufwendungen in Höhe von insgesamt 4 Mio. € (ohne die mögliche Förderung durch das Land) getätigt werden. Hierunter fallen im Wesentlichen folgende Investitionsmaßnahmen:

- Verlegung der Landeschwelle 07 um 120 m nach Westen
- Installation ILS CAT II in Landerichtung 07
- Herrichtung zusätzlicher Parkplätze
- Schaffung einer zusätzlichen Vorfeldparkposition

Dieses Investitionsprogramm wird ausreichen, um bis zu 2 Mio. Passagiere abfertigen zu können. In der Investitionssumme enthalten ist ferner die zweite Rate aus der Mediationsvereinbarung in Höhe von 1.250 T€, die bei Beginn der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses fällig wird.

Die Landesregierung hat mit Schreiben vom 11. September 2009 die grundsätzliche Bereitschaft bekundet, einzelne Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der luft- und landseitigen Luftverkehrssicherheit mit bis zu 60 % zu fördern. Damit ließen sich die Investitionskosten zur Umsetzung der ersten Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss auf knapp 1,5 Mio. € zzgl. der 2. Rate aus der Mediationsvereinbarung reduzieren.

Eine Erklärung der Flughafen Lübeck GmbH, die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses kurzfristig beginnen zu wollen, würde die Chance auf eine zügige und positive Gerichtsentscheidung erhöhen und damit auch das Interesse der Investoren, sich an der FLG zu beteiligen.

### **3. Handlungsoptionen**

Der HL stehen im Grundsatz vier Handlungsoptionen offen: Einstieg eines neuen Partners, Stand-Alone-Lösung, Zurückstufung zu einem Verkehrslandeplatz und Einstellung des Flugbetriebs mit Liquidation der FLG. Im Best Case wird ein neuer Partner gefunden, der in die FLG als Hauptgesellschafter einsteigt. Zum heutigen Zeitpunkt kann diese Option noch nicht als gesichert angesehen werden (siehe auch Anlage 2). Fest steht, dass der Transaktionsprozess bis zum 29. Oktober 2009 nicht abgeschlossen sein wird und daher auch kein (unverbindliches) Angebot vorliegen kann. Die Partnersuche ist aber noch nicht als erfolglos zu bewerten. Das Marktumfeld ist derzeit sehr schwierig. Die Gespräche mit dem Flughafen Weeze erscheinen zum derzeitigen Zeitpunkt am aussichtsreichsten, die aber bei einem erfolgreichen Verlauf keinesfalls vor Ende dieses Jahres abgeschlossen sein dürften.

Gespräche der Verwaltung mit der Landesregierung und der Investitionsbank Schleswig-Holstein über eine sogenannte Parklösung blieben ohne Erfolg. Diese Lösung sah vor, dass das Land oder eine Landesinstitution zeitlich befristet die Gesellschafteranteile von GPA/Infratil an der FLG übernimmt, das laufende Geschäft und die Investitionsmaßnahmen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses finanziert, bis ein neuer Investor für die FLG gefunden ist.

#### **3.1 Stand-Alone-Lösung**

Für den Fall, dass kein neuer Partner für die FLG bis Ende Oktober gefunden wird, löst Infratil nach dem 22. Oktober 2009 die Put-Option aus. Bei dieser Option zahlt die Hansestadt Lübeck den Putpreis von maximal 25,950 Mio. € an GPA/Infratil, erhält die 90 % der Gesellschaftsanteile an der FLG zurück sowie die von Infratil der FLG gewährten Gesellschafterdarlehn in Höhe von ca. 33 Mio. € und ist zugleich wieder im vollen Betreiberrisiko des Flughafens Lübeck-Blankensee. Sie führt die FLG dann zunächst als Eigengesellschaft weiter bis ein neuer Investor gefunden ist.

Diese Option ist für die Verwaltung trotz aller Belastungen die favorisierte Lösung. Die HL würde diese Handlungsoption zunächst aus überwiegenden regionalökonomischen Gründen wählen, denn neben den direkten und indirekten Arbeitsplätzen wirkt sich gerade der Inbound-Tourismus, den der Flughafen als Magnet in die Region bringt, äußerst positiv auf Lübeck aus (siehe hierzu Bürgerschaftsvorlage vom 13.05.2009 (Drs. Nr. 740) zur Darstellung der regionalökonomischen Effekte), bis zu gegebener Zeit die Chance besteht, in einem verbesserten Marktumfeld und einem vollziehbaren und gerichtlich bestätigten Planfeststellungsbeschluss einen neuerlichen Versuch zu starten, einen Partner für die FLG zu finden, sollte das laufende Transaktionsverfahren ohne Erfolg bleiben.

