



Prüfungsbericht

Wirtschaftliche Situation der Flughafen Lübeck GmbH

Bereich 1.203 - Beteiligungscontrolling

Nur für den Dienstgebrauch!

Weitergabe - auch auszugsweise - an Stellen außerhalb der Stadt ist nicht gestattet!

Impressum

Herausgeber:

Hansestadt Lübeck

Der Bürgermeister

Rechnungsprüfungsamt

RechnungsprüferIn Karl-Heinz Cers, Rita Schönfeld

Schreibdienst Gabriele Kühn

Druck

Zentrale Vervielfältigungsstelle der Hansestadt Lübeck



Inhalt:

1	Prüfungsauftrag.....	Seite 1
2	Prüfungsdurchführung	Seite 1
3	Prüfungsunterlagen.....	Seite 1
4	Vorbemerkung.....	Seite 1
5	Prüfungsbemerkungen.....	Seite 2
5.1	Bisherige Entwicklung	Seite 2
5.1.1	Ertragslage.....	Seite 2
5.1.2	Vermögenslage	Seite 3
5.1.3	Haushaltsverantwortung	Seite 3
5.2	Take-Off Konzept einschließlich Businessplanungen bis 2015.....	Seite 4
5.2.1	Gesellschafterdarlehen (Verzinsung)	Seite 4
5.2.2	Abschreibungen.....	Seite 4
5.2.3	Mediationsvereinbarung	Seite 5
5.2.4	Passagierzahlen	Seite 5
5.3	Strategie	Seite 6
5.4	Low-Cost-Carrier.....	Seite 6
5.5	Beteiligung der öffentlichen Hand	Seite 7
6	Zusammenfassung	Seite 7
7	Schlussbemerkung.....	Seite 8

Abkürzungsverzeichnis

HL	-	Hansestadt Lübeck
ILS	-	Instrumentenlandesystem
RPA	-	Rechnungsprüfungsamt

1 Prüfungsauftrag

Im Oktober 2009 beauftragte die Bürgerschaft das RPA, im Zusammenhang mit einer möglichen Schließung des Flughafens die Vorgänge um die Gesellschaft einer Sonderprüfung zu unterziehen. Im weiteren Verlauf wurde dieses umfangreiche Thema konkretisiert und auf die Punkte der Wirtschaftlichkeit der Flughafen-Gesellschaft sowie den Business-Planungen und das „Take-Off-Konzept“ reduziert. Die Beteiligung an der FLG sollte auch untersucht werden hinsichtlich der Verträglichkeit mit haushaltsrechtlichen Vorschriften.

2 Prüfungsdurchführung

Die Prüfung wurde federführend vom Rechnungsprüfer Cers unter zeitweiliger Beteiligung der Rechnungsprüferin Schönfeld vorgenommen. Ansprechpartner waren sowohl MitarbeiterInnen des Beteiligungscontrolling (Bereich 1.203) als auch die Abteilung Wirtschaft und Hafen (Flughafenkoordination) des Bereichs 2.280 - Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften.

3 Prüfungsunterlagen

Ausgewertet wurden umfangreiche Unterlagen der beteiligten Bereiche. Dazu zählen vor allem die Business-Planungen und das „Take-Off Konzept“. Die Prüfungsberichte zu den Jahresabschlüssen der letzten 5 Jahre sowie die zukünftigen Wirtschaftspläne wurden ebenfalls ausgewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass der Jahresabschluss per 31.03.2009 nicht testiert wurde. Wegen der besonderen Umstände (drohende Überschuldung, Ausstieg Infratil) ist nur ein Finanzstatus aufgestellt worden.

Für den gleichen Zeitraum sind auch alle Einnahmen und Ausgaben der HL, die sich im Kommunalen Finanzsystem (KomFis) abbilden, geprüft worden.

4 Vorbemerkung

Betreiber des Flughafens Lübeck-Blankensee ist die Flughafen Lübeck GmbH (FLG). Diese gehörte bis zum Jahre 2005 der Hansestadt Lübeck. Zwischen Dezember 2005 und Oktober 2009 hielt die Glasgow Prestwick Airport Ltd. - ein Tochterunternehmen der neuseeländischen Firmengruppe Infratil - 90 % der Gesellschaftsanteile an der FLG.

Grundlage des Unternehmens ist der Gesellschaftsvertrag in der Fassung vom 30.01.2006.

Gegenstand der Gesellschaft ist der Betrieb eines Flughafens in Lübeck-Blankensee und die Vornahme aller damit zusammenhängenden Geschäfte.
Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 30.000 EUR.

Seit dem 30.10.2009 ist die HL wieder alleinige Gesellschafterin des Flughafens.

Mit der HL als Eigentümerin des Grund und Bodens, auf dem der Flughafen betrieben wird, besteht ein am 21.02.2007 geschlossener Pachtvertrag. Dieser wurde rückwirkend zum 01.01.2006 abgeschlossen und hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2030. Die Pacht betrug im Jahr 2009 rd. 298.000 EUR.

Neben den im Prüfungsauftrag formulierten Prüffeldern ist es für die Ausgangslage erwähnenswert - wenn auch bekannt -, dass die FLG den Ausbau des Flughafens plant. Hierfür ist es relevant, dass der erforderliche Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Rechtskraft erlangt und umgesetzt wird. Ein erstes Planfeststellungsverfahren scheiterte durch richterliche Entscheidung im Jahr 2005. Gegen einen zweiten Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2009 richten sich ebenfalls Klagen vor dem OVG. Der Ausgang dieses Verfahrens trägt entscheidend für den Ausbau des Lübecker Flughafens bei. Das Planfeststellungsverfahren ist allerdings nicht Gegenstand dieser Prüfung. Zu erwähnen ist jedoch, dass die Umsetzung des Verfahrens einen finanziellen Aufwand von ca. 4 Mio. EUR verursachen würde.

Im Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeit des Flughafens und der damit einhergehenden finanziellen Lage hat das RPA die denkbaren Beiträge des Landes Schleswig-Holstein zur Weiterentwicklung ausgewertet. In einem Bericht der Landesregierung vom 10.02.2010 erläutert das federführende Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr die schleswig-holsteinische Flugplatz Investitionszuschuss Richtlinie (FIR) vom 25.08.2009, aus der sich die förderfähigen Investitionen in luftfahrtspezifischer Infrastruktur ergeben. Die Aufzählung der einzelnen Maßnahmen vernachlässigt das RPA in diesem Bericht. Die darüber hinausgehenden finanziellen Zuwendungen wie Anlaufbeihilfen für neue Linienverbindungen sowie Marketingsupport werden im Bericht des Ministeriums dargestellt, aber hinsichtlich ihrer Umsetzungsmöglichkeiten wegen fehlender Voraussetzungen grundsätzlich verworfen. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass der Regelfördersatz 60 % der förderfähigen Investitionskosten beträgt. Im **Einzelfall** kann die Förderquote bei bestimmten Projekten bis max. 75 % angehoben werden.

5 Prüfungsbemerkungen

5.1 Bisherige Entwicklung

Die Gesellschaft hat in 2006 ihre Wirtschaftsjahre vom Kalenderjahr gelöst. Das Wirtschaftsjahr umfasst den jeweiligen Zeitraum vom 01.04. bis 31.03. Für 2006 hat sich somit ein Rumpfwirtschaftsjahr vom 01.01. bis 31.03. ergeben.

5.1.1 Ertragslage

Im Prüfungszeitraum haben sich die **Jahresfehlbeträge** wie folgt entwickelt:

<u>Zeitraum</u>	<u>Fehlbetrag (rd.)</u>
01.01. - 31.12.2005	4.776.000 EUR
01.01. - 31.03.2006	1.570.400 EUR
01.04. - 31.03.2007	4.747.100 EUR
01.04. - 31.03.2008	6.094.200 EUR
01.04. - 31.03.2009 *)	5.604.700 EUR

*) nicht testierter Jahresabschluss

Die Jahresfehlbeträge wurden jeweils jährlich vorgetragen und nach dem Ausstieg der Gesellschafterin Glasgow Prestwick Airport Ltd. in deren Forderungen z. T. mit einbezogen.

Die Ertragslage wird im Wesentlichen durch die Personalkosten, die Abschreibungen und den Zinsaufwendungen belastet. Die erzielten Umsatzerlöse reichen nicht aus, um die laufenden Kosten zu decken.

5.1.2 Vermögenlage

Durch die Neuausrichtung der Gesellschaft im letzten Jahrzehnt sind umfangreiche Investitionen getätigt worden. Insgesamt wurden von 2004 bis 2009 rd. 23,3 Mio. EUR investiert. Das RPA hat bereits in seinem Prüfungsbericht aus dem Jahr 2001 (Az.: 14.95.02.07.15.02, S. 8) gefordert, dass Investitionen nur getätigt werden sollten, wenn sie nachweislich rentabel sind und somit den Jahresunterschuss mindern. Neben höheren Jahresfehlbeträgen haben die Investitionen auch die Vermögenlage der Gesellschaft verschlechtert. Per 31.03.2009 wurden rd. 32,8 Mio. EUR als Verbindlichkeit ausgewiesen. Eine Insolvenz wegen Überschuldung konnte nur abgewendet werden, weil die Hauptgesellschafterin eine qualifizierte Rangrücktrittserklärung bezüglich aller Darlehensforderungen abgegeben hatte. Diese Erklärung soll mittlerweile von der HL übernommen werden.

Die Gesellschaft verfügt nur über ein geringes Eigenkapital. Neben dem Stammkapital von 30.000 EUR besteht per 31.03.2009 noch eine Kapitalrücklage von rd. 15,5 Mio. EUR. Sie resultiert aus einer Übernahme langfristiger Bankverbindlichkeiten durch die Gesellschafterin in 2004. Diese Mittel können dazu dienen, vorhandene Verlustvorträge auszugleichen.

5.1.3 Haushaltsverantwortung

Die Gesellschaften haben regelmäßig Wirtschaftspläne (einschließlich Investitions- und Stellenpläne) vorzulegen, über die dann in der Bürgerschaft beschlossen wird. Das Beteiligungscontrolling stellt Quartalsberichte zusammen, die ebenfalls der Bürgerschaft zur Kenntnis gebracht werden. Die Einhaltung der Pläne wird über den Aufsichtsrat kontrolliert, der auch die Geschäftsführung überwacht. In der Gesellschafterversammlung als oberstes Organ einer GmbH wird über die grundsätzlichen Belange eines Unternehmens entschieden. Hier vertritt i. d. R. der Bürgermeister die Interessen der HL. Er wird dabei wiederum vom Beteiligungscontrolling beraten.

Alle Beteiligten waren also laufend über die Vorgänge bei der FLG informiert. Insbesondere trifft dies auch für sämtliche finanziellen Aufwendungen und Abwicklungen zu.

Über die Wirtschaftspläne hinaus sind dem städtischen Haushalt für den Unterabschnitt 8270 - Flughafen im Verwaltungshaushalt rd. 2.140.000 EUR und im Vermögenshaushalt rd. 26.600.000 EUR im Jahr 2009 durch Beschlussfassung entsprechender Gremien zur Verfügung gestellt worden.

5.2 Take-Off Konzept einschließlich Businessplanungen bis 2015

5.2.1 Gesellschafterdarlehen (Verzinsung)

Die FLG ist überschuldet, d. h., das Vermögen der Gesellschaft ist geringer als das Fremdkapital. Um eine drohende Insolvenz abzuwenden, soll die HL für ihre Forderungen den Rangrücktritt erklären.

Durch den Ausstieg der Glasgow Prestwick Airport Ltd. aus der FLG in 2009 sind rd. 25,5 Mio. EUR als Rückkaufpreis fällig geworden, der von der HL finanziert wurde. Insgesamt hat die HL zum 31.12.2009 Forderungen in Höhe von 33.323.554,14 EUR gegenüber der FLG. Dieser Betrag wird sich durch die geplanten Investitionen (Verlegung der Landeschwelle 07, Installation und Inbetriebnahme ILS CAT II, Schaffung einer zusätzlichen Vorfeldparkposition und zusätzlicher Parkplätze) selbst unter Berücksichtigung einer Förderquote von 60 % (nicht für Parkplätze) auf rd. 34.452 TEUR erhöhen. Dieses Darlehen wird mit jährlich 4,5 % verzinst (= 1.550 TEUR).

Da zum Prüfungszeitpunkt keine Tilgungen des Darlehens vereinbart worden sind, werden sich die Zahlungen um Zinseszinsen weiter erhöhen.

In den Businessplanungen bis 2015 sind je nach Modell zwischen 1.370 TEUR und 1.486 TEUR für Zinszahlungen vorgesehen.

5.2.2 Abschreibungen

Auch die Entwicklung der Abschreibungen bis 2015 wurde im Businessplan nach Auffassung des RPA zu positiv dargestellt. Vom 01.04.2007 bis zum 31.03.2008 und vom 01.04.2008 bis 31.03.2009 sind rd. 1.686 TEUR bzw. 1.678 TEUR an Abschreibungen angefallen. Im Anlagevermögen per 31.03.2009 werden „Anlagen in Bau“ in Höhe von 6,6 Mio. EUR ausgewiesen, die sicherlich im Wesentlichen mit dem ILS - Investitionen im Zusammenhang stehen. Diese Anlage soll in 2010 in Betrieb genommen werden und löst weitere Abschreibungen aus.

Das RPA geht bei seinen Berechnungen davon aus, dass rd. 5 Mio. EUR in 2010 aus den „Anlagen in Bau“ in betriebsbereite Anlagen umgebucht werden. Hinzu kommen die o. a. Investitionen von 2.750 TEUR für unter Tz. 5.2.1 aufgeführten Maßnahmen. Bei einer ange-

nommenen Nutzungsdauer von 15 Jahren sind Belastungen in Form von Abschreibungen in Höhe von jährlich rd. 600.000 EUR zu berücksichtigen. Auch wenn sich die bisherigen Abschreibungen im Laufe des weiteren Planungszeitraumes reduzieren werden, wird das Jahresergebnis zukünftig mit rd. 2,2 Mio. EUR belastet. Im Businessplan sind je nach Modell 1.609 TEUR oder 1.593 TEUR für 2010 eingeplant. Selbst wenn berücksichtigt wird, dass bestimmte Investitionen in die Zukunft verlagert werden können, ist die Höhe der Abschreibungen im Businessplan zu knapp bemessen.

5.2.3 Mediationsvereinbarung

Zwischen verschiedenen Naturschutzverbänden und der FLG wurde im Jahr 2008 eine Vereinbarung geschlossen, in der u. a. die Verbände anhängige Klagen gegen den Flughafen zurücknehmen und bestimmte Baumaßnahmen akzeptieren werden. Als Gegenleistung erhalten die Verbände Zuschüsse von der HL für die Gründung der „Stiftung Grönauer Heide“ in Höhe von 2,5 Mio. EUR in zwei gleichen Raten. Die zweite Rate wird mit Vorlegen des Planfeststellungsbeschlusses in 2010 fällig, die erste Rate ist bereits mit Rücknahme der Klageschriften fällig geworden. Die Zuschüsse sind nicht rückzahlbar und belasten somit nachhaltig den städtischen Haushalt.

5.2.4 Passagierzahlen

In den Businessplanungen bis 2015 wird eine Steigerung der Passagierzahlen um 212 % von rd. 702.000 (2009) auf 2.191.000 prognostiziert. Die Erlöse steigen im selben Zeitraum um 200 % (2009 = 4.542 TEUR, 2015 = 13.623 TEUR), die Kosten hingegen lt. Plan nur um 53 % von 6.288 TEUR auf 9.610 TEUR.

Das RPA hat zum Vergleich die Entwicklungszahlen von 2003 bis 2009 herangezogen. Dabei ergibt sich folgendes Bild:

Bezeichnung	2003	2009	Veränderung
Passagiere	260.000	702.000	+ 170 %
Erlöse	2.473 TEUR	4.542 TEUR	+ 84 %
Kosten (ohne Afa und Zinsen)	3.961 TEUR	6.288 TEUR	+ 59 %

Der Vergleich zeigt, dass die Entwicklung der Kosten offensichtlich realistisch eingeschätzt wurde. Hingegen werden die Erlöse in Abhängigkeit von den Passagierzahlen zu positiv dargestellt. Bei einer Steigerung der Passagierzahlen bis 2015 um 212 % erscheint eine Zunahme der Erlöse um 200 % vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklung wenig nachvollziehbar. In wieweit die Prognosen zu den Passagierzahlen zutreffen werden, kann auch das RPA nicht abschließend beurteilen. Es steht allerdings den Annahmen skeptisch gegenüber,

da zumindest die Vergangenheit gezeigt hat, dass vorhergesagte Passagierzahlen zu optimistisch eingeschätzt wurden.

5.3 Strategie

Innerhalb des Businessplanes werden zwei Modellvarianten dargestellt:

- das Farmer- und
- das Landlordmodell.

Das Farmermodell zeichnet sich dadurch aus, dass die FLG unternehmerisch sowohl für die Finanzierung als auch für den Betrieb verantwortlich ist. Zu diesem Zweck hat die FLG von der HL das Flughafengelände gepachtet.

Im Gegensatz dazu stellt im Landlordmodell der Eigentümer eines Flughafens diesen, samt Betriebsgrundstück einer Betriebsgesellschaft, zur Nutzung zur Verfügung. Für die Nutzung der Infrastruktur und der Fläche erhält die HL vom Betreiber eine Pacht bzw. ein Nutzungsentgelt.

Beide Modelle unterscheiden sich im Wesentlichen dadurch, dass im Farmermodell der Betreiber die Infrastruktur auf eigenes Risiko baut, während im Landlordmodell der Betreiber die Infrastruktur pachtet und der Eigentümer der Infrastruktur diese errichtet und das Investitionsrisiko trägt. Im Zusammenhang mit dem Landlordmodell wird von den Befürwortern auf den Betrieb des Lübecker Hafens verwiesen.

Nach Auffassung des RPA mag das Landlordmodell die Suche nach einem strategischen Partner für die FLG erleichtern, gesamtstädtisch sind die Auswirkungen der Modelle ähnlich. Die Aufwendungen für die Infrastruktur werden im Landlordmodell auf die HL verlagert, die ihrerseits dafür Nutzungsentgelte für Zinsen und Abschreibungen erhalten soll. Da aber die FLG auf Sicht nicht in der Lage sein wird, diese Beträge zu erwirtschaften, ist das Modell mehr als fraglich. Auch der Vergleich mit dem Lübecker Hafen ist nicht angebracht, da sich diese Gesellschaft seit Jahren etabliert hat und die entsprechenden Entgelte erwirtschaftet.

5.4 Low-Cost-Carrier

Als besonders problematisch hat sich die Abhängigkeit der FLG von so genannten Billigfliegern erwiesen. Das Geschäftskonzept dieser Unternehmen in Deutschland beruht auf der Unterstützung durch die öffentliche Hand, die neben niedrigen Flughafenentgelten noch Marketingzuschüsse umfasst. Damit fließt teilweise mehr Geld von angeflogenen Flughäfen an die Airline als umgekehrt. Die HL hat beispielsweise in den Jahren 2006 bis 2008 in diesem Zusammenhang lt. Auskunft aus dem KomFis-Verfahren Zuschüsse von insgesamt 585.000 EUR gezahlt.

