

Sachbearbeitender Bereich:

1.203 - Beteiligungscontrolling
Az.: 203.42.FLG.91.00
2.280.1 - Flughafenkoordinatorin

Lübeck, den 11.11.2009

<u>Sachbearbeiter:</u>	<u>Telefon:</u>
Jörg Kaminski	2031
Conja Grau	5906

Drucksache Nr. 148

zu Punkt 16.1 der Tagesordnung

Bericht

Vertraulich, nicht für die Öffentlichkeit bestimmt!

**Gegenstand: Flughafen Lübeck GmbH (FLG) -
Stand der Suche nach einem neuen Partner und weitere Entwicklung
Hier: Beantwortung der Fragen gem. DrsNr. 102 zu TOP 4.35 der Sitzung am 29.10.09**

Anlass:

Die Bürgerschaft hat am 29.10.2009 ein Austauschblatt zu TOP 4.35, Drucksache Nr. 102 beschlossen. Die darin enthaltenen Fragen sind im Rahmen eines Berichts bis zur Sitzung der Bürgerschaft am 26.11.2009 zu beantworten.

Bericht: als Anlage beigelegt

Verfahren:

An der Erstellung der Vorlage wurde die Flughafen Lübeck GmbH beteiligt.

Beraten im: Siehe Rückseite


Bernd Saxe
Bürgermeister


Wolfgang Halbedel
Senator

Beraten im:

Hauptausschuss am :

Zu Top:

Ergebnis:

Bericht:

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

I. Beschlussverfahren:

1. Die Bürgerschaft kritisiert, dass der Bürgermeister es entgegen der Beschlussfassung der Bürgerschaft in ihrer Sitzung vom 29.01.2009 versäumt hat, den beauftragten Bericht vollständig bis spätestens in der Septembersitzung vorzulegen. (TOP 4.26 Drs. 568: *Der Bürgermeister wird aufgefordert, spätestens bis zur Septembersitzung der Bürgerschaft einen Bericht vorzulegen, der alle Handlungsalternativen für den Fall beschreibt, dass Infratil tatsächlich nach dem 22.10.09 die Putoption ausübt und zuvor kein neuer Partner für die Flughafen Lübeck GmbH gefunden werden konnte.*)

Eine zeitunkritische und sachgerechte Vorbereitung wurde damit dem ausdrücklichen Wunsch der Bürgerschaft entgegen in starkem Maße vereitelt.

Antwort

Der Bürgerschaft wurde in der Sitzung der Bürgerschaft am 28.05.2009 als Teil der Vorlage zu Top 16.1, Drs. 740 ein Bericht zu den Handlungsoptionen zugeleitet. Der Bericht wurde ohne Zusatzanträge auf weitergehende Informationen zur Kenntnis genommen.

2. Die Vorlage des Bürgermeisters in der Drs. Nr. 62 wird vertagt auf die nächste Sitzung der Bürgerschaft. Bis dahin ist schriftlich darzulegen:

- a) **Inwieweit trifft die Darstellung in der Vorlage zu Ziff. 1 e) i zu, dass die bis zum Oktober 2010 bereitgestellten Mittel von 1.616 T€ nicht angeührt worden seien, während gleichzeitig stattdessen GPA/Infratil die aufgelaufenen operativen Verluste über Gesellschafterdarlehen finanziert hat, die jetzt im Rahmen des Putpreises erstattet werden.**
ANMERKUNG: Der Putoptionspreis hat sich gegenüber der Drs. 512 der Bürgerschaftssitzung vom 29.1.2009 von rd. 23.262 T€ auf jetzt 25.687 T€ erhöht.

Antwort:

- 1) Es ist richtig, dass die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 29.01.2009 im Rahmen der 3. Ergänzungsvereinbarung zwischen Glasgow Prestwick Airport Ltd. / Infratil Ltd. (Infratil) ein Budget bis zu einer maximalen Höhe von 1.616 T€ zugunsten der FLG beschlossen hat. Dieses Budget wurde durch Gesellschafterdarlehen seitens Infratil finanziert, die dann in ihrer tatsächlich gewährten Höhe in die Berechnung des Putoptionskaufpreis zum 31.10.2009 eingegangen sind.

Die haushaltsrechtliche Ordnung geschah vorsorglich im Sinne des Grundsatzes von Haushaltswahrheit und -klarheit, da bis zur tatsächlichen Ausübung der Put-Option durch Infratil auf Grund der globalen Finanzkrise nicht ausgeschlossen werden konnte, ob Infratil bereit sein würde, bis zum Zeitpunkt der Ausübung der Putoption weitere Gesellschafterdarlehen in die FLG hinein zu geben. Ohne die Zusicherung der Hansestadt Lübeck (HL), das Budget von 1.616 T€ zu tragen, hätte Infratil die 3. Ergänzungsverein-

barung gar nicht erst unterschrieben und hätte aller Wahrscheinlichkeit nach die Putoption schon zum 31.01.2009 ausgeübt.

Gleichwohl hätte auch der Weg gewählt werden können, wenn Infratil die Gesellschafterdarlehen zur Liquiditätsfinanzierung des operativen Geschäfts aus welchen Gründen auch immer nicht gewährt hätte, umgehend eine Bürgerschaftssitzung zur Abwehr einer Insolvenz einzuberufen. Da dieser Zeitpunkt nicht absehbar gewesen wäre, sollte hierbei kein unnötiges Risiko eingegangen werden, zumal das Budget durch die Bürgerschaft am 29.01.2009 gedeckelt worden ist.

Das haushaltsrechtlich geordnete Budget von 1.616 T€ wurde durch die Kommunalaufsicht mit dem Haushalt 2009 genehmigt. Da dieses Budget zeitlich bis zum 31.10.2009 befristet war, wurde eine Umwidmung des Budgets zur Liquiditätssicherung für die FLG für den Zeitraum vom 01.11.2009 - 31.03.2010 notwendig, um eine augenblickliche Insolvenz abzuwenden.

- 2) Der Betrag von 23.262 T€ basiert auf der Prüfung des Putoptionskaufpreises zum 31.12.2008. Grundlage waren die bis zu diesem Stichtag durch Infratil gewährten Gesellschafterdarlehen. Der nun ermittelte Betrag von 25.562.863,08 T€ berücksichtigt die auf Grundlage der 3. Ergänzungsvereinbarung seit dem 01.01.2009 gewährten Gesellschafterdarlehen 2009 einschließlich deren Verzinsung und der taggenauen Verzinsung der bis zum 31.12.2008 von Infratil gewährten Gesellschafterdarlehen.
- 3) Aufgrund der durch einen Wirtschaftsprüfer am 20.10. und 06.11.2009 vorgenommenen Belegprüfungen, konnte ein endgültiger Putoptionskaufpreis in Höhe von 25.562.863,08 € festgestellt werden, der fristgemäß zum 13.11.2009 durch die Hansestadt Lübeck an GPA/Infratil überwiesen worden ist.

b) Welche tatsächlichen Kosten sind den in der Anlage 3 aufgeführten wesentlichen Investitionsmaßnahmen wie nachstehend aufgeführt zuzuordnen:

- **Verlegung der Landeschwelle 07 um 120 m nach Westen**
- **Installation ILS CAT II in Landerichtung (nach Abzug welcher Förderung=**
- **Herrichtung zusätzlicher Parkplätze**
- **Schaffung einer (?) zusätzlichen Vorfeldparkposition**

ANMERKUNGEN: Nach Abzug der zweiten Rate der Mediationsvereinbarung zum Naturschutz verbleiben von 4 Mio. € nur 2,75 Mio. €. Entsprechend Bebauungsplan Parkplätze Flughafen sollen umgerechnet auf zwei Mio. Passagiere mindestens rd. 2700 Parkplätze neu zu errichten sein. Bei 2 Mio. Passagiere ist gem. Gutachten von 1.000 Passagieren in der Spitzenstunde auszugehen. Diese sollen lt. IATA 16.500 qm Abfertigungsfläche benötigen, die Grundfläche des bestehenden Terminals soll nur 4.500 qm betragen. Bei 1.000 Passagieren in der Spitzenstunde sollen gem. Planfeststellungsverfahren mindestens 4 Abstellpositionen erforderlich sein.