Das größte Manko des Flughafens ist und bleibt die fehlende Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses. Alle Interessenten aus dem laufenden Transaktionsverfahren waren nicht bereit, das Risiko für die fehlende Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu übernehmen. Auf Grund dieser Erfahrung muss die HL die FLG dabei unterstützen, die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses herbei zu führen. Das bedeutet in erster Linie im anhängigen Gerichtsverfahren die Bereitschaft der HL zu signalisieren, der FLG die Investitionsfinanzierung der ersten beider Phasen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zu ermöglichen.

Die weitere Entwicklung des Lübecker Flughafens hängt ferner 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 Einrichtung einer Base ist aber eng verbunden mit der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses.

Mit einem Erfolg im Rechtsstreit um die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vor dem OVG Schleswig als Voraussetzung für die Einrichtung einer Base zur Stationierung von Verkehrsflugzeugen steigt nachhaltig die Werthaltigkeit der FLG und damit die Chance, einen Investor zu finden.

Die FLG hat vor dem Hintergrund des bisherigen Jahresverlaufs, insbesondere des bisherigen 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 Tabelle 3). Hauptprämissen sind hier die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses und die Einrichtung einer Base:

Tabelle 3: Auszug Businessplan 2009-2015

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagiere	702.042	1.076.183	1.325.583	1.708.983	1.859.383	2.008.783	2.191.183
Erlöse (T€)	4.620	6.852	8.397	10.694	11.608	12.515	13.623
Aufwand (T€)	-6.051	-6.838	-7.684	-8.769	-9.073	-9.313	-9.610
<b>EBITDA (T€)</b>	<b>-1.431</b>	<b>14</b>	<b>713</b>	<b>1.925</b>	<b>2.535</b>	<b>3.202</b>	<b>4.013</b>
Abschreibungen (T€)	-1.656	-1.609	-1.511	-1.356	-1.266	-1.232	-1.108
<b>EBIT (T€)</b>	<b>-3.087</b>	<b>-1.595</b>	<b>-797</b>	<b>569</b>	<b>1.268</b>	<b>1.970</b>	<b>2.905</b>
Investitionen (T€)	-375	-3.990*	-810*	-400	-400	-400	-400
Cash flow (T€)	-1.806	-3.976	-97	1.525	2.135	2.802	3.613
Liquiditätsbedarf (T€)	850	3.030	330	0	0	0	0
Personal FLG	135	162	191	244	259	271	285

\* ohne Berücksichtigung von Infrastrukturförderung

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 1,1-1,2 Millionen Passagieren erwirtschaftet die FLG nachweislich einen operativen Gewinn. Der Break-Even beim Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT) wird 2012 erreicht bei einem Passagieraufkommen von etwa 1,5 Mio.
3. Die FLG erwirtschaftet in den kommenden Jahren einen positiven Cashflow in einer Größenordnung von insgesamt 12,4 Mio. € bis 2015, der die Eigenfinanzierungskraft der FLG für anstehende Investitionen deutlich stärkt.

Wie bereits an anderer Stelle erläutert, steht nicht zu erwarten, dass der Transaktionsprozess bis zum 29. Oktober 2009 abgeschlossen sein wird, und damit wird die Hansestadt Lübeck spät, ab dem 31. Oktober 2009 wieder alleiniger bzw. Hauptgesellschafter der Flughafen Lübeck GmbH. Ab dem 01. November 2009 sind voraussichtlich zur Liquiditätssicherung der FLG bis Ende 2011 Mittel in einer Größenordnung von insgesamt 4.200 T€ in Form von Krediten bzw. Darlehen bereit zu stellen, die marktüblich zu verzinsen wären. Die Liquidität dient zur Kompensation von hoheitlichen Maßnahmen (z.B. Flugsicherung,...) und der Gefahrenabwehr (z.B. Feuerwehr, Sicherheitseinrichtungen, Enteisierung,...) im operativen Geschäft und zur Finanzierung von sicherheitsrelevanten Investitionen.

Der Liquiditätsbedarf würde entsprechend sinken, wenn die Investitionsmaßnahmen durch das Land gefördert würden. Die Höhe des Liquiditätsbedarfs entspricht der Höhe des Investitionsbedarfs, so dass vereinfacht die These vertretbar ist, dass die FLG den laufenden Be-

trieb zwar aus den Erlösen finanzieren könnte, diese aber nicht zur Finanzierung der Investitionen ausreichend sind.