Ab 2009 sind keine Gelder mehr geflossen. Ziel der Flughafen-Betriebe war und ist es, die Ryanair-Fluggesellschaft zu motivieren, eine Basis in Lübeck einzurichten. Zwei oder drei fest stationierte Flugzeuge würden das Passagieraufkommen nachhaltig erhöhen. Trotz Gesprächen auf allen Ebenen, hat sich die Fluggesellschaft nicht zu einer verbindlichen Zusage durchringen können. Das RPA kann dieses Verhalten nur so interpretieren, dass Ryanair nicht vorhat, eine Basis in Lübeck zu installieren. Rechtlich verbindliche Zusagen liegen jedenfalls nicht vor.

5.5 Beteiligung der öffentlichen Hand

An fast allen bestehenden internationalen Flughäfen in der Bundesrepublik haben sich die jeweils zuständigen Länder beteiligt. Am Flughafen Berlin, Köln/Bonn und München hat sich sogar jeweils der Bund eine Beteiligung gesichert.

Nach dem Ausstieg von Infratil ist die HL inzwischen alleinige Gesellschafterin der FLG. Bemühungen der Stadt und des Flughafens, das Land Schleswig-Holstein zu einer Beteiligung zu bewegen, schlugen bisher fehl. Die Unterstützung des Landes besteht weiterhin nur in der Gewährung von Investitionsbeihilfen. Zugesagt wurde eine Förderung von bis zu 60 % bestimmter Investitionen. Für den Ankauf der ILS-CAT II Geräte sowie ein Teil des Sicherheitszaunes wurden in 2008 nur Zuschüsse in Höhe von rd. 50 % gewährt.

Durch die ablehnende Haltung des Landes an einer Beteiligung stellt sich dem RPA die Frage, inwieweit es Aufgabe der HL ist, im Rahmen der Daseinsvorsorge einen Flughafen vorzuhalten.

6 Zusammenfassung

Das RPA war im Oktober 2009 von der Bürgerschaft aufgefordert worden, „sich der Vorgänge um die FLG mbH im Rahmen einer Sonderprüfung anzunehmen“. Dieser sehr umfangreiche Prüfungsauftrag wurde im weiteren Verfahren reduziert auf die Wirtschaftlichkeit der bisherigen und zukünftigen Betriebsführung sowie dem Einklang mit haushaltsrechtlichen Vorschriften und der Plausibilität der Businessplanung einschließlich des Take-Off Konzepts. Nach Durchsicht und Auswertung umfangreichen Aktenmaterials beim Beteiligungscontrolling (Fachbereich 1) und der Abteilung Wirtschaft und Hafen (Fachbereich 2) kommt das RPA zu folgenden Ergebnissen:

1. Alle Beteiligten waren über Fehlentwicklungen am Lübecker Flughafen informiert. Mitglieder der Bürgerschaft saßen im Aufsichtsgremium, Quartalsberichte des Beteiligungscontrollings lagen vor. Bereits 2001 hat das RPA gefordert, Investitionen nur noch durchzuführen, wenn das Ergebnis nachhaltig verbessert wird.
2. Das Stammkapital war und ist mit 30.000 EUR für die getätigten Investitionen (2004 - 2009 rd. 23,3 Mio. EUR) dramatisch zu gering mit der Folge, dass Fremdmittel aufgenommen wurden. Die dann anfallenden Zinsaufwendungen belasten zukünftige Jahres-

ergebnisse. Die Darlehensaufnahmen führen letztendlich zur Überschuldung, ein Insolvenzgrund für Kapitalgesellschaften.

3. Die Zahlen der Businessplanung bis zum Jahr 2015 sind nach Auffassung des RPA zu optimistisch. Die zukünftigen Abschreibungen sind auf Grund der geplanten Investitionen zu niedrig bemessen. Außerdem wurden die Investitionen fremdfinanziert, sodass der Zinsaufwand ebenfalls zu günstig bemessen ist. Das RPA weist zusätzlich darauf hin, dass die Wirtschaft allgemein zurzeit von einem relativ niedrigen Zinsniveau profitiert, das zukünftig sicherlich nicht mehr zu halten sein wird.
4. Die sonstige Kostensituation (Personalkosten, Materialkosten etc.) wird realistisch dargestellt. Allerdings wird die Erlössituation in Abhängigkeit von den Passagierzahlen zu positiv gesehen.
5. Die aufgeführten Betriebsmodelle (Farmer- und Landlordmodell) haben auf die gesamtstädtische Situation in Bezug auf den Flughafen keinen Einfluss. Das favorisierte Landlordmodell führt nur kurzfristig zu einer Entlastung der FLG. Über Nutzungsentgelte wird das Ergebnis des Flughafens mit zeitlicher Verzögerung trotzdem belastet.
6. Das RPA hat wiederholt auf die besonderen Probleme der FLG aufmerksam gemacht (letztmalig im Bereich über die „Wesentlichen Beteiligungen der HL“ vom 01.04.2003). Umso mehr werden jetzt kritische Äußerungen sowohl des Fachbereichs 1 als auch des Fachbereichs 2 vermisst. Alle innerhalb der Verwaltung mit den Vorgängen befassten Stellen haben punktuelle Schwierigkeiten bewältigt (Planfeststellungsverfahren, Naturschutzangelegenheiten, Suchen nach strategischen Partnern etc.), ohne den Gesamtstand zu würdigen. Somit sind mittlerweile Verbindlichkeiten der FLG in Höhe von 33 Mio. EUR gegenüber der HL aufgelaufen, die nach Auffassung des RPA - unabhängig von einem Lösungsweg - nicht realisierbar sind und abgeschrieben werden müssen.

7 Schlussbemerkung

Nach Abschluss der Prüfung wurden vom Beteiligungscontrolling und von der Flughafenkoordinatorin neue Zahlen zum Flughafen vorgelegt. Grund dafür waren Nachfragen der Landesregierung Schleswig-Holstein zum Take-Off Konzept. Dabei wurden die vom RPA bereits befürchteten Zahlen sogar noch übertroffen, nicht nur im Hinblick auf die Anzahl der Passagiere, sondern auch auf das wirtschaftliche Ergebnis der FLG. Für 2010 und 2011 werden Verluste von insgesamt 11,2 Mio. EUR erwartet, und das sogar im sogenannten „Best Case“. Im „Middle Case“ wird mit einem Verlust von 11,7 Mio. EUR gerechnet. Diese Verluste werden sich aber noch weiter erhöhen.

In dem Bericht vom 10.03.2010 wurden auch die Investitionen von 2010 bis 2016 aufgeführt. Eine Position weist die „Sanierung Rollwege“ aus. Hierbei handelt es sich nach Auffassung des RPA aber um Instandhaltungsaufwendungen, die vom Land nicht bezuschusst werden, und nicht um Herstellungskosten (Investitionen). Da die ersten Ausgaben in 2011 (2,5 Mio. EUR) anfallen, werden sich die Jahresergebnisse um den gleichen Betrag verschlechtern.



Bemerkenswert ist für das RPA, dass die von ihm während der Prüfungstätigkeit dargelegten Auffassungen zu Abschreibungen und Verzinsung offenbar zu einem Umdenken geführt haben. Die nunmehr in der Vorlage vom 10.03.2010 eingeflossenen Fakten decken sich eher mit der Ansicht des RPA.

Bei den anderen aufgeführten Investitionen wird sowohl im „Best Case“ als auch im „Middle Case“ eine 75 %ige Förderung durch das Land unterstellt. Die Landesregierung hat aber in ihrem Bericht vom 10.02.2010 dargestellt, dass 75 % nur **im Einzelfall** möglich sind. Der Regelfördersatz selbst beträgt 60 %. Es wird von der Verwaltung auch nicht deutlich dargestellt, wie hoch die Folgekosten (einschließlich Abschreibungen und Zinsen) der Investitionen sind.

Da bis zum Prüfungszeitpunkt kein Investor in Sicht ist und auf Grund der schlechten betriebswirtschaftlichen Zahlen auch kaum darauf Aussicht besteht, sollte die HL in Erwägung ziehen, die Flughafen-Auflösung abzuwickeln.

Lübeck, 23. März 2010

14.95.02.07.15.03

ce/schö/kn/bu

Joachim Schönfeld

Karl-Heinz Cers

Rita Schönfeld

1.203 Beteiligungscontrolling

Lübeck, den 24.03.2010

Auskunft:

Jörg Kaminski

Tel.: 2031; Fax 2039

eMail: joerg.kaminski@luebeck.de

Az: 203.42.FLG.14

Oliver Groth

Tel.: 1002; Fax: 1009

e-mail: oliver.groth@luebeck.de

**An das
Rechnungsprüfungsamt**

**Stellungnahme zum RPA-Prüfungsbericht:
„Wirtschaftliche Situation der Flughafen Lübeck GmbH“**

Zum RPA-Prüfbericht wird wie folgt Stellung genommen:

Am 22.03.2010 fand eine Schlussbesprechung mit dem Bürgermeister und dem RPA in den Diensträumen des Bürgermeisters statt. In diesem Gespräch wurde ggü. dem RPA auf Sachverhalte hingewiesen, die sachlich nicht richtig, undifferenziert oder unzulässig verkürzt dargestellt wurden oder wo nicht nachvollziehbare und nicht belegbare Schlussfolgerungen gezogen worden sind. Weder wird in dem Prüfbericht auf die Schlussbesprechung hingewiesen, noch ist nur im Ansatz zu erkennen, dass diese Hinweise berücksichtigt bzw. abgewogen worden sind. Das stellt einmal mehr die Sinnhaftigkeit dieser Schlussbesprechungen in Frage, wenn sie mehr sein sollen als obligatorische Alibiveranstaltungen.

Zu 5.1.2 Vermögenslage

Das RPA verweist auf seine Empfehlung aus dem Jahr 2001, „dass Investitionen nur getätigt werden sollten, wenn sie nachweislich rentabel sind und somit den Jahresunterschuss mindern.“ Dieser Aussage ist im Kern zuzustimmen. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass es sich bei öffentlichen Infrastrukturvorhaben um langfristige Investitionsmaßnahmen handelt, die über einen Zeitraum von 15-20 und mehr Jahren zu betrachten sind, und über diesen langen Zeitraum zu refinanzieren wären. Demgemäß erwirtschaften öffentliche Infrastrukturvorhaben erst langfristig ihre Renditen, sei es betriebswirtschaftlich oder regionalökonomisch. Anders wären beispielsweise auch die notwendigen städt. Investitionen in den Hafenausbau in einer Größenordnung von annähernd 340 Mio. € seit 1990 nicht zu rechtfertigen gewesen. Hinzu kommen in etwa ähnlicher Größenordnung die Investitionen in die Suprastruktur durch den Hafenbetreiber.

Die Verwaltung konnte sowohl mit dem Take Off-Konzept als auch mit dessen Fortschreibung aufzeigen, dass bei steigenden Passagierzahlen die wirtschaftliche Nachhaltigkeit trotz Investitionen nachgewiesen werden kann und damit auch die Reduzierung von Verlusten bis hin zur Realisierung von Jahresüberschüssen. Zu dieser Grundaussage nimmt das RPA keine Stellung.

Die Darstellung der 32,8 Mio. € per 31.03.2009 als Verbindlichkeit kann zu Missverständnissen führen. Vielmehr wäre zum Verständnis der Hinweis hilfreicher gewesen, dass es sich hier um Verbindlichkeiten der FLG ggü. dem Gesellschafter handelt. Ansonsten hat die FLG außer normalen vergleichsweise geringen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistung keine weiteren Verbindlichkeiten. Die Zinsaufwendungen der FLG betreffen deshalb Zinsen auf die Gesellschafterdarlehen, die von Infratil übernommen worden sind und nunmehr einen Zahlungsanspruch der HL ggü. der FLG darstellen.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Bürgerschaft es bisher ablehnt, einen Rangrücktritt zu erklären. Das war bei Abfassung des Prüfberichts schon bekannt. Eine klare Positionierung des RPA in dieser Frage wäre hilfreich gewesen.

Zu 5.1.3 Haushaltsverantwortung

Das RPA führt aus, dass i.d.R. der Bürgermeister die Interessen der HL in der Gesellschafterversammlung vertritt. Das ist eine unzutreffende Aussage. Bei Durchsicht der Protokolle der Gesellschafterversammlungen der FLG wäre dem RPA aufgefallen, dass der Bürgermeister niemals persönlich an einer Gesellschafterversammlung teilgenommen hat. Hiervon unberührt bleibt seine Gesamtverantwortung. Wie auch bei anderen städtischen Gesellschaften üblich, wird der Bürgermeister i.d.R. durch die für die Gesellschaften zuständigen Senatoren oder von einem Vertreter des Beteiligungscontrollings vertreten.

Zu 5.2.2 Abschreibungen

Das RPA behauptet, dass die „Entwicklung der Abschreibungen bis 2015 im Businessplan zu positiv dargestellt“ worden sind.

Der RPA geht in seinen Berechnungen davon aus, dass die im Anlagevermögen der Flughafen Lübeck GmbH dargestellten 6,6 Mio EUR (Anlagen im Bau) im Wesentlichen mit den ILS-Investitionen in Zusammenhang stehen und somit ab spätestens 2011 der Abschreibung unterliegen.

Diese Aussage ist unzutreffend.

Die in den Anlagen im Bau aufgeführten 6,6 Mio sind zu ca. 70% Planungs- / Beratungs- / Gutachterkosten, die durch das 2. Planfeststellungsverfahren verursacht worden sind. Diese Planungskosten umfassen zum einen die geplante Ausbausituation "Luftseite" (Verlängerung Start- / Landbahn, Ausbau Vorfeld, Entwässerung) sowie auch die Kosten für die geplante Ausbausituation "Landseite" (B-Plan, Erweiterung Parkplätze, Herstellung Straßenknotenpunkte, Abfertigungsterminals).

Diese Kosten werden entsprechend der Umsetzung den einzelnen Maßnahmen zugeordnet werden und erst mit Fertigstellung dieser Maßnahmen der Abschreibung unterliegen. Nach dem ursprünglichen Take Off-Konzept, worauf sich die Aussage des RPA bezieht, sollten diese Maßnahmen nicht kurzfristig umgesetzt werden. In der Fortschreibung des Take Off-Konzeptes wurden landseitig Teilmaßnahmen bei der Abschreibung berücksichtigt.

Die bereits getätigten Investitionen zur Umsetzung ILS CAT II sowie die zukünftigen Investitionen werden nach Beendigung der Erprobungsphase mit Inbetriebnahme der Investition umgebucht werden und unterliegen somit der Abschreibung und sind entsprechend bei den Abschreibungen abgebildet worden.

Zu 5.2.3 Mediationsvereinbarung

Das RPA führt aus, dass die 2. Rate über 1,25 Mio. € bei Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses in 2010 fällig wird. Das ist nicht richtig. Der Planfeststellungsbeschluss liegt bereits seit dem 27.02.2009 vor. Vielmehr sieht die Mediationsvereinbarung vor, dass die 2. Rate innerhalb von vier Wochen nach Beginn der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses durch Baumaßnahmen oder spät. bei Bestandskraft fällig wird.

Zu 5.2.4 Passagierzahlen

Das RPA behauptet, dass die Passagier- und Umsatzzahlen zu positiv dargestellt sind. Die unterstellten Passagier- und Erlöszahlen aus dem Take Off-Konzept und seiner Fortschreibung sind plausibel. Die Passagierzahlen beruhen auf Angaben der Fluggesellschaften, die derzeit Lübeck anfliegen, und sind sogar eher konservativ angesetzt worden. Der Flughafen Lübeck war im vergangenen Jahr der am zweitstärksten wachsende Flughafen (+29 %), gemessen an den Passagierzahlen in Deutschland. Wenn das RPA die Tabelle 5 des Take Off-Konzeptes in seine Überlegungen

einbezogen hätte, wäre aufgefallen, dass sich die tatsächlichen Passagierzahlen im Zeitraum 01-10/2009 besser als im Plan entwickelt haben. Ab Oktober 2009 konnte schon beobachtet werden, wie die Passagierzahlen angesichts der anhaltenden öffentlichen Diskussion über die Schließung des Lübecker Flughafens, die zu einer messbaren Verunsicherung bei den Kunden geführt hat, gesunken sind. Dieser Umstand führte dann auch dazu, dass die Passagierzahlen für den Zeitraum 2010-2015 neu zu bewerten waren.

Das RPA versäumt denn auch die Gründe zu benennen, warum in der Vergangenheit die geplanten Passagierzahlen von den tatsächlichen Passagierzahlen abgewichen sind. Das lag zum einen im gescheiterten ersten Planfeststellungsverfahren und in der Folge an der langwierigen Dauer des 2. Planfeststellungsverfahrens, das sich nahezu über 4 Jahre hinzog. Es war immer klar, dass die signifikanten Steigerungen bei den Passagierzahlen nur möglich sind bei der Einrichtung einer Base zur Stationierung von Verkehrsflugzeugen. Das setzt aber die Umsetzung eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss voraus, um interessierten Fluggesellschaften die notwendige Planungssicherheit zur Errichtung einer Base zu verschaffen. Es gab also immer objektive Gründe, die den Flughafen daran gehindert haben, sein Potenzial ausschöpfen zu können.

Die Erlössteigerungen für die Jahre 2010-2015 sind anders als vom RPA dargestellt durchaus plausibel. Denn das RPA lässt in seiner Betrachtung außer acht, dass die Geschäftsmodelle von Flughäfen allgemein darauf abstellen, zunehmend im sogenannten Nonaviation-Bereich ihre Erlöse zu erwirtschaften, so auch der Flughafen Lübeck. Ein Indiz für dieses Geschäftsmodell ist, dass im Allgemeinen 60-80 % der Ergebnisbeiträge im Nonaviation-Bereich erzielt werden. So ist auch zu erklären, warum der Flughafen Hamburg zwischen seinen neuen Terminals eine Einzelhandels-Plaza errichtet hat oder der Flughafen Frankfurt/Main in einem neuen Fluggaststeig ein Einzelhandelszentrum integriert.

Der Erlösanteil des Non-Aviation-Geschäfts lag bei der FLG im Geschäftsjahr 2007 noch bei 37 % und ist mittlerweile auf 50 % (2009) gestiegen. Das hängt ursächlich damit zusammen, dass erst seit kurzer Zeit die Erlöspotenziale aus den Parkplätzen (erst seit 2004 kostenpflichtig für die Nutzer) und Handelsbereich (seit 2007) konsequent ausgeschöpft werden (z.B. Shops/Gastronomie im Abflugbereich). Mit steigendem Passagieraufkommen steigt auch proportional die Nachfrage nach Angeboten im Nonaviation-Bereich.

Zu 5.3 Strategie

Das RPA behauptet, dass „die FLG auf Sicht nicht in der Lage sein wird“, im Landlord-Modell Zinsen und Abschreibungen zu erwirtschaften. Es ist nicht erkennbar, worauf diese Behauptung des RPA aufbaut, wenn zu bedenken ist, dass auch hier wie unter 5.1.2 die Aussage gilt, dass Infrastrukturkosten über einen langen Zeitraum refinanziert werden. Wie bei jedem Infrastrukturvorhaben entstehen Anlaufverluste und für die Wirtschaftlichkeit ist ein bestimmtes Volumen bzw. Grundauslastung Voraussetzung. Das gilt im Übrigen auch für den Hafen. Selbst aus der Fortschreibung des Take Off-Konzepts wird ersichtlich, dass ab einem Passagiervolumen von 1,6 Mio. die FLG die Infrastrukturkosten zum Teil aus eigener Kraft erwirtschaften kann. Mit zunehmenden Passagierzahlen wird analog die Eigenfinanzierungskraft der FLG langfristig zunehmen. Bislang wurde der FLG nicht die Chance eingeräumt, sich am Markt zu etablieren.

Das RPA hat keine plausiblen Gründe vorgelegt, die gegen diese Annahme sprechen würde.

Zu 5.4 Low Cost Carrier

Das RPA stellt die Behauptung auf, dass mehr Geld von angeflogenen Flughäfen an die Airline fließt als umgekehrt. In diesem Zusammenhang wird auf die Marketingzuschüsse an Fluggesellschaften hingewiesen. Das RPA bleibt hier den Nachweis schuldig, wie es zu dieser Behauptung kommt.

Zunächst verkennt das RPA, dass das Geschäftsmodell von Flughäfen neben der Flugzeugabfertigung darauf abzielt, Fluggesellschaften als Frequenzbringer für das ertragsstarke Non-Aviation-Geschäft zu sehen.

Bei den vom RPA angesprochenen Marketingzuschüssen der HL handelte es sich um sogenannten Marketingsupport, der temporär für die Bewerbung von neuen Fluglinien und der Destination Lübeck eingesetzt worden ist. Der Empfänger des Marketingsupports – in diesem Falle die Lübeck anfliegenden Fluglinien – waren vertraglich verpflichtet, als Gegenleistung in doppelter Höhe des gewährten Marketingsupports Werbung für den Standort Lübeck zu machen. Hiervon hat am Ende der Lübecker Tourismus profitiert, der mit 15.000 Beschäftigten neben dem Hafen, der Gesundheits- und Ernährungswirtschaft zu den stärksten Wirtschaftsfaktoren der Hansestadt Lübeck gehört.

Für die Entrichtung der Lande-, Vorfeld und Passagierentgelte ist maßgeblich die öffentlich bekanntgemachte und von der Luftaufsichtsbehörde genehmigte Entgeltordnung, die diskriminierungsfrei für jede Fluggesellschaft gilt.

Der Gesamterlös pro abfliegenden Passagier lag bei der FLG 2009 bei rund 12 €. Zuschüsse irgendwelcher Art an die Fluggesellschaften sind in dem betreffenden Jahr nicht erfolgt, so dass die eingangs erwähnte Behauptung des RPA jeder Grundlage entbehrt. Selbst wenn dem so sein sollte, ist auszuschließen und rein rechnerisch auch nicht vorgekommen, dass die Höhe von Marketing-supportmitteln die der Erlöse übersteigt.

Mit Ryanair hat die FLG einen starken Partner gefunden, der sich am Markt durchgesetzt hat und aller Wahrscheinlichkeit nach weiterhin behaupten wird. Im Gegensatz zu anderen Regionalflughäfen profitiert der Flughafen von seiner einzigartigen Nähe zur zweitgrößten Metropole Deutschlands und der sehr guten Verkehrsanbindung. Diese Marktposition ist für Ryanair nicht austauschbar, und deshalb ist diese Fluggesellschaft weiterhin auf diesen Standort angewiesen und am Ausbau seines Geschäfts hier in Lübeck interessiert.

Die Abhängigkeit von Ryanair ist ursächlich darin begründet, dass für die Ansiedlung von anderen Fluggesellschaften die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zur Einrichtung einer Base fehlt. Das haben in der Vergangenheit verschiedene Kundenbefragungen der FLG ergeben.

Nicht zutreffend ist die Behauptung des RPA, „dass Ryanair nicht vorhat, eine Basis in Lübeck zu installieren.“ Mit Schreiben vom 6. August 2009 hat Ryanair eine Absichtserklärung über Eckpunkte abgegeben, unter welchen Bedingungen sie bereit sind, eine Basis einzurichten und bestimmte Passagiervolumina über Lübeck abzufertigen. Wie bereits im Take Off-Konzept dargestellt, handelt es sich hier im Wesentlichen um:

- Verlegung der Landeschwelle um 120 m nach Westen
- Installation und Inbetriebnahme von ILS CAT II/III
- Vorhaltung eines Hangars oder eine Fläche zur Errichtung eines Hangars zur Verfügung zu stellen.

Für die Verlegung der Landeschwelle und die Installation und Inbetriebnahme ILS CAT II/III ist die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses notwendig.

Diesen Willen zur Einrichtung einer Basis hat Ryanair verschiedentlich erneuert, zuletzt im Rahmen einer Pressekonferenz am 26. Februar 2010 am Flughafen Lübeck. Die FLG ist nunmehr in der Bringschuld, die Voraussetzungen zu schaffen. Angesichts der politischen Beschlusslage kann zum jetzigen Zeitpunkt die FLG ggü. Ryanair nicht erklären, dass die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Basis erfüllt werden können.

Zu 6 Zusammenfassung

Ziff. 2: Das RPA führt aus, dass zur Finanzierung von Investitionen Fremdmittel aufgenommen wurden. Unter Fremdfinanzierung wird im Allgemeinen die Aufnahme von Darlehen bzw. Krediten bei Banken verstanden. Das ist nicht zutreffend. Die Investitionen wie auch der Betrieb wurden in der Vergangenheit (2004-2009) über Gesellschafterdarlehen finanziert.

Ziff. 3: An anderer Stelle wurde schon der Auffassung des RPA widersprochen, dass die Abschreibungen zu niedrig bemessen sind. Ferner stimmt die Aussage nicht, dass die Investitionen fremdfinanziert wurden. Vielmehr wurden die Investitionen über Gesellschafterdarlehen finanziert. Das

RPA bleibt eine Aussage schuldig, warum der Zinsaufwand zu niedrig angesetzt ist. Es ist pure Spekulation, ob das derzeitige Zinsniveau steigt, nicht steigt oder sogar fällt. Der Refinanzierungszinssatz der EZB liegt zurzeit zw. 1,00 und 1,75 %. Die Umlaufrendite für langfr. öffentliche Anleihen bei 3,3 %. Die HL finanziert den Putoptionskaufpreis über 26 Mio. € mit 3,99 % (30-jährige Zinsbindung). In diesem Sinne ist der Zinssatz von 4,5 % auf die Gesellschafterdarlehen, der von der FLG zu zahlen ist, mehr als auskömmlich bemessen.

Ziff. 4: Der Darstellung des RPA wird wie bereits an anderer Stelle erwähnt widersprochen, dass die Erlössituation zu positiv gesehen wird. Das RPA kann nicht den zwingenden Nachweis führen, dass ihre Einschätzung zutreffend ist.

Ziff. 6: Würde dem Weg des RPA gefolgt werden, die Gesellschafterdarlehen in Höhe von 33 Mio. € abzuschreiben, würde die FLG im Ergebnis entschuldet sein. Das würde die Aussichten für die Veräußerung der FLG an einen Investor verbessern. Gleichzeitig würde das Ergebnis der FLG durch den Wegfall der Zinslast um rund 1,5 Mio. € (2010) entlastet werden.

Zu 7 Schlussbemerkung

Es wird der Darstellung des RPA widersprochen, dass es sich bei der Sanierung der Rollwege um einen Instandhaltungsaufwand handelt, der nicht förderfähig ist. Zwar ist richtig, dass Instandhaltungsaufwendungen nicht förderfähig sind. In der Fortschreibung des Take Off-Konzepts wurde aber für die Jahre 2011-2013 dargelegt, dass die Rollwege A-C abgängig sind und neu aufgebaut werden müssen. Diese Ersatzinvestitionen sind aktivierungsfähig und erhöhen den Standard und die Luftverkehrssicherheit. Damit sind die Investitionen im Grundsatz auch förderfähig.

Das Land hat erklärt, den Flughafenausbau mit Investitionszuschüssen zu unterstützen. Dafür hat das Land einen Regelförderungssatz von 60 % in Aussicht gestellt. Bei Projekten mit besonderer landespolitischer Bedeutung kann die Förderung bis auf 75 % angehoben werden. Auf Grund der vielfältigen Aussagen des Landes zum Flughafen Lübeck wurde unterstellt, dass der Flughafen Lübeck als einziger Verkehrsflughafen des Landes von besonderer landespolitischer Bedeutung ist. Das bezeugen nicht zuletzt die finanziellen Anstrengungen des Landes in der Vergangenheit für die Verkehrsanbindung des Flughafens (u.a. B 207neu, Bahnhaltepunkt). Es wäre seitens der HL geradezu fahrlässig, hierauf nicht ggü. dem Land zu drängen, da das Land eine direkte finanzielle Beteiligung nach wie vor ablehnt, gleichzeitig aber die regionalpolitische Bedeutung für die Wirtschaft und den Tourismus und das Potenzial von Lübeck-Blankensee als zweitwichtigsten Flughafen in der Metropolregion Hamburg anerkennt und an seiner Weiterentwicklung stark interessiert ist. Der Wirtschaftsminister hat eine Förderung von 75 % in Aussicht gestellt. Eine verbindliche Aussage kann es selbstverständlich erst nach Vorlage eines Förderantrags geben. Hierzu sind zurzeit der FLG auf Grund der Beschlusslage der Bürgerschaft die Hände gebunden.

Die Zinsen und Abschreibungen für die geförderten Maßnahmen sind in die Businessplanung eingeflossen. Es wird deshalb dem Eindruck des RPA widersprochen, dass dieses unterlassen worden ist.

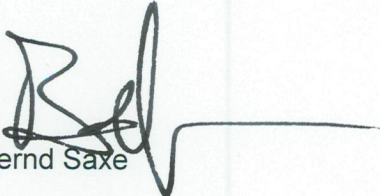
Das RPA empfiehlt, den Flughafen abzuwickeln. Es sei einmal dahin gestellt, ob dem RPA diese Aussage überhaupt zusteht; die dem Bürgerentscheid vorgreift und mehr den Charakter einer Meinungsäußerung hat als dem einer sachlich fundierten Schlussfolgerung. Es wäre zumindest zu erwarten gewesen, das Abwicklungsszenario der Betriebsfortführung gegenüber zu stellen, um eine fundierte Aussage darüber treffen zu können, ob eine Abwicklung und Entlassung der Beschäftigten wirtschaftlicher ist als die Fortführung des Betriebs. Nur im Anschluss an diese Prüfung wäre ein Urteil zulässig, welche Handlungsoption am Ende wirtschaftlicher ist.

An dieser Stelle sollte darauf hingewiesen werden, nicht nur die betriebswirtschaftliche Seite zu betrachten, sondern auch die volkswirtschaftliche bzw. regionalökonomische Seite zu untersuchen. Denn bei Infrastrukturvorhaben von öffentlicher Bedeutung, zu denen allgemein anerkannt neben dem Schienennetz, Straßen und Häfen auch Flughäfen gehören, steht im Vordergrund zumeist die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit und Nachhaltigkeit. Hierzu hat das RPA leider keine Aussage gemacht.

Insgesamt wäre es wünschenswert gewesen, wenn das RPA auch eine Aussage dazu getroffen hätte, ob nicht die HL durch eigenes Zutun bzw. Unterlassen dazu beigetragen hat, die derzeitige wirtschaftliche Situation der FLG mit herbei geführt zu haben.

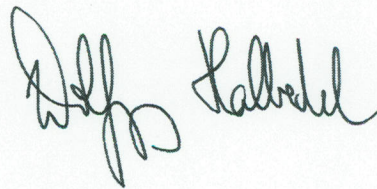
Hätte die HL frühzeitiger, mutiger und entschlossener die Voraussetzungen für die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses geschaffen und die entsprechenden Mittel bereit gestellt, wäre es u.U. in diesem Jahr schon möglich gewesen, eine Base einzurichten. Zudem hätten sich die Chancen der HL wesentlich verbessert, bereits zu diesem Zeitpunkt einen neuen Investor für die FLG zu finden.

Gerade der Hafen zeigt, wie durch entschlossenes Handeln die notwendige Infrastruktur geschaffen werden kann, um damit die Voraussetzung für ein nachhaltiges Wachstum, den Erhalt und die Schaffung von Beschäftigung zu schaffen. Bis zum Ausbruch der Weltwirtschaftskrise und in Zukunft nach deren Überwindung wird sich diese Entschlossenheit nicht zuletzt unter regionalökonomischen Gesichtspunkten aller Voraussicht nach bewährt haben.



Bernd Saxe

Bürgermeister



Wolfgang Halbedel

Senator und Erster stellv. Bürgermeister