Antwort:

Hierunter fallen im Wesentlichen folgende Investitionsmaßnahmen:

a) Verlegung der Landeschwelle 07 um 120 m nach Westen:	940 T€
b) Installation ILS CAT II in Landerichtung 07:	1.400 T€
c) Herrichtung zusätzlicher Parkplätze (Anteil in 2010):	60 T€
d) Schaffung einer zusätzlichen Vorfeldparkposition:	<u>330 T€</u>
	<u>2.730 T€</u>

Im rechtskräftigen Bebauungsplan findet sich lediglich die Aussage zu einem erhöhten Bedarf an Stellplätzen bei einem prognostizierten Steigen der Passagierzahlen. Die benötigten Stellplätze werden sukzessive nach Bedarf auf Grund von Passagiersteigerungen ausgebaut, insofern handelt es sich hier, wie bei Bebauungsplänen üblich um eine Vorsorgeplanung, deren konkrete Umsetzung in Übereinstimmung mit dem Bedarf steht.

Die erforderlichen Flächen für zusätzliche Stellplätze wurden bereits in der Vergangenheit von der FLG erworben.

Insgesamt werden damit zukünftig bis zum Jahr 2020 ca. 5.500 Stellplätze für Kurz- und LangzeitparkerInnen und MitarbeiterInnen zur Verfügung stehen, davon ca. 3.200 Stellplätze im Rahmen der landseitigen Erschließung der Hochbauzone Nord einschließlich Zufahrt und ca. 2.300 Stellplätzen auf den übrigen nördlich der Blankenseer Straße gelegenen Flächen.

Das Betriebskonzept der FLG stellt bereits heute und noch stärker in der Zukunft auf den sogenannten Web-check-in ab, so dass die Durchlaufzeiten der Passagiere deutlich verringert werden und demzufolge weniger Abfertigungsfläche benötigt wird. Vor diesem Hintergrund sind die Richtwerte der IATA nur unzureichend auf den Lübecker Flughafen übertragbar. Die Richtwerte der IATA gelten vielmehr für die klassischen Flughäfen wie z.B. Frankfurt, Hamburg, München und Düsseldorf.

Zur Frage der benötigten Terminalflächen besteht eine Planung, maximal drei Passagierflugzeuge parallel abzufertigen, was bereits heute schon zu bestimmten Tageszeiten geschieht. Hierfür reichen deshalb schon heute die vorhandenen Terminalkapazitäten aus.

Unter der Voraussetzung der Umsetzung der beiden ersten Phasen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses wird für die Jahre 2010 und 2011 (vgl. Vorlage zu Top 16.1, Drs. 62, Anlage 3, Tabelle 3 Auszug Businessplanung) noch nicht mit einer Passagierzahl von 2 Mio. gerechnet. Hier werden für 2010 etwas über 1,0 Million und in 2011 etwa 1,3 Mio. Passagiere erwartet. Dieses Passagieraufkommen ist unter der Voraussetzung, dass jeweils nur maximal drei Flugzeuge parallel abgefertigt werden, mit den vorhandenen Terminal- und Parkplatzkapazitäten darstellbar.

Gegenwärtig könnten über Nacht max. 3 Passagierflugzeuge auf dem jetzigen Vorfeld stationiert werden. Für ein weiteres Flugzeug soll eine weitere Vorfeldposition geschaffen werden. Die 4. Vorfeldposition kann aus Gründen der Betriebs- und Luftsicherheit nur nach Umsetzung der beiden ersten Phasen aus dem Planfeststellungsbeschluss genutzt werden.

In jedem Fall bleibt festzuhalten, dass die Verlegung der Landeschwelle 07 um 120 m nach Westen und die Installation von ILS CAT II für die Errichtung der Base zwingend notwendig ist, ohne die Verlegung wird es zu einer Stationierung von Flugzeugen nicht kommen können.

- c) **Welche tatsächlichen Kosten fallen an und sind wie geordnet zu**
- **Den laufende Verfahren in Sachen Planfeststellungsbeschluss, Air Berlin und EU**
 - **Den sonstigen Investitionen im Rahmen der angegebenen Ausweitung der Passagierzahlen auf mind. 2 Mio. Passagiere und der Anzahl von zunächst 200 direkt und bis 2015 mind. 400 direkt und 900 indirekt Beschäftigten gemäß Angaben im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens?**

Antwort:

1. Die weiterhin anstehenden erwarteten Kosten für das Planfeststellungsverfahren und den Air Berlin-Rechtsstreit sind im Rahmen des Businessplanes der Flughafen Lübeck GmbH geregelt. Mit einer Entscheidung im AirBerlin-Rechtsstreit wird erst nach der Entscheidung der EU-Kommission gerechnet. Bis dahin wird der Rechtsstreit ruhen. Dem-

gemäß ist nicht abschätzbar, wann das Berufungsverfahren vor dem Bundesgerichtshof eröffnet wird.

Für die Verfahrenskosten EU-KOM sind im Haushalt der Hansestadt Lübeck im UA 8270 - Flughafen Haushaltsmittel eingesetzt; hier ist die Hansestadt Lübeck die Betroffene. Hier ist allenfalls eine Schätzung möglich. Für die kommenden Haushaltsjahre sind vorsorglich 250.000 € für 2010 und 200.000 € für 2011 angemeldet worden. Im Verlauf des Jahres 2010 könnte im EU-Verfahren nach nunmehr dreieinhalb Jahren Verfahrensdauer mit einer Entscheidung gerechnet werden.

2. Die FLG hat stets deutlich gemacht, dass der Flughafenausbau schrittweise nach Bedarf erfolgen wird. Entsprechend wird auch der Personalbedarf schrittweise an die weitere Entwicklung angepasst und ist im Businessplan berücksichtigt. Die Beschäftigtenzahl der FLG steigt gemäß Businessplan (siehe auch Vorlage vom 15.10. zu Top 16,1, Drs. 62) von heute (2009) bis 2015 von 139 auf 285 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (siehe Tabelle 1). Eine Aussage über die aktuelle Personalpolitik der sonstigen direkt am Flughafen angesiedelten Arbeitsplätze (z.B. Autovermietung, Reisebüro, Einzelhandel, Gastronomie) ist nicht möglich. Diese wird hauptsächlich von der weiteren Entwicklung des Flughafens abhängen. Die sonstigen Investitionen betreffen in erster Linie Ersatzinvestitionen zur Sicherstellung des Flugbetriebs, wobei die voraussichtlichen konkreten Einzelmaßnahmen noch nicht bekannt sind.

Tabelle 1: Beschäftigtenzahl, Personalkosten und Sonst. Investitionen (Variante mit Base)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
FLG-Beschäftigte*	139	162	191	244	259	271	285
Sonst. Investitionen (T€)	207	360	360	400	400	400	400

* Durchschnittswerte

- d) **Der Bürgermeister möge berichten, ob 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) durch den neuen Investor oder das Land zu gewährleisten ist, bzw. ob das Land sich mit Fördermittel an den sicherheitsrelevanten Investitionsmaßnahmen beteiligt (hier wurde bereits eine Förderquote von bis zu 60 % für einzelnen Maßnahmen in Aussicht gestellt). Die haushaltsmäßige Ordnung wäre ggf. im Rahmen der Haushalte 2010/2011 herzustellen.**

Antwort:

Mit Schreiben vom 11.09.2009 hat das Wirtschaftsministerium grundsätzlich eine Förderquote von bis zu 60 % für Maßnahmen zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit beim Ausbau und der Modernisierung von Verkehrsflughäfen in Aussicht gestellt. Die Förderfähigkeit der Maßnahmen wäre auf Antrag im Einzelnen zu prüfen. Eine weitergehende Aussage des Wirtschaftsministeriums liegt derzeit nicht vor. Ohne eine Entscheidung der Bürgerschaft zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses für die ersten beiden Phasen ist eine Antragstellung nicht möglich. Es finden zurzeit Vorgespräche zur Förderfähigkeit der einzelnen Maßnahmen statt. Gesichert scheint aber, dass die 2. Rate aus der Mediationsvereinbarung nicht förderfähig sein wird.

In diesem Zusammenhang wird seitens des Wirtschaftsministeriums darauf hingewiesen, dass die Förderchancen nicht zuletzt davon abhängig sind, dass die geförderten Maßnahmen auch über die gewöhnliche Nutzungsdauer (15 - 20 Jahren) genutzt werden. Sollten Zweifel darüber bestehen, dass der Flughafen nicht wie vorgesehen weiterbetrieben werden soll, werden Fördermittel nicht gewährt bzw. sind die bereits gezahlten Fördermittel aller

Wahrscheinlichkeit nach zurückzuzahlen. Hierbei handelt es sich um rund fünf Mio. €, wovon alleine 4,25 Mio. € auf die Beschaffung des ILS CAT II entfielen.

Eine Übernahme der Investitionsaufwendungen für die ersten beiden Phasen durch den Investor wäre Gegenstand der Verhandlungen.

3. Der Bürgermeister wird zur Abwehr der aus mangelnder Liquidität begründeten Insolvenz ermächtigt, der Flughafen Lübeck GmbH die für die Zahlung der Vergütung der Beschäftigten sowie der sonstigen für den laufenden Geschäftsbetrieb zwingend notwendigen Mittel bis zum 31. März 2010 bis zu einer Höhe von max. 970.000 Euro (= 3/5 von 1,616 Mio. Euro) zur Verfügung zu stellen. Der Bürgermeister möge dann im Einzelnen darlegen und begründen, ob und welche weiteren finanziellen Mittel unabdingbar notwendig sind. Hierüber entscheidet die Bürgerschaft gesondert, auch über die Bereitstellung evtl. weiterer notwendig werdender Mittel im Rahmen der 1.616 TEuro bis zum 31.3.2010." (abgestimmte und protokollierte Fassung)

Anmerkung

Diese protokollierte Fassung entspricht nicht dem Willen der Fraktionsvorsitzenden aus der Bürgerschaftssitzung vom 26.11.2009. Es war der erklärte Wille, die Liquidität bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres zum 31.03.2010 zu sichern. Es wurde zwar das richtige Datum mit 31.03.2010 beschlossen, die dafür notwendigen Mittel (5/5 von 1.616 T€)-textlich aber nicht zum Ursprungsantrag korrigiert.

4. Der Bürgermeister wird ermächtigt, Entscheidungen für die notwendige, stets widerrufbare Bestellung einer Geschäftsführung zu treffen.

Mit dem weiterhin bestellten Geschäftsführer der FLG, Herrn Thomas Wilson, ist am 30.10.2009 eine entsprechende vertragliche Vereinbarung geschlossen worden, die eine jederzeitige Kündigung vorsieht.

II. Entscheidungsgrundlagen

Mit der neuen Vorlage ist ein umfassender und detailliert begründeter Bericht vorzulegen, der neben den im Einzelnen argumentativ abwägend beschriebenen Handlungsalternativen aus der Drs. 568 der Bürgerschaftssitzung vom 29.1.2009 (best case- und worst case-Szenarien) nachfolgende erweiterte Darstellungen und Antworten enthält.

1. Der Bericht wird um eine detaillierte Aufstellung der tatsächlichen Jahresergebnisse (Jahresfehlbeträge/Jahresüberschüsse) seit 2004 rückwirkend und bis zum Jahr 2015 in Prognose dargestellt, und zwar auch zu den Optionen der Stand-Alone-Lösung und Verkehrslandeplatz (best case- und worst-case Szenarien)

Antwort:

Tabelle 3: Jahresergebnisse 2004-2015

	2004	2005	Rumpfsjahr 2005/20006	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Verkehrsflughafen m. Base	-3.465	-4.765	-1.567	-4.732	-6.079	-5.583	-3.537	-1.824	-1.472	-325	371	1.159	1.974'
Verkehrsflughafen o. Base								-4.726	-4.979	-5.259	-5.547	-5.842	-6.146
Verkehrslandeplatz								-6.006	-5.997	-5.984	-5.977	-5.974	-5.964

2. Der Bericht wird ergänzt um eine vollständige Übersicht zur Entwicklung von Jahresergebnissen, Verlustabdeckungen, Zuschüssen (incl. Aller Investitionszuschüsse), Krediten, Bürgschaften und sonstigen finanziellen Verpflichtungen, Passagierzahlen und Personalentwicklung seit Aufnahme des Linien- und Charterflugverkehrs, mindestens jedoch seit 1984.

Antwort:

Tabelle 3: Passagierzahlen, Personalentwicklung, Jahresergebnis, Verlustabdeckung 1984-2009

	Passagierzahlen	Personalentwicklung	Jahresergebnis nach Steuern (in T€)	Verlustabdeckung (in T€)	
1984	In diesen Jahren keine statistische Erhebung.	14	-44	-44	
1985		14	-55	-55	
1986		14	-44	-44	
1987		14	-98	-98	
1988		14	-107	-107	
1989		16	-154	-154	
1990		27	-363	-363	
1991		36	-475	-475	
1992		40	-591	-591	
1993		41	-683	-683	
1994		43	-619	-619	
1995		42	-628	-628	
1996		41	-606	-606	
1997		17.330	44	-556	-556
1998		45.676	73	-624	-624
1999		36.224	79	-759	-759
2000		130.900	85	-999	-999
2001	181.744	87	-2.175	-2.175	
2002	235.902	90	-2.494	-2.494	
2003	517.940	96	-3.556	-3.556	
2004	571.775	91	-3.477	-3.477	
2005	689.307	109	-4.776	-4.776	
2006	654.596	121	-1.570*		
2007	595.659	150	-4.747		
2008	528.268	148	-6.094		
2009	528.409	132**	-5.605		

* Rumpfsjahr 01.11.05-31.03.2006

** Stand 31.03.2009

Die FLG erhielt im Zeitraum 1990 - 2005 Fördermittel bzw. Investitionszuschüsse in einer Größenordnung von 8,83 Mio. €. Die Höhe der langfristigen Verbindlichkeiten zum 31.12.2004 betrug rund 15 Mio. € (siehe auch Antwort zu 5.), die durch Bürgschaften der HL besichert worden sind.

3. Es wird eine anonymisierte Aufstellung des bei der Flughafen Lübeck GmbH tätigen Personals mit jeweils folgenden Angaben vorgelegt:

- **Berufsbezeichnung / Qualifikation**
- **Beschäftigungszeit**
- **Lebensalter**
- **Wochenarbeitszeit (bei Teilzeit mit Angabe des prozentualen Anteils zur Vollzeit)**
- **Tarifbindung**
- **Minderung der Erwerbstätigkeit**
- **Lebensalter**
- **Arbeitnehmer-Jahresbrutto**

Antwort:

Tabelle 4 : Strukturdaten Flughafen Lübeck GmbH -Personal (Stand 31.10.2009^

VERTRAULICH

1. Einzelangaben zu den Strukturdaten der Beschäftigten sind aus Gründen des persönlichen Datenschutzes nicht möglich.
2. Die Differenzierung im Lebensalter auf unter 40 bzw. über 40 Jahre wurde aufgrund der unterschiedlichen Kündigungsfristen aufgenommen. Nach 34 (2) TVöD sind Mitarbeiterinnen ab einem Lebensalter von 40 Jahren und einer Beschäftigungszeit von 15 Jahren grundsätzlich nicht kündbar.
3. Das Arbeitnehmerbrutto wurde anhand der Vollzeitstellen errechnet; Teilzeitstellen bzw. Auszubildende wurden nicht aufgenommen.

4. Alle Flughafenmitarbeiter haben, den Abteilungen entsprechend, Zusatzqualifikationen durch interne und externe Schulungen erworben. Hierbei handelt es sich u.a. um die Weiter- / Fortbildung im Umgang mit spezieller Flughafensoftware, Reservierungs- / Buchungssysteme, Kontrolle und beachten von Visabestimmungen, Ersthelferausbildung (Airportservice, Passage). Alle Mitarbeiter im Bereich Bodenabfertigung, Elektrik, EDV, Umwelt, Baubetreuung, Kfz haben eine Feuerwehrausbildung und sind als Atemschutzträger und als Ersthelfer ausgebildet. Im Bereich Elektrik wurden Zusatzqualifikationen erworben um als Lizenzträger für die Wartung der Navigations- und Telekommunikationsanlagen verantwortlich zu zeichnen.
5. Alle Mitarbeiter haben eine abgeschlossene Berufsausbildung, teilweise graduiert zum Dipl. Kfm oder Jng. bzw. haben eine weitere anerkannte Ausbildung absolviert.
6. Die Arbeitsverhältnisse sind individualvertraglich an den TVöD angelehnt.

4. Auskunft wie folgt: Die Flughafen Lübeck GmbH hat ausweislich der Vorlage 33 Mio. Euro Schulden bei der Hansestadt Lübeck. Welche Verbindlichkeiten hat sie noch und bei wem?

Antwort:

Laut Jahresabschluss zum 31.03.2009 bestehen „Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung“ in einer Größenordnung von 692 T€ und „Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten“ in Höhe von 11 T€.

5. Auskunft wie folgt: Ist die Hansestadt Lübeck darüber hinaus noch aus früheren Krediten belastet und wenn ja, in welcher Höhe?

Antwort

Aus dem Vorbericht zum Haushalt 2009: „Finanzierungskredite für die Flughafen Lübeck GmbH“.

Für Investitionen in den Flughafen wurden über Jahre Kredite benötigt, die durch die FLG direkt vereinbart und über den Wirtschaftsplan abgewickelt wurden. Die HL hat für diese Kredite Bürgschaften übernehmen müssen, da die Wirtschaftskraft der FLG nicht für eine eigenständige Finanzierung ausreichend war. Ende des Jahres 2004 beliefen sich die Restschuldbestände dieser Kreditverbindlichkeiten auf rund 15,26 Mio. €. Die jährlichen Schuldendienste für diese Kreditverbindlichkeiten beliefen sich auf rd. 1,25 Mio. € jährlich.

Die FLG war wirtschaftlich nicht in der Lage, Jahresverluste zu vermeiden. Zur Vermeidung einer Insolvenz aufgrund von Überschuldung sind über den Nachtragshaushalt 2004 erhebliche Beträge haushaltsmäßig geordnet worden, deren Auszahlungen Ende des Jahres 2004 erfolgten. Die Verpflichtung der HL zu den Verlustausgleichszahlungen beruht auf einem Vertrag vom 19.10.1978, der mit der Flughafen Lübeck GmbH vereinbart wurde.

Als zusätzliche Maßnahme wurden die Kreditverbindlichkeiten in den städtischen Kernhaushalt im Wege einer unbedingten Schuldübernahme übergeleitet. Die Bürgerschaft der HL hat in ihrer Sitzung am 25.11.2004 beschlossen, die Kreditverbindlichkeiten mit Wirkung ab 01.01.2005 zu übernehmen. Beginnend mit dem Haushaltsjahr 2005 hat die HL die haushaltsmäßige Ordnung dafür geschaffen, den Schuldendienst für diese Kredite aus dem städtischen Haushalt bedienen zu können. Die Bürgschaften wurden analog aufgehoben.

Von den ursprünglich übergeleiteten Krediten wurde 2006 die Restschuld eines Kredites zurückgezahlt. Nachstehend werden die Auswirkungen auf die Haushalte der HL dargestellt. Die Auswirkungen stehen jedoch ab dem Jahr 2009 und folgende unter dem Vorbehalt der vertraglich möglichen Neuvereinbarung der Kreditkonditionen. Insofern unterliegen die dargestellten Beträge der Veränderung. Durch die Umschuldung und Überleitung mehrerer Kredite in größere Gesamtkredite ist eine Rück- bzw. Nachverfolgung der ursprünglichen Einzelkredite nur unter Anwendung von fiktiven Vorgängen möglich.

Die HL ist aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung verpflichtet, zum 31.10.2009 90% der Gesellschafteranteile von dem an der FLG beteiligten Investor gegen Zahlung eines Kaufpreises von rd. 26 Mio. EUR zurückzukaufen. Der Kaufpreis wird über die Aufnahme eines Kommunaldarlehens finanziert. Die Kreditaufnahme erfolgt zu Lasten der Kreditermächtigung für das Haushaltsjahr 2009, die im Rahmen des Nachtragshaushalts 2009 von der Kommunalaufsicht genehmigt worden ist. Auswirkungen auf den Schuldendienst sind in der nachstehenden Übersicht noch nicht dargestellt, da die Kreditkonditionen derzeit noch nicht bekannt sind.

Tabelle 8 : Schuldendienst FLG -Verbindlichkeiten mit Wirkung vom 01.01.2005 nach Übernahme in den städtischen Haushalt

Haushalts-Jahr	Zinsen Hhst. 9100.8070 €	Tilgung Hhst. 9100 000.9778 €	Schuldendienst insgesamt €	Restschuld €
2009	564.677,42	798.715,69	1.363.393,11	11.104.538,50
2010	512.178,04	800.595,08	1.312.773,12	10.303.943,42
2011	459.738,83	832.678,36	1.292.417,19	9.471.265,06
2012	422.571,84	832.367,25	1.254.939,09	8.638.897,81
2013	386.114,43	774.798,36	1.160.912,79	7.864.099,45
2014	350.812,90	774.798,36	1.125.611,26	7.089.301,09
2015	315.511,36	774.798,36	1.090.309,72	6.314.502,73
2016	280.209,88	774.798,36	1.055.008,24	5.539.704,37

6. Auskunft wie folgt: In welcher Höhe der Passagierzahlen liegt die Leistungsfähigkeit des Flughafens derzeit? Wie hoch ist der Deckungsgrad des ganzjährig operativen Geschäftes bei dieser Passagierzahl?

Antwort:

Die Höhe der Passagierzahlen lässt nicht ohne weiteres einen Rückschluss auf die Leistungsfähigkeit (Kapazität) eines Flughafens zu. Ohne Base zur Stationierung von Verkehrsflugzeugen liegt die Zahl der abzufertigenden Passagiere derzeit bei 600-700.000 Passagieren jährlich. Das hängt hauptsächlich mit dem Routennetz von Ryanair zusammen. Ryanair kann den Flughafen Lübeck als Non-Base nur von Basen aus anfliegen, was die Möglichkeiten, zusätzliche Linien und Passagiere zu generieren, deutlich einschränkt.

Die Leistungsfähigkeit des Flughafens liegt aber deutlich höher. Mit der Einrichtung einer Base erhöht sich bei gegebener Infrastruktur die Zahl der abzufertigenden Passagierkapazität, weil zusätzliche Flugziele aufgenommen werden können, die bislang außer Reichweite des Lübecker Flughafens lagen, wie z.B. die Kanarischen Inseln und Nordafrika. Mit diesen Flugzielen könnte gerade in den Wintermonaten die Zahl der Passagiere deutlich gesteigert werden.

In der Vergangenheit haben auch andere Fluggesellschaften immer wieder deutlich gemacht, dass ohne die Möglichkeit der Einrichtung einer Base die Aufnahme einer Flugverbindung von und nach Lübeck nicht möglich ist. Voraussetzung hierfür ist ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss, um die erforderlichen Maßnahmen wie die Verlegung der Landeschwelle und die Installation von ILS CAT II umsetzen zu können.

Der Deckungsgrad im operativen Geschäft (Aviation und Non-Aviation) bei angenommenen 700.000 Passagieren (2009) liegt bei 544 T€, das entspricht 12 % vom Umsatz. Im Folgejahr bei unterstellten 1,1 Mio. Passagieren steigt der Steigungsgrad auf 2,4 Mio. €, das entspricht 35 % vom Umsatz. Laut Businessplan (mit Base) würde der Deckungsgrad im Jahr 2012 auf 4,2 Mio. € (39 %) und bis 2015 auf 6,3 Mio. € (46 %) steigen.

7. Auskunft wie folgt: Welche Summen gem. Planfeststellungsverfahren sind insgesamt für die nachhaltige Wirtschaftlichkeit des Flughafens erforderlich Welche Gebühren wären dabei zu berechnen?

Antwort:

Wie bereits in der Vorlage vom 15.10.09 (TOP 16.1, Drs. 62 zur Sitzung am 29.10.09) ausgeführt, ist davon auszugehen, dass bei Umsetzung der ersten beiden Phasen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses die Passagierzahlen deutlich gesteigert werden können. Hierfür sind Investitionsmaßnahmen in einer Größenordnung von vier Mio. € notwendig. Durch die Umsetzung der Investitionen kann auf Grundlage der bestehenden Entgeltordnung der Grundstein zur Stärkung der Eigenfinanzierungskraft gelegt werden.

Die Umsetzung der Investitionsmaßnahmen ist die notwendige Voraussetzung für die Einrichtung einer Base. Laut Businessplan ist bei Einrichtung einer Base ab 2011 mit einem nachhaltigen operativen Gewinn (EBITDA) zu rechnen. Ein positiver Cash flow zur weiteren Investitionsfinanzierung ist bei 1,7 Mio. Passagieren ab 2012 zu erwarten, der die FLG in die Lage versetzt, aus eigener Kraft Investitionen finanzieren zu können.

III. Interessenbekundungsverfahren

Bis zur nächsten Bürgerschaftssitzung sind vom Bürgermeister schriftlich Auskünfte und Berichte zu den nachstehenden Fragestellungen vorzulegen:

1. Zeitraum der Verhandlungen mit den bisherigen Interessenten im Einzelnen.

Antwort:

Bis dato konnten keine spezifischen Zeiträume für die Verhandlungen vereinbart werden, da sich der Transaktionsprozess noch in der Phase der Aufforderung zur indikativen Angebotsabgabe befindet. Die Verhandlungsphase folgt nach dem Eingang und der Auswertung der indikativen Angebote und hängt zeitlich von der Anzahl der Teilnehmer ab.

2. Gründe der bisher beteiligten Interessenten, die eine weitere Teilnahme am Verfahren abgelehnt haben, im Einzelnen.

Antwort:

Die Interessenten, die im Rahmen des Verfahrens zunächst ihr Interesse bekundet haben und dann zu einem späteren Zeitpunkt ihre Teilnahme am Verfahren beendet haben, haben vorwiegend folgende Begründungen angegeben, weshalb sie das Verfahren nicht weiter verfolgen:

- Ein Engagement am Flughafen Lübeck passe nicht in das strategische Konzept der jeweiligen Interessenten, auch im Hinblick auf das Transaktionsvolumen (zu gering);
- Hohe Risiken (finanzielle und rechtliche Risiken sowie Risiken des Planfeststellungsverfahrens), die nach Einschätzung der Interessenten außerhalb ihres Einflussbereiches lägen;
- Viele interessante Akquisitionsangebote derzeit im Markt, die von den Interessenten als weniger riskant betrachtet werden.

3. Gründe bzw. Vorbehalte der tatsächliche verbleibenden Interessenten (It. Ryan Air: 3, Laut Hansestadt Lübeck: 2) gegen einen zügigen Vertragsabschluss im Einzelnen und mit Zeitpunkt der Vorbringung.

Antwort:

Grundsätzlich haben die Interessenten keinen Vorbehalt gegen einen zügigen Vertragsabschluss. Um ein Angebot einzureichen, fordern die potentiellen Investoren ausreichend Zeit für die Due Dilligence und die Erstellung eines eigenen Businessplans. Gleichwohl ist den Interessenten die Zwangslage der HL bewusst, die die Verhandlungssituation der Stadt schwächt.

Egis projects ("Egis") hat konkrete Bedingungen bestimmt, auf deren Basis sie bereit wären den Transaktionsprozess weiterzuverfolgen. Ohne ein aussagekräftiges Signal seitens der HL bezüglich der Bedingungen von Egis (siehe Antwort zu 4.), wird Egis die Teilnahme am Verfahren beenden.

Der Flughafen Weeze gab nach dem Management-Meeting am 29.09.09 an, dass sie grundsätzlich bereit seien, ein indikatives Angebot abzugeben. Hierzu sei jedoch zunächst eine umfangreiche Due Dilligence durchzuführen und ein neuer Business Plan zu erstellen, was ungefähr einen Zeitraum von 8 bis 10 Wochen in Anspruch nehmen würde.

4. Welche Forderungen stellen die Bewerber? Welche konkreten Angebote und /oder Zusagen zu Kostenübernahmen gibt es zum Kaufpreis und bezgl. Der Investitionen, die geplant sind? Mit welchen finanziellen Lösungen und Folgen rechnet der Bürgermeister bei einem erneuten Anteilsverkauf; Wie steht der Bürgermeister zu erneuten ähnlichen Ausstiegsklauseln?

Antwort:

Folgende wesentliche Forderungen stellen die potentiellen Investoren (Egis und Flughafen Weeze):

- Übernahme der Risiken der laufenden Rechtsverfahren (Air Berlin, EU-Kommission) durch die HL;
- Übernahme der Risiken und Kosten zur Herbeiführung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und Kostenübernahmen der mit dem Beschluss verbundenen Maßnahmen für Lärmschutz und Entwässerung durch die HL bzw. das Land;
- Übernahme des Gesellschafterdarlehens von Infratil durch die HL;
- Übernahme der betrieblichen Verluste der FLG durch die HL bis zur Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und der endgültigen Entscheidung von Ryanair zur Errichtung einer Base am Flughafen Lübeck; während dieses Zeitraums solle die HL Mehrheitsgesellschafter der FLG bleiben;
- Bekenntnis der HL oder/und des Landes Schleswig-Holstein zum Ausbau des Flughafens Lübeck durch Beteiligung bei der Finanzierung der zukünftigen Investitionen;
- Federführung der HL bei den Verhandlungen mit Ryanair bezüglich der Errichtung einer Base (Forderung von Egis).

Die potentiellen Investoren gaben an, dass sie zunächst Zusagen zur Kostenübernahme durch die HL und/oder das Land erwarten, bevor sie finanzielle Risiken des Engagements am Flughafen Lübeck übernehmen. Sobald der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig ist und mit Ryanair die Errichtung einer Base am Flughafen beschlossen wurde, seien die potentiellen Investoren bereit, zukünftige wirtschaftliche und finanzielle Risiken sowie die Marktrisiken zu übernehmen und auch die Finanzierung zukünftiger Investitionen zu sichern.

Gleichwohl sollte es das Ziel in den Verhandlungen sein - wenn die Bürgerschaft bereit ist, den Forderungen der potenziellen Investoren entgegen zu kommen -, dass nach einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss die potenziellen Investoren dazu zu bringen sind, die Vorfinanzierungen der HL für die FLG zu erstatten. Auf jeden Fall ist in den Verhandlungen zu erreichen, dass nach einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss der Investor das volle Marktrisiko übernimmt und eine Putoption wie seinerzeit bei Infratil ausgeschlossen ist.

Die Förderfähigkeit einzelner Maßnahmen in der Zukunft in den Bereichen Lärmschutz und Entwässerung durch das Land wäre zu gegebener Zeit zu prüfen. In den kommenden Jahren würden nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses bis 2019 Investitionen bei der Entwässerung in Höhe von insgesamt 8 Mio. € entstehen. Die Kosten im Bereich Lärmschutz betragen maximal 6.5 Mio. €, wobei diese Kosten nur sehr schwer zu beziffern sind und aller Wahrscheinlichkeit nach weit unter den veranschlagten Kosten liegen werden. Hierzu ist zu bemerken, dass die Investitionsmaßnahmen im Bereich Lärmschutz nicht vor dem Jahr 2017 erfolgen werden.

Unzweifelhaft wird aber sein, dass kein potenzieller Investor bereit sein wird, in die FLG einzusteigen, wenn nicht die HL oder das Land sich bereit erklären, das Risiko für:

- die Herbeiführung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses,
- das AirBerlin- und EU-Kommissionsverfahrens

zu übernehmen und die entsprechenden finanziellen Mittel bereit zu stellen.

5. Wie ist der zeitliche/organisatorische Fahrplan für das Interessenbekundungsverfahren, wie der für das anschließende Verfahren bis Vertragsabschluss?

Antwort:

Die Bekanntmachung des Transaktionsverfahrens und die Direktansprache von potentiellen Interessenten starteten im Juni dieses Jahres. Nach Eingang der Interessenbekundung und Unterzeichnung der Vertraulichkeitserklärungen erhielten die Interessenten das Information Memorandum der FLG.

Im September fanden Management-Präsentationen mit Egis und dem Flughafen Weeze am Flughafen Lübeck statt. Diese beiden potentiellen Investoren erhielten parallel auch Einsicht in den Datenraum der FLG. Beide Investoren sind jedoch erst bereit in den detaillierten Prozess der Due Dilligence der FLG einzusteigen, wenn sie ein positives Signal der HL zu den von ihnen benannten Rahmenbedingungen der Transaktion bzw. ihres Angebotes erhalten.

Der Flughafen Weeze geht beispielsweise davon aus, dass sie nach detaillierter Prüfung und nach Erstellung eines Business Plans frühestens in 8 bis 10 Wochen ein indikatives Angebot abgeben können. Nach der Abgabe der indikativen Angebote folgt die Verhandlungsphase mit den potentiellen Investoren. Am Ende der Verhandlungsphase werden diese aufgefordert, das endgültige verbindliche Angebot einzureichen.

Derzeit gibt es vier noch laufende Marktansprachen (La Centrale Airport Group S.r.l., VINCI Airport, Hr. Kuck und Hr. Seyboth). Diesen potentiellen Interessenten wurde der Teaser der FLG zur Verfügung gestellt (dem potentiellen Interessenten La Centrale Airport Group wurde auch das Information Memorandum zur Verfügung gestellt). Es bleibt noch abzuwarten, ob diese ihr Interesse an der FLG schriftlich bekunden bzw. weiter am Verfahren teilnehmen werden.

6. Was ist an geringst möglichem finanziellem Aufwand notwendig, das Interessenbekundungsverfahren frühestmöglich zum Abschluss zu bringen und wann wäre das?

Antwort:

Unter der Voraussetzung, dass die HL oder das Land eine zügige und positive Entscheidung für den Flughafen und das laufende Verfahren treffen und eine offenkundige Stellungnahme zu den unter III.4. genannten Forderungen der potentiellen Investoren abgeben, ist davon auszugehen, dass voraussichtlich im Januar nächstens Jahres erste indikative Angebote eingehen werden. Dies setzt voraus, dass nach einer sich anschließenden Verhandlungsphase von mindestens vier Wochen im März 2010 mit dem Eingang von verbindlichen Angeboten gerechnet werden kann und anschließend die Angebotsbewertung und die Zuschlagserteilung ggfs. noch in der März Sitzung der Bürgerschaft erfolgen können.

IV. Anhängige Verfahren

Vor Eintritt in die Beantwortung der einzelnen Fragen ist auch nach Rücksprache mit der anwaltlichen Vertretung grundsätzlich zu sagen, dass auch das Oberverwaltungsgericht im Rahmen der Klagverfahren ein deutliches positives Bekenntnis der HL sowie des Landes Schleswig-Holstein zum Flughafen Lübeck erwartet. Wenn das Gericht zur Überzeugung kommt, dass die HL und das Land die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Lübeck anerkennen und die Entwicklung des Flughafens unterstützen, erhöht dies die Chancen im Gerichtsverfahren.

Der Bürgermeister beantragt in seiner Vorlage zu 1 e) iii die Bereitstellung der Finanzierungsmittel für die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses u.a. mit der Begründung, dass dies Voraussetzung für den erfolgreichen Abschluss des Gerichtsverfahrens sei. Hierzu ist bis zur nächsten Bürgerschaftssitzung schriftlich Auskunft zu geben zu den nachfolgenden Fragestellungen:

1. Laut der Vorlage ruht das Eilverfahren, zur Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Hauptklagen, um das Ergebnis der Partnersuche abzuwarten. Welcher Zweck wird hiermit verfolgt?

Antwort:

Einer kurzfristigen Entscheidung im Verfahren über die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses bedarf es nur, wenn der Vollzug der Baumaßnahmen unmittelbar bevorsteht. Da der Zeitpunkt der Baumaßnahmen im Hinblick auf die Investorensuche offen ist, hat das Gericht auf Antrag der Prozessparteien das Ruhen des Verfahrens angeordnet.

2. Wenn das Verfahren ohnehin wegen der Investorensuche ruht, gibt es offensichtlich keine Notwendigkeit, bereits jetzt die 4 Mio. € Investitionen freizumachen. Wie erklärt der Bürgermeister diesen Widerspruch

Antwort:

Üblicherweise wird nach Einreichen der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vom Gericht die mündliche Verhandlung zu den Klageverfahren anberaumt. Das wäre voraussichtlich im Frühjahr 2010. Die mündlichen Verfahren sind in den Klageerwiderungen durch die Beklagte (Landesbetrieb für Verkehr) und die FLG vorzubereiten. Zu diesen Klageerwiderungen ist dem Vorwurf, es handle sich im Hinblick auf die fehlende zur Aufhebung des

PFB führende unzulässige Vorratsplanung zu begegnen. 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.

3. Wie gedenkt der Bürgermeister im Sinne des Auftrages der Bürgerschaft aus der Sitzung vom 29.01.2009, die Stadt von allen finanziellen Belastungen aus dem Betrieb des Flughafens freizuhalten, den möglichen Investor zu einer rechtsverbindlichen Erklärung zu bringen, diese Investitionen zu tätigen und damit die beschriebene Rechtssicherheit für das Klageverfahren vorzunehmen

Antwort:

Vor dem Hintergrund der nunmehr von Infratil ausgeübten Putoption ist die HL nunmehr wieder Alleingesellschafterin der FLG und trägt das volle Betreiber- und Investitionsrisiko. Mit Hinweis auf die Beantwortung zu III 4. wird sich die HL dauerhaft von weiteren finanziellen Belastungen nur freihalten können, in dem der Planfeststellungsbeschluss umgesetzt und ein neuer Investor für die FLG gefunden wird.

Realistischerweise ist angesichts der Einstiegsbedingungen der Investoren davon auszugehen, dass die HL mindestens in Vorleistung zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses treten muss. Das betrifft sowohl die damit verbundenen Investitionskosten als auch die Aufwendungen für den laufenden Betrieb bis zu dem Zeitpunkt, wo der neue Investor in die FLG einsteigt. Danach sind die Investoren bereit, das Betreiberrisiko zu übernehmen.

In diesem Zusammenhang sei noch einmal betont, dass bei Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses und der Einrichtung einer Base selbst bei einer Stand alone-Lösung das finanzielle Risiko der HL durch die sich dann abzeichnende deutlich positive wirtschaftliche Entwicklung der FLG abnimmt (siehe hierzu den Businessplan in der Vorlage vom 15.10. zu Top 16.1, Drs. 62) und im gleichen Maße auch die positiven regionalökonomischen Effekte zunehmen (siehe hierzu den Bericht zu 1. in der Vorlage zu Top 16.1, Drs. 740 zur Sitzung der Bürgerschaft am 28.05.2009).

4. Warum wird eine endgültige Zuschlagserteilung nicht unter dem Vorbehalt des rechtsgültigen Planfeststellungsbeschlusses gestellt? Etwaige Aussagen der möglichen Investoren sind als Dokumente beizufügen.

Antwort:

Eine erfolgreiche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses vor dem OVG verlangt, die FLG ohne Vorbehalt und durch belastbare Erklärungen darlegt, dass sie willens und auch in der Lage ist, die vom Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Baumaßnahmen durchzuführen und die verfügbaren Auflagen zu erfüllen.

Insoweit kommt es auf die Aussagen der FLG und ihres Gesellschafters an, nicht aber auf die Aussagen potentieller künftiger Gesellschafter der FLG.

5. Wie ist der zeitlich/organisatorische Fahrplan für das Interessenbekundungsverfahren, wie der für das anschließend Verfahren bis Vertragsabschluss.

Antwort:

Unter der Voraussetzung, dass die HL oder das Land eine zügige und positive Entscheidung für den Flughafen und das laufende Verfahren treffen und eine offenkundige Stellungnahme zu den unter III.4. genannten Forderungen der potentiellen Investoren abgeben, wird davon

ausgegangen, dass voraussichtlich im Januar nächstens Jahres erste indikative Angebote eingehen werden. Nach einer anschließenden Verhandlungsphase von mindestens vier Wochen kann somit im März mit dem Eingang von verbindlichen Angeboten gerechnet werden. Anschließend folgen die Angebotsbewertung und die Zuschlagserteilung durch die Bürgerschaft. Je schneller die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen kann, desto schneller tritt der Investor in die FLG ein, und die HL kann das Unternehmerrisiko einschließlich der finanziellen Belastungen für den laufenden Betrieb abgeben.

6. Erfüllt allein die haushaltsmäßige Ordnung der Mittel zu 1 e iii) der Investitionssumme mit einem Sperrvermerk der gesonderten Freigabe entweder durch Beschluss der Bürgerschaft und/oder mit der Bedingung, dass ein Investor oder sonstige Schritte (z.B. Land) die Kosten übernimmt, den beabsichtigten Zweck?

Antwort:

Nein, da sich daraus weder der Wille noch die Leistungsfähigkeit der FLG zur Realisierung der planfestgestellten Maßnahmen ergibt. Vielmehr ist eine Erklärung der FLG ohne Gremienvorbehalt oder aufschiebende Bedingungen abzugeben. Der Gesellschafter der FLG muss seinen eindeutigen Willen erklären, die Finanzierung der Investitionsmaßnahmen zur Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses sicher zu stellen.

7. Gelingt es nicht, in überschaubarer Zeit einen Investor zu finden, müssten die sonstigen aus dem Planfeststellungsbeschluss herrührenden Investitionen getätigt werden? Wie hoch sind diese insgesamt und in welchen Zeiträumen fallen sie an?

Antwort:

Zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor dem Gericht darf die Realisierung der planfestgestellten Maßnahmen nicht ausgeschlossen sein, etwa aus Gründen fehlender finanzieller Leistungsfähigkeit der FLG. Es besteht aber keine rechtliche Verpflichtung, alle planfestgestellten Maßnahmen durchzuführen.

8. Wann ist das Urteil zu erwarten?

Antwort:

Nach gegenwärtigem Stand werden eine mündliche Verhandlung zu den Klageverfahren sowie Urteile in 2010 erwartet.

V. Weitere Entwicklung des Flughafens Lübeck

Bis zur nächsten Bürgerschaftssitzung sind vom Bürgermeister schriftlich Auskünfte und Berichte zu den nachstehenden Fragestellungen vorzulegen.

1. Wie ist der Stand zur Zukunft von Ryan Air bzgl. Vertrags-/Lizenzverlängerung im nächsten Jahr sowie bezüglich der Base? Welche verlässlichen Aussagen werden wann vorliegen. Wie sieht der Zeitplan aus? Ist sicher, dass die Prognosen für den Kunden Ryan Air hinsichtlich der Passagierzahlen und der Einnahmen zuverlässig sind? Ist der Kunde bereit, über einen längeren Zeitraum vertragliche Garantien einzugehen, die die Wirtschaftlichkeit der Flughafen Lübeck GmbH sichert?

Antwort:

Die Prognosen und der damit verbundene Businessplan ist verlässlich, basieren aber auf der Annahme, dass die Base eingerichtet wird. Ohne die Errichtung der Base sind sowohl die Prognosen als auch die Businessplanzahlen deutlich nach unten zu korrigieren. Ohne die Einrichtung der Base durch Ryanair ist eine kurzfristige Steigerung der Passagierzahlen auf 1 bzw. 1,3 Mio. Passagiere in 2010 und 2011 nicht zu erwarten, sondern der Flughafen wird eher auf dem gegenwärtigen Niveau und dem der Vorjahre verharren.

Die Prognosen basieren auf der Basis der Gespräche mit den gegenwärtig vorhandenen Kunden (Ryanair und Wizz Air). Im Falle der Umsetzung der geplanten Investitionen aus dem Planfeststellungsbeschluss besteht auch die Chance der Akquise weiterer Airlines, die bislang auf einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss warten. Hierdurch entstehendes Passagierwachstum ist nicht eingerechnet.

2. Welche Folgen hätte ein Verzicht auf die Base, welche eine Reduzierung der Flotte, welche ein Absenken der Gebühren?

Antwort:

Der Verzicht auf eine Base würde bedeuten, dass die FLG dauerhaft Verluste schreiben würde. Der operative Verlust (EBITDA) würde jährlich für den Zeitraum zwischen 2010 und 2015 bei 2,8 und 3,2 Mio. € liegen. Das Erreichen des Break-even bei 1,2 Mio. Passagieren wäre nicht mehr möglich, und damit die Chance, dass die FLG wirtschaftlich nachhaltig auf eigenen Füßen stehen könnte. Ein Absenken der Gebühren würde die Verluste der FLG weiter erhöhen. Gleichzeitig würde auch die Chance sinken, neben Ryanair und Wizzair neue Fluglinien anzusiedeln. Von Flottenentscheidungen Ryanairs ist die FLG nicht betroffen.

3. Welche Summen/Preise waren Gegenstand des bisherigen Vertragsverhältnisses zwischen Flughafen Lübeck GmbH und Ryan Air, mit welchen ist künftig zu rechnen?

Antwort:

Ryanair zahlt die ausgewiesenen Gebühren und Entgelte. Davon ausgenommen sind die Handling-Entgelte, die mit jeder Airline einzeln verhandelt werden. Diese sind in Relation zu den generierten Passagierzahlen zu setzen. Dieses ist im Business-Plan einkalkuliert.

Es ist durchaus üblich, in Verhandlungen mit Airlines die Handling-Entgelte in Relation zu den Passagierzahlen zu setzen. Auch andere große Flughäfen weisen in ihren Handlingent-

gelten durchaus unterschiedliche Beträge - je nach Aufkommen der Passagiere und einzelvertraglicher Gestaltung - aus.

4. Ob, wann und mit welchen Ergebnissen waren die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat oder die Gesellschafter der Flughafen Lübeck GmbH mit der Frage einer drohenden Insolvenz befasst? Welche Schlussfolgerungen wurden gezogen? Hat es hierbei eine Beratung von Dritten (z. B. Wirtschaftsprüfer) gegeben?

Antwort:

GPA/Infratil hat seit Anfang 2007 seine gewährten Gesellschafterdarlehen mit Rangrücktritt versehen müssen, um die bilanzielle Überschuldung zu vermeiden. Der damalige Aufsichtsrat einschließlich der von der HL entsandten Mitglieder ist darüber, zusätzlich durch die Beratungen der Jahresabschlussberichte, immer zeitnah informiert worden. Dass somit auch die HL für die auf sie zum Put-Optionsstichtag übergehenden Gesellschafterdarlehen einen Rangrücktritt zu erklären hat, ist hieraus *die logische Folge und daher auch folgerichtig in der Vorlage für die Bürgerschaft am 29.10.09 als ein zu beschließender Punkt vorgesehen worden.

Mit der Beschlussfassung der Bürgerschaft im Januar 2009, in dem der FLG noch ein Budget bis zum 31.10.2009 gewährt wurde, hätte gleichzeitig deutlich werden müssen, dass es danach keine Finanzierungsmittel mehr gibt, sofern kein neuer Investor gefunden wird bzw. dass die HL oder das Land zusätzliche finanzielle Mittel bereit stellen müssen. Die Illiquidität und damit die Insolvenz wäre ohne ausreichende Liquiditätssicherung über den 31.10. hinaus die logische Folge gewesen.

Mit der Entscheidung der Bürgerschaft vom 29.10. wurde die Liquidität zunächst bis zum 31.03.2010 gesichert. Gleichwohl ist es zur Abwendung des Insolvenzrisikos notwendig, dass die FLG eine positive Fortführungsprognose hat. Dieses betrifft nicht nur die Bereitstellung von Liquidität sondern ebenso die Erklärung eines qualifizierten Rangrücktritts, um das Insolvenzrisiko der Überschuldung zu vermeiden, wie bereits im Beschlusspunkt 1d) der Vorlage vom 15.10.09 dargelegt.

5. Hat es Aktivitäten seitens der Geschäftsführung oder des Betriebsrates zu Fragen eines Interessenausgleiches gem. § 111 Betriebsverfassungsgesetz gegeben? Wen ja, ist dies ausführlich darzustellen. Wenn nein ist die Untätigkeit zu begründen.

Antwort:

Ein Interessenausgleich nach § 111 Betriebsverfassungsgesetz setzt eine durch den Unternehmer beabsichtigte Betriebsänderung mit wesentlichen Nachteilen für die Belegschaft voraus. Bislang gab es keine Zweifel darüber, dass der Betrieb des Flughafens Lübeck weitergeführt werden würde. Insofern waren die Voraussetzungen für den Interessenausgleich nach § 111 Betriebsverfassungsgesetz nicht gegeben.

6. Die Liquiditätsplanung für dieses und das folgende Geschäftsjahr ist im Einzelnen darzustellen. Droht die Insolvenz,

- a. wenn es die 850.000 Euro aus der Vorlage zu 1 e) i nicht gibt,**
- b. ggfls., wenn es diese Hilfe gibt?**

Antwort:

- a) Ja
- b) Ja, da nicht ohne Grund in der Vorlage vom 15.10. der Betrag von 1.616 T€ bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres am 31.03.2010 als Liquiditätsbedarf ausgewiesen worden ist, der mit größter Sicherheit eine Insolvenz auf Grund von Illiquidität verhindern würde. Entscheidend ist aber in diesem Zusammenhang, ob eine positive Fortführungsprognose für die FLG besteht, die entscheidend davon abhängig ist, ob die Gesellschafter erklären, die FLG fortzuführen oder nicht. Denn auch die Kunden bzw. Lieferanten der FLG werden ihre weitere Geschäftsbeziehung davon abhängen machen, ob die FLG auch in Zukunft vom Gesellschafter fortgeführt werden wird. Jeder substantielle Zweifel an der Fortführung eines Unternehmens hat für dieses nachteilige wirtschaftliche Folgen.

7. Wie stellt sich eine sofortige Liquidation finanziell im Vergleich zur Stand-alone-Lösung, zur Lösung Verkehrslandeplatz für die HL bis zum Jahr 2020 dar? Dabei möge der Bürgermeister zusätzlich eine Betrachtung vornehmen, die einerseits die volle Übernahme des Personals der FLG bei der Hansestadt Lübeck vorsieht und andererseits die Möglichkeit darstellt, über eine Auffanggesellschaft eine entsprechend der jetzigen Arbeitsvertragsbedingungen eine langfristige Weiterbeschäftigung sicherzustellen.

Antwort:

Im Falle einer sofortigen Liquidation der FLG mit der Rückgabe der Betriebsgenehmigung und der damit einhergehenden Einstellung des Flugbetriebes würde es - wie auch im Falle einer Rückstufung zu einem Verkehrslandeplatz - zur Einleitung eines förmlichen Planfeststellungsverfahrens seitens der Luftfahrtbehörde kommen.

Im Rahmen des Verfahrens sind dann analog auch alle potentiellen Nutzer des Flughafens einzubinden. Wie die anschließende Interessenabwägung ausfällt, ist gegenwärtig nicht zu beurteilen; auch hier ist mit einer längeren Verfahrensdauer zu rechnen.

Im Rahmen der Vorlage vom 15.10.09 (Dr. 62, TOP 16.1) wurden in der Tabelle 5 eine erste Kostenschätzung wie auch die sich hieraus ergebenden Konsequenzen für das Gelände aufgezeigt.

Die wesentlichen Aussagen hieraus sind hier nochmals kurz zusammengefasst:

- c) Weitertragen der Verluste von ca. 4,6 Mio. € p.a. bis zum Ende des Planfeststellungsverfahrens zur Schließung des Flughafens.
- d) Vernichtung von rund 260 Arbeitsplätzen und Aufstellung eines Sozialplans in Höhe von circa 3 Mio. €
- e) Wegfall der regionalökonomischen Effekte, d. h. Wegfall der durch die Reisenden entstehenden Kaufkraft- und Steuerkraftzuwächse.
- f) Rückzahlung der geflossenen Fördergelder in Höhe von ca. 4,5 - 5 Mio. €.

- g) Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens einschl. der 1. Rate der Mediationsvereinbarung und die in den letzten Jahren in den Flughafen getätigten Investitionen in einer Größenordnung von rund 20 Mio. € sind vollständig abzuschreiben,
- h) Nach gegenwärtigem Stand müsste voraussichtlich aus naturschutzrechtlichen Gründen ein Teilrückbau des Sicherheitszaunes und der Entwässerungsanlagen zu finanziellen Lasten der HL erfolgen. Die Kosten des Rückbaus werden ca. 30 - 40 % der Herstellungskosten betragen. Inwieweit weiterer Rückbau der vorhandenen Gebäude bzw. der Start- und Landebahn und der Rollwege erforderlich werden könnte, konnte bislang noch nicht abschließend geprüft werden.
- i) Die Nachnutzung des Flughafengeländes ist aufgrund der besonderen naturschutzrechtlichen Bedeutung äußerst schwierig, rund 80 % des Geländes dürften für eine Gewerbe- bzw. Wohnnutzung nicht zur Verfügung stehen.
- j) Auch die Investitionen in den Bahnhaltelpunkt am Flughafen sind dann abzuschreiben. Der Bahnhaltelpunkt wird sich voraussichtlich nicht amortisieren, sollte es zu einer Herabstufung des Flughafens zu einem Verkehrslandeplatz oder zu einer Aufgabe des Betriebes kommen. Dann wäre damit zu rechnen, dass der vorhandene Haltelpunkt aufgegeben würde. Das hätte vermutlich auch Konsequenzen für den Haltelpunkt im Hochschulstadtteil. Damit wären auch politische Überlegungen einer möglichen zukünftigen Stadtbahnlinie zum Scheitern verurteilt, da das erwartete hohe Verkehrsaufkommen durch die Passagiere des Flughafens nicht entstehen würde und somit mit dauerhaften Betriebsverlusten zu rechnen wäre.

Eine Auffanggesellschaft (oder auch Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft) wäre mit entsprechenden finanziellen Mitteln auszustatten. Wenn die jetzigen Arbeitsvertragsbedingungen zugrunde gelegt werden, ist von einem Personalaufwand in einer Größenordnung von 3,7 Mio. € p.a. zuzüglich der Managementkosten für die Auffanggesellschaft auszugehen. In der Regel werden Auffanggesellschaften für die Dauer von 1-2 Jahren gegründet, um die übergeleiteten Beschäftigten, die der Überleitung zustimmen müssen, zu qualifizieren für andere Tätigkeiten im ersten Arbeitsmarkt oder im Wege der Arbeitsüberlassung bzw. Zeitarbeit in anderen Unternehmen unterzubringen. Die Vermittlungsquoten für insbesondere ältere Beschäftigte dürften angesichts der Arbeitsmarktlage gering sein.

8. Auf welcher Grundlage und welcher Basis wurden die in der Vorlage bezifferten Sozialplankosten im Einzelnen ermittelt?

Antwort:

Hierbei handelt es sich um eine grobe Schätzung, die auf der Annahme beruht, dass im Rahmen eines Sozialplans Abfindungen in einer Größenordnung von zwei Monatsgehältern pro Beschäftigungsjahr vereinbart werden. Diese geringe Abfindungshöhe setzt jedoch eine gütliche Einigung vor dem Arbeitsgericht voraus. In der jetzigen Situation ist hier jedoch eher damit zu rechnen, dass jede Einzelkündigung vor einem ordentlichen Gericht verhandelt werden würde. Unter Berücksichtigung der Altersstruktur sowie der Betriebszugehörigkeit der Arbeitnehmer ist mit weitaus höheren Abfindungsbeträgen zu rechnen. Die dabei entstehenden Gerichts- und ggf. Anwaltskosten für die Hansestadt Lübeck sind ebenfalls noch zu berücksichtigen.

9. Welche Tätigkeiten bei der HL kämen mit welchen Umschulungsmaßnahmen in Frage? Wie ist die Fluktuation bei den nicht vertraglich nach Tarif Beschäftigten?

Antwort:

Es kämen im Prinzip nur Aufgabenbereiche in Frage, für die explizit keine langjährige Verwaltungsausbildung erforderlich ist. Für die Übernahme von FLG-Beschäftigten stehen derzeit keine adäquaten Stellen hinsichtlich Vergütung und Qualifikationsprofil in der Verwaltung zur Verfügung, allenfalls nur in einem äußerst beschränkten Umfang (unter 10 %). Eine Übernahme der FLG-Beschäftigten würde eine Stellenplanausweitung erforderlich machen, die aber aller Wahrscheinlichkeit von der Kommunalaufsicht angesichts der Haushaltslage der HL nicht genehmigt werden würde.

Die Fluktuation bei der FLG liegt bei den Beschäftigten einschließlich der Aushilfen im niedrigen einstelligen Prozentbereich.