Die FLG hat in der Zwischenzeit Grundstücke für Parkplätze und Ausgleichsflächen mit einem Buchwert von 5 Mio. € erworben, die frei von Grundschulden sind und zur eigenen Finanzierung von Investitionen heran gezogen werden können. Ferner könnten im Zuge der Ausübung der Put-Option nachrangige Gesellschafterdarlehen in einer Größenordnung von rund 7 Mio. € als Einlage in Eigenkapital umgewandelt werden, sofern dieses steuerneutral möglich ist (siehe Beschlussvorschlag 5). Diese bilanzielle Stärkung des Eigenkapitals verbessert die Eigenfinanzierungskraft des Unternehmens.

Derzeit sind direkt bei der FLG 135 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Bis zum Jahr 2015 steigt die Zahl der Beschäftigten auf rund 285. Hinzu kämen erhebliche indirekte regionalökonomische Effekte von geschätzten 900 Beschäftigten, 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 Flug-Beschäftigten kommen drei Beschäftigte in anderen Betrieben am Flughafen.

Sollte sich die HL dazu entschließen, den Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee in Eigenregie fortzusetzen und mit entsprechenden finanziellen Mitteln auszustatten, werden nicht nur die bestehenden Arbeitsplätze am Flughafen gesichert und weitere geschaffen, sondern es ist auch zu erwarten, dass die FLG mittelfristig eine ausreichende Kapitalkraft zur Finanzierung des laufenden Betriebs und der Investitionen entwickelt. Weiterhin wird der Flughafen als Wirtschaftsfaktor erhebliche, positive Ausstrahlungseffekte auf die Region haben (Inbound-Tourismus). Wichtig bleibt auch zu erwähnen, dass ein Flughafen, der operativ im gewinnbringenden Bereich wirtschaftet, einen wesentlich höheren Verkaufspreis in einem erneuten Veräußerungsprozess in einer verbesserten Marktlage erzielen könnte.

Die Geschäftsführung der Flughafen Lübeck GmbH unternimmt derzeit alles, was möglich ist, die Kosten zu senken und die Einnahmen zu steigern. Zugleich haben die Gesellschaftervertreter der HL die Geschäftsführung angewiesen, weiterhin strikte Ausgabendisziplin zu wahren und alle Möglichkeiten zur Einnahmenverbesserung auszuschöpfen, wie z.B. durch die Veräußerung nicht mehr benötigter Flächen (sog. Vorratskaufflächen für Ausgleichsmaßnahmen).

#### **Stand-alone steht im Einklang mit dem Beihilferecht**

***Die Stand-Alone-Lösung wäre beihilferechtlich zulässig. Sie steht im Einklang mit der „Mitteilung der Kommission - Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (2005/C 312/01)“***

***Die HL ist auch nach Ausübung der Putoption bestrebt, einen neuen Investor für die FLG zu finden. Auch ein Privatinvestor würde versuchen, ggf. durch finanzielle Maßnahmen die Wetihaltigkeit seiner Beteiligung zu steigern, um am Markt einen besseren Preis zu erzielen bzw. das Unternehmen so weit zu unterstützen, bis der Veräußerungsprozess abgeschlossen ist***

***Es ist beihilferechtlich zulässig, Zahlungen zur Liquiditätssicherung zu leisten, wenn damit die Kosten hoheitlicher Maßnahmen und der Gefahrenabwehr kompensiert werden. Die FLG hat zudem eine öffentlich-rechtliche Betriebspflicht, die bußgeldbewehrt ist und die es zu erfüllen gilt, um nicht ggf. vertragsbrüchig ggü. Fluggesellschaften zu werden. Die HL hat hier als Hauptgesellschafterin der FLG dafür Sorge zu tragen, dass die FLG ihre Aufgabe als öffentliche Infrastruktureinrichtung erfüllen kann.***

***Die HL würde der FLG Kredite und Darlehen nur zu marktüblichen Konditionen gewähren, so dass keine Wettbewerbsverzerrung stattfindet.***

### **3.2 Zurückstufung Flughafen Lübeck zum Verkehrslandeplatz**

Die Hansestadt Lübeck hält wie bei Option 3.1 den Mehrheitsanteil der Gesellschaftsanteile an der FLG. Die FLG hat eine Betriebspflicht für einen Verkehrsflughafen. Die Änderung der Betriebsgenehmigung oder die Rückgabe der Betriebspflicht bzw. die Einstellung des Flugbetriebs ist nicht ohne weiteres möglich.

#### Änderung der Betriebsaufnahme oder Rückgabe der 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.

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.

Bis zu der Entscheidung der Genehmigungsbehörde ist der Flugbetrieb gemäß Betriebsgenehmigung fortzuführen und Kosten sowie Verluste sind wie unter 3.1 beschrieben zu tragen. Die Verfahrensdauer liegt bei ca. 2 Jahren.

Eine Herabstufung des Verkehrsflughafens Lübeck auf einen „Verkehrslandeplatz“ würde dazu führen, dass sämtlicher Linien- und Pauschalreiseverkehr nicht mehr zulässig wäre. Es verbliebe die „Allgemeine Luftfahrt“ (jegliche zivile, private Luftfahrt mit Ausnahme von planmäßigem Linien- oder Charterverkehr mit Verkehrsflugzeugen) und Flüge mit hoheitlichem Hintergrund.

Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass unklar ist, wie die Fluggesellschaften auf die Ankündigung auf Änderung der Betriebsgenehmigung reagieren würden. Nicht auszuschließen ist, dass die Fluggesellschaften möglichst schnell ihr Engagement am Flughafen Lübeck heruntersetzen, was die Einnahmen für den Flughafen wiederum deutlich reduzieren und die Verluste signifikant erhöhen würde.

Der Businessplan für einen Verkehrslandeplatz würde im worst-case (bezogen auf die Aufwandsseite) wie folgt aussehen (siehe Tabelle 4):

*Tabelle 4: Businessplan Verkehrslandeplatz*

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Erlöse (T€)	4.620	247	247	247	247	247	247
Aufwand (T€)	-6.051	-4.468	-4.468	-4.468	-4.468	-4.468	-4.468
<b>EBITDA (T€)</b>	<b>-1.431</b>	<b>-4.221</b>	<b>-4.221</b>	<b>-4.221</b>	<b>-4.221</b>	<b>-4.221</b>	<b>-4.221</b>
Investitionen (T€)	-375	-360	-360	-360	-360	-360	-360
<u>Cash flow (T€)</u>	<u>-1.806</u>	<u>-4.581</u>	<u>-4.581</u>	<u>-4.581</u>	<u>-4.581</u>	<u>-4.581</u>	<u>-4.581</u>
<i>Anzahl der benötigten Mitarbeiter FLG</i>	135	58	58	58	58	58	58

Danach erwirtschaftet ein Verkehrslandeplatz einen dauerhaften Verlust von 4,6 Mio € p.a., der von der HL zu tragen wäre. Die gewerbliche Nutzung von ungenutzten Teilen des Verkehrslandeplatzes unterliegt den strengen naturschutzrechtlichen Restriktionen (Details siehe dazu unter Liquidation).

Die besondere Problematik eines Verkehrslandeplatzes läge darin, dass - wie in Tabelle 4 veranschaulicht - trotz der hohen Vorhaltungskosten, die eine Infrastruktureinrichtung wie ein Flugplatz mit sich bringt, keine signifikanten Einnahmen zu realisieren wären. Während die Kosten nahezu identisch bleiben oder nur geringfügig reduziert werden können, brechen die Einnahmen nahezu komplett weg. Entsprechend erhöhen sich die Verluste und steigt der Zuschussbedarf durch die HL.

Die Zurückstufung zum Verkehrslandeplatz würde dazu führen, dass der Planfeststellungsbeschluss aufgehoben werden würde. Das Planfeststellungsverfahren hat bislang Aufwendungen in Höhe von rund 6,8 Mio. € verursacht, die dann vollständig abzuschreiben wären. Bundesweit wäre es ein einmaliger Vorgang, dass quasi freiwillig ein Planfeststellungsbeschluss „zurück gegeben wird.“

Eine weitere Folge der Zurückstufung zum Verkehrslandeplatz wäre die Entlassung von rund 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ein Sozialplan müsste aufgestellt werden, dessen Kosten bei mindestens 2 Mio. € liegen würde.

Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass auch mit einer zumindest teilweisen Rückzahlung von Fördermitteln in einer Größenordnung von 4-5 Mio. € durch die HL als Fördermittelempfänger zu rechnen ist, da der Förderzweck eng mit dem Vorhandensein eines Verkehrsflughafens verknüpft war.

### **3.3 Liquidation**

Die Rückgabe der Betriebsgenehmigung im Rahmen des Liquidationsprozesses folgt analog der voran gegangenen Option 3.2.

Eine Nachnutzung des Flughafengeländes wird sich als sehr schwierig erweisen, da im Falle der Schließung des Flughafens mindestens 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.

Das Flughafengelände, das im Rahmen der beantragten Planfeststellung auf seine ökologische Wertigkeit und seine Auswirkungen auf die benachbarten Gebiete untersucht wurde, liegt am südöstlichen Rand des Naturraumes „Osthörsingisches Hügel- und Seenland“ am

Südrand des Teillandschaftsraumes „Lübecker Becken“, einem ehemaligen Eisstausee. Hieran schließt bereits westlich des Ratzeburger Sees das „Westmecklenburgische See- und Hügelland“ an.

Im Norden, Osten und Süden grenzt das Naturschutzgebiet „Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankensee“ unmittelbar an das Gelände des Flughafens. Es umfasst eine Fläche von rund 354 ha und beinhaltet die Flächen der Grönauer Heide nördlich der Straße von Groß Grönau nach Blankensee, die Flächen des Grönauer Moores mit Randbereichen und den Blankensee mit seiner vermoderten Zuflußrinne, den Blankenseebach mit Randbereichen und weitere Puffer- und Arrondierungsflächen auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck, der Gemeinden Groß Grönau und Groß Sarau.

Das Naturschutzgebiet dient der Sicherung, dem Schutz, der Erhaltung und Entwicklung eines großflächigen, eng verzahnten, überwiegend nährstoffarmen und vielfältigen Biotopkomplexes mit Heiden, Magergrasfluren, Trockenrasen, unbewachsenem Rohbodenpartien, Gewässern und ihren Uferbereichen, Moorbereichen sowie Wäldern und Aufforstungsflächen, Knicks sowie Acker- und Grünlandflächen als Lebens-, Brut- und Nahrungsraum einer landesweit einmaligen, charakteristischen und naturraumtypischen, äußerst artenreichen, teilweise gefährdeten Tier- und Pflanzenwelt. Viele dieser Lebensräume und Arten sind von europaweiter Bedeutung.

Daneben besteht in diesem Bereich ein Europäisches Vogelschutzgebiet. Es umfasst rund 199 ha und befindet sich im Wesentlichen auf dem Übungsgelände der Bundespolizei. Es ist gekennzeichnet durch trockenen Calluna-Heiden, Verbuschungs- und Bewaldungsstadien, Kontakt zu ausgedehnten Mager- und Trockenrasen, vegetationsfreien Flächen und Moorentwicklung. Ziel der Unterschutzstellung ist die Erhaltung der Vogelwelt der Heidegebiete und halboffenen Landschaften, insbesondere der Sperbergrasmücke.

Das gemeldete FFH-Gebiet 2130-391 „Grönauer Heide, Grönauer Moor und Blankeseeniederung“ entspricht in seiner Abgrenzung dem NSG Grönauer Heide.

Das FFH Gebiet wird im Standarddatenbogen als „besonders komplexer Landschaftsausschnitt überwiegend nährstoffarmer Heide,- Moor und Gewässerbiotope naturraumtypischer Prägung mit z.T. langer Habitatkontinuität“ charakterisiert. Als besonders schutzwürdig wird dort die herausragende biozönotische Ausstattung mit zahlreichen charakteristischen und seltenen Arten beschrieben. Nach derzeitigem Kenntnisstand handelt es sich um das artenreichste Gebiet in Schleswig-Holstein.

Im weiteren Umfeld finden sich 69 Arten Wasserkäfer, 22 Wasserschnecken- unter anderem die bauchige und schmale Windelschnecke, bei denen es sich um stark gefährdete Tierarten handelt, 11 Muschelarten, 12 Egelarten und verschiedene Wasserwanzen.

Die Vielfalt der dort vorhandenen Gewässer ist von regionaler und landesweiter Bedeutung. Dazu kommen 23 Heuschreckenarten - davon eine bundesweit gefährdete Art, 4 weitere sind auf der Vorwarnliste verzeichnet;

Ferner finden sich 29 Libellenarten - davon 3 Arten stark gefährdet, 4 gefährdet und 3 auf der Vorwarnliste verzeichnet; zusätzlich 38 Tagfalterarten, davon 1 stark, 2 weitere gefährdet, 4 Arten auf der Vorwarnliste; weiterhin 4 Reptilienarten, darunter die stark gefährdete Kreuzotter, 19 Gastvogelarten, 99 Brutvogelarten, darunter stark gefährdete und gefährdete Arten wie Feldlerche, Heidelerche, Braunkehlchen und der in Schleswig-Holstein stark gefährdete Wiesenpieper. In der Pflanzenwelt finden sich 86 Pflanzenarten der roten Liste, davon 16 bundesweit gefährdete und zwei stark gefährdete Arten.

Hieraus ergibt sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens die besondere Bedeutung des angrenzenden Lebensraumes für Tiere und Pflanzen.

Es ist besonders darauf hinzuweisen, dass die vorhandenen hier beschriebenen Flächen sich teilweise auch auf die Betriebsflächen des Flughafens erstrecken. Die aufgrund der Luftsicherheitsansprüche durchzuführenden Pflegemaßnahmen begünstigen insbesondere die Brut- und Rastvögel. Da diese Flächen nur im Falle von Flugbetrieb bzw. als Sicherheitsfläche genutzt werden und als nicht zugänglicher Sicherheitsbereich abgesperrt sind, entstehen für die dort lebenden Tiere keine Gefahrenmomente durch Pkw, Menschen oder frei-

laufende Hunde. Von den startenden und landenden Maschinen selbst geht in der Regel keine Gefahr aus.

Insbesondere die oben beispielhaft erwähnten Brutvogelarten wie die Heide- und Feldlerche und die Wachtel nutzen vornehmlich die regelmäßig gemähten Sicherheitsstreifen neben der Start- und Landebahn. Das gefährdete Braunkehlchen z.B. bevorzugt die Fläche unmittelbar hinter dem Sicherheitszaun.

Vor diesem Hintergrund ist eine gewerbliche Nachnutzung des vorhandenen Flughafengeländes allenfalls auf den Flächen des bisherigen Terminals, des Vorfeldes und ggf. der Flächen des Parkplatzes P 3 möglich. Hier ist aber darauf hinzuweisen, dass hier im Rahmen eines notwendigen B- und F-Plan-Verfahrens eine erneute, langwierige Auseinandersetzung mit den Natur- und Umweltschutzverbänden zu erwarten ist.

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass das Gelände im östlichen Teil, das derzeit für einen Teil der Start- und Landebahn genutzt wird, bei einem möglichen Rückbau der Start- und Landebahn im Rahmen des Biotopverbundes lediglich für Naturschutz und/oder Ausgleichflächen genutzt werden könnte.

Auch im westlichen Teil des Flughafengeländes befindet sich eine Vielzahl von geschützten Biotopflächen. Die mit den Teilnehmern der Mediation abgestimmten Pflegemaßnahmen durch die FLG begünstigen hier die Entwicklung der Flächen, auf denen gefährdete Tierarten gute Lebensbedingungen vorfinden. Bei einer Überbauung bzw. Versiegelung dieser Flächen z.B. mit Gewerbe ließen sich diese Entwicklungschancen nicht mehr verwirklichen.

Eine konkrete Einschätzung, für welche Nutzungsarten welche Fläche geeignet ist, lässt sich erst bei Vorliegen einer konkreten Nutzungsabsicht darstellen. In jedem Falle wären dann Umweltverträglichkeitsprüfungen erforderlich, deren Ausgang hier nicht abschließend bewertet werden kann. Insbesondere gilt bei der Planung jedweder Art von Eingriffen in die Landschaft die Verpflichtung, zu prüfen, ob das geplante Vorhaben nicht auch an anderer Stelle mit weniger schädlichen Auswirkungen verwirklicht werden könnte.

Der Flughafen Lübeck hat insoweit einen Bestandsschutz, der im Falle einer anderen Nutzung entfielen. Ein Flughafen lässt sich nicht ohne Weiteres auf andere geeignete Flächen innerhalb eines Stadtgebietes verlagern. Ein klassisches Gewerbegebiet könnte auch an einem anderen Standort geplant werden. Von daher ist die Nutzung dieses wertvollen Areals als Flughafenfläche möglich, für anderweitige Nutzungen wäre diese Fläche aber nach heutiger Einschätzung eher ungeeignet.

Auch für eine Nutzung als Aufstellfläche für Solaranlagen ist das Gelände aufgrund der beengten Lage im Stadtgebiet eher nicht geeignet; hier wären ebenfalls weitere Verträglichkeitsprüfungen notwendig, aber die Hochwertigkeit der vorhandenen Flächen, die Auswirkungen auf die NSG-, Vogelschutz- und FFH-Flächen sprechen mit großer Wahrscheinlichkeit dagegen.

Die Kosten einer Liquidation lassen sich nur schwer schätzen. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Stadt auf jeden Fall die Verluste durch den Weiterbetrieb bis zum Erlöschen der Betriebspflicht 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. Weiterhin würden alle positiven regionalökonomischen Effekte wegfallen, d.h. die gesamte Kaufkraft, die der Flughafen in die Stadt Lübeck und die Region bringt, würde wegfallen. Diese deutliche Reduzierung des Inbound-Tourismus würde die Hansestadt Lübeck deutlich zu spüren bekommen, nicht nur durch zurückgehende Übernachtungszahlen.

Anzusetzender Zeitraum für die Liquidation liegt bei rund 2 Jahren ab Bürgerschafts-Beschluss zur Liquidation einer dann vollständig im Eigentum der HL stehenden FLG. In Tabelle 5 werden einige Kosten-/Erlöspositionen einer Liquidation dargestellt:

Tabelle 5: Kostenpositionen bei einer Liquidation

<u>Kosten</u>	<u>T€</u>	<u>Erlöse</u>	<u>T€</u>
Kosten Liquidator	200	Verkauf FLG-eigener Grundstücke	
Lfd. Verluste der befristeten Fortführung bis 2010 2011 analog Verkehrslandeplatz	9.200	Verkauf von Kfz, Ausrüstung u. Hallen	
Sozialplan MA, Insolvenzgeld, Berufsgenossen- schaft etc.	3.000	HL-Verkauf von Teilen der BgA-Flughafen- Grundstücke (evtl. als GE entlang B207n)	
Rückzahlung Förderungen (Teilbeträge gem. Rest- laufzeit Mittelbindungsfrist)	4-5.000		
WP-Kosten	50		

Im Falle der Liquidation sind wie beim Verkehrslandeplatz die gewährten Fördergelder zurück zu zahlen. Ferner ist ein Sozialplan bei Entlassung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufzustellen. Der Planfeststellungsbeschluss würde aufgehoben werden. Die damit verbundenen Aufwendungen wären vollständig abzuschreiben. Erlöse aus der Veräußerung von Gegenständen des Anlagevermögens sind nur schwer kalkulierbar. Eine wirtschaftlich sinnvolle Nachnutzung des Flughafengeländes ist auf Grund des Naturschutzes nur sehr eingeschränkt möglich.

#### 4. Fazit

Noch ist kein neuer Partner für die FLG gefunden worden, die Gespräche mit Interessenten werden fortgesetzt, so dass ein Erfolg nach wie vor möglich ist.

Um die Chance zu wahren, im laufenden Transaktionsverfahren noch einen Investor zu finden, ist es unabdingbar, dass die HL vorübergehend wieder das Betreiberrisiko übernimmt. Sollte das Transaktionsverfahren nicht zum Erfolg führen, ist es nicht nur unter regionalökonomischen Gesichtspunkten die eindeutig bessere Lösung, dass die HL die FLG als Verkehrsflughafen fortführt, als den Betrieb herunterzufahren oder gar einzustellen. Hier sind nicht nur die bestehenden direkten und indirekten sowie die neu zu schaffenden Arbeitsplätze hervorzuheben, sondern ebenso der volkswirtschaftliche Aspekt für die gesamte Region.

Nach wie vor muss es aber das Ziel sein, einen neuen Investor für die FLG zu finden. Die HL sollte daher alle Maßnahmen ergreifen, um die FLG weiter zu entwickeln und ihre Werthaltigkeit zu steigern, um dann ggf. einen neuen Transaktionsprozess zu starten. Dazu gehört in erster Linie die Umsetzung der ersten beiden Phasen des Planfeststellungsbeschlusses. Der Businessplan zeigt, dass mit einem überschaubaren Investitionsaufwand der Planfeststellungsbeschluss umgesetzt werden kann, um ein Passagieraufkommen abfertigen zu können, das der FLG die Erwirtschaftung von auskömmlichen und nachhaltigen Erträgen ermöglicht. Der Flughafen hat schlanke Strukturen und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mit Ryanair steht ein erfolgreicher Hauptkunde zur Verfügung. Die geografische Lage ist einmalig und die regionalökonomischen Effekte überwiegen bei weitem die Nachteile des Betreiberrisikos durch die HL.

Vor diesem Hintergrund sind die Zurückstufung zum Verkehrslandeplatz und die Einstellung des Flugbetriebs keine wirklichen Alternativen. Es werden nicht nur Arbeitsplätze in einem beträchtlichen Umfang vernichtet, sondern ein Verkehrslandeplatz verursacht sogar höhere Verluste als der gegenwärtige Verkehrsflughafen. Ferner würde eine Änderung bzw. Aufhebung der Betriebsgenehmigung zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen und Rückforderungen bei den Fördermitteln auslösen. Eine Nachnutzung des Flughafengeländes ist angesichts der naturschutzrechtlichen Hürden nur sehr eingeschränkt möglich.

Deshalb wird empfohlen, den Flughafen Lübeck als Verkehrsflughafen durch die FLG weiter betreiben zu lassen, bis ein neuer Investor gefunden sein wird.

## **Anlage 4**

### **Zu Beschlusspunkt 2)**

Der Gesellschaftsvertrag der FLG ist zwar auf Grund des Hauptgesellschafterwechsels in einigen wenigen Punkten anzupassen, die Gesamtzahl der Aufsichtsräte sollte allerdings bei den bisherigen sieben (7) bleiben, sodass für die vier (4) ausscheidenden GPA/Infratil Mitglieder nun vier (4) HL Mitglieder zu entsenden sind. Aus dem Kreise der 7 wird dann der/die Vorsitzende sowie die Stellvertretung zu wählen sein. Eine konstituierende Sitzung des neu zusammengesetzten Aufsichtsrates wird schnellstmöglich einberufen, um über den Stand der wirtschaftlichen Lage und die Fortführungsszenarien zu beraten.

### **Zu Beschlusspunkt 3)**

Seit vielen Jahren, auch fortgeführt in der Zeit der Mehrheitsanteilseignerschaft von GPA/Infratil, hat die HL den beiden Luftsportvereinen am Flughafen Lübeck (Motor- bzw. Segelflieger) über die Gewährung zumindest eines Aufsichtsratsmandates im jährlichen Wechsel den unmittelbaren Informationszugang zu den zukünftigen Planungen und Weichenstellungen gewährt. An dieser bewährten Praxis sollte festgehalten werden. Der vorgeschlagene Wechsel folgt dem bisherigen Rhythmus, den die Bürgerschaft auch jedes Mal auf Vorschlag so beschlossen hat.

### **Zu Beschlusspunkt 4)**

Eine GmbH bedarf auf Grund des GmbH-Gesetzes zwingend eines Geschäftsführers (GF), der verantwortlich und haftend die Geschäfte erledigt. Der derzeitige GF, Herr Thomas Wilson, ist aufgrund eines Vertrages zwischen einem ihm gehörenden Unternehmen, der Viscount Aviation Limited und der Infratil Europe Limited für die FLG tätig. Er ist daher nicht Mitarbeiter sondern als Dienstleister an GPA/Infratil gebunden.

Daher bestehen keine wirklichen Risiken für die HL, dass Herr Wilson sich nicht für die städtischen Belange des Betriebs der FLG einsetzt. Ein Wechsel in der Person des GF erscheint auch angesichts der Kürze der Zeit, der allgemeinen Marktsituation und der besonderen Situation der FLG, aber auch durch den Umstand, dass Herr Wilson in einem guten Kontakt zum Hauptkunden Ryanair steht, nicht angeraten.

Sein bestehender Vertrag mit GPA/Infratil wird durch seine persönliche Firma, die ihn zur Dienstleistung in die FLG entsendet fortgeführt; die FLG wird Infratil - so wie bisher - die vertraglich geschuldeten Kosten ersetzen. Dazu ist ein neuer Kostenerstattungsvertrag zwischen FLG und Infratil zu schließen, der zwischen den Partnern abgestimmt ist und eine kurzfristige Beendigung ermöglicht. So ist kein finanzielles Risiko für die HL, sollte z.B. durch einen neuen Investor oder die HL selbst eine Veränderung der Person des Geschäftsführers gewünscht sein, vorhanden.

### **Zu Beschlusspunkt 5)**

Die FLG kann über diese beiden vorgeschlagenen Maßnahmen auf einfachem Wege bilanziell besser aufgestellt werden.

Die Einstellung des Überschussbetrages in die Kapitalrücklage ermöglicht erst die mögliche Eigenfinanzierungsfähigkeit der FLG, um am Markt z.B. nach Darlehen/Krediten für Investitionen nachzufragen.

Der Rangrücktritt für die auf die HL übergehenden Gesellschafterdarlehen in Höhe des Punkte-Optionspreises ist zur Vermeidung der Insolvenz auf Grund von Überschuldung zwingend erforderlich.