

Bericht

» **Strategische Weiterentwicklung des Flugplatzes Magdeburg – Durchführung eines Variantenvergleichs**

im Auftrag der Stadt Magdeburg

Kienbaum Management
Consultants GmbH
Georg-Glock-Straße 8
D-40474 Düsseldorf

Düsseldorf, den 09.02.2005

» Inhalt

Inhalt

1.	Projektauftrag und Projektziele	7
1.2	Projektorganisation	8
2.1	Flugplatz Magdeburg und FMG	9
2.2	Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Flugplatzes Magdeburg und der FMG	15
3	Darstellung der Varianten	18
3.1	Variante 1: Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg ohne Landesmittel – Finanzierung durch städtische Mittel	18
3.1.1	Beschreibung der Variante	18
3.1.2	Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen	18
3.1.3	Investitionsbedarf	21
3.1.4	Finanzierung	23
3.1.5	Rechtliche Aspekte	24
3.1.6	Sonstige Rahmenbedingungen	25
3.1.7	Bewertung	25
3.1.8	Variante 1b: Finanzierung des Ausbaus über von der Stadt verbürgte Kredite	27
3.1.9	Variante 1c: Finanzierung des Ausbaus unter Beteiligung von Investoren	29
3.2	Variante 2: Beibehaltung des Status Quo am Verkehrslandesplatz Magdeburg	30
3.2.1	Beschreibung der Variante	30
3.2.2	Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen	31
3.2.3	Investitionsbedarf	32
3.2.4	Finanzierung	32
3.2.5	Bewertung	33
3.2.6	Variante 2b: Beibehaltung des Status Quo und Dienstleistungsvertrag mit den Flughafen Cochstedt	33
3.2.7	Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen	35
3.3	Variante 3: Rückführung des Flugplatzes Magdeburg auf die Privat- und Sportluftfahrt	37
3.3.1	Beschreibung der Variante	37
3.3.2	Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen	37
3.3.3	Investitionsbedarf	39
3.3.4	Finanzierung	39

3.3.5	(Steuer-) rechtliche Aspekte	39
3.3.6	Bewertung	40
3.4	Variante 4a: Zusammenführung des Flughafens Cochstedt und des Verkehrslandeplatzes Magdeburg in eine Betreibergesellschaft	41
3.4.1	Beschreibung der Variante	41
3.4.2	Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen	42
3.4.3	Investitionsbedarf	44
3.4.4	(steuer-) rechtliche Aspekte	45
3.4.5	Bewertung	46
3.4.6	Variante 4b: Zusammenführung und Einbringung als eigenständige Tochtergesellschaft der Mitteldeutschen Flughafen AG	47
3.4.7	Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen	49
3.4.8	(Steuer-) rechtliche Rahmenbedingungen	50
4	Bewertung der Risiken	52
4.1	Vorgehen	52
4.2	Variante 1: Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg ohne Landesmittel.	52
4.3	Variante 2: Beibehaltung des Status quo am Verkehrslandeplatz Mageburg	53
4.4	Variante 3: Rückführung des Flugplatzes Magdeburg auf die Privat- und Sportluftfahrt	55
4.5	Variante 4a: Zusammenführung des Flughafens Cochstedt und des Verkehrslandeplatzes Magdeburg in einer Betreibergesellschaft	55
4.6	Variante 4b: Zusammenführung und Einbringung als eigenständige Tochtergesellschaft der Mitteldeutschen Flughafen AG.	56
4.7	Gesamtbewertung	57
5	Neuausrichtung des Flugplatzes Magdeburg	59
5.1	Strategische Aspekte der Neuausrichtung	59
5.2	Organisatorische Alternativen der Neuausrichtung des Flugplatzes Magdeburg	61
5.2.1	Optimierung der FMG	62
5.2.2	Trennung in Betriebsgesellschaft und Immobiliengesellschaft	68

Strategische Weiterentwicklung des Flugplatzes Magdeburg

5.2.3	Eingliederung des Flugplatzes der Stadt Magdeburg in die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH	71
6	Zusammenfassung und Bewertung	75

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Kurzcharakteristik der FMG.....	9
Tabelle 2:	Gewinn- und Verlustrechnung der FMG 2000 bis 2003 (Jahresabschlüsse).....	11
Tabelle 3:	Der FMG gewährte Fördermittel im Rahmen des Infrastrukturausbaus (nur GA-I/EFRE).....	14
Tabelle 4:	Prognose der Flugbewegungen und der Passagierzahlen für den Flughafen Magdeburg bis 2015.....	19
Tabelle 5:	Geschäftsplanung der FMG bis 2007.....	20
Tabelle 6:	Geschäftsentwicklung der FMG bis zum Jahr 2008.....	21
Tabelle 7:	Investitionsbedarf 2005 - 2009.....	22
Tabelle 8:	Kapitalkosten Finanzierung Landesanteil 2005 - 2009.....	24
Tabelle 9:	Finanzierungsbedarf FMG 2005 - 2009.....	27
Tabelle 10:	Verlustübernahme 2005 - 2009.....	28
Tabelle 11:	Nettozuschuss der Stadt Magdeburg an die FMG 2005 - 2009.....	28
Tabelle 12:	Flugbewegungen und Passagiere im Jahr 2003.....	31
Tabelle 13:	Geschäftsplanung Variante 2.....	32
Tabelle 14:	Geschäftsplanung Variante 2b 2005 - 2007.....	35
Tabelle 15:	Bewertung der Varianten im Überblick.....	58
Tabelle 16:	Geschäftsentwicklung FMG (optimiert).....	67
Tabelle 17:	Geschäftsentwicklung FMG konzentriert auf Flugplatzbetrieb.....	70

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsansatz.....	8
Abbildung 2: Flughafengesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH	44
Abbildung 3: Mitteldeutsche Flughafen AG	47
Abbildung 4: Mitteldeutsche Flughafen GmbH (erweitert).....	47
Abbildung 5: Varianten und Landebahnlänge	58
Abbildung 6: Organisationsalternativen	61
Abbildung 7: Organigramm der MVB.....	68

1. Projektauftrag und Projektziele

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt über einen Flugplatz, der seit dem Jahr 1991 von der Flugplatz Magdeburg GmbH (FMG) betrieben wird. Vor dem Hintergrund einer eingeschränkten Nutzbarkeit, einem anstehenden Investitionsbedarf und veränderten Markt-, Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen in der Luftfahrt hat die Landeshauptstadt Magdeburg der Kienbaum Management Consultants GmbH den Auftrag erteilt, unterschiedliche Varianten der strategischen Weiterentwicklung des Flugplatzes in Magdeburg zu untersuchen und zu bewerten. Ziel dieser Beauftragung war, der Landeshauptstadt eine Entscheidungshilfe zu geben, welche der Varianten präferiert und unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten weiterverfolgt werden sollte. Im Einzelnen bedeutete dies:

- » Beschreibung der unterschiedlichen Varianten der zukünftigen Ausrichtung des Flugplatzes und Analyse der betriebswirtschaftlichen, finanzierungsbezogenen, (steuer-) rechtlichen und förderrechtlichen Ausgestaltung
- » Plausibilisierung der betriebswirtschaftlichen, finanzierungsbezogenen, (steuer-) rechtlichen und förderrechtlichen Ausgestaltung der einzelnen Varianten und Aufzeigen der jeweiligen Stärken und Schwächen
- » Bewertung der Risiken – insbesondere unter dem Aspekt des wirtschaftlichen Risikos - und Ableitung von Konsequenzen für die Umsetzung der unterschiedlichen Varianten
- » Durchführung einer Gesamtbewertung und Ausweis einer zur Umsetzung empfohlenen Variante (Vorzugsvariante)
- » Darstellung von alternativen Möglichkeiten, wie die bevorzugte Variante organisatorisch umgesetzt werden kann, und Bewertung der Wirtschaftlichkeitseffekte.

Insgesamt wurden vier Varianten – mit z. T. weiteren Teilvarianten – der vorab beschriebenen Prüfung und Auswahl unterzogen.

1.1 Vorgehensweise im Projekt

Die Vorgehensweise im Projekt hat sich an dem nachstehend abgebildeten Untersuchungsansatz ausgerichtet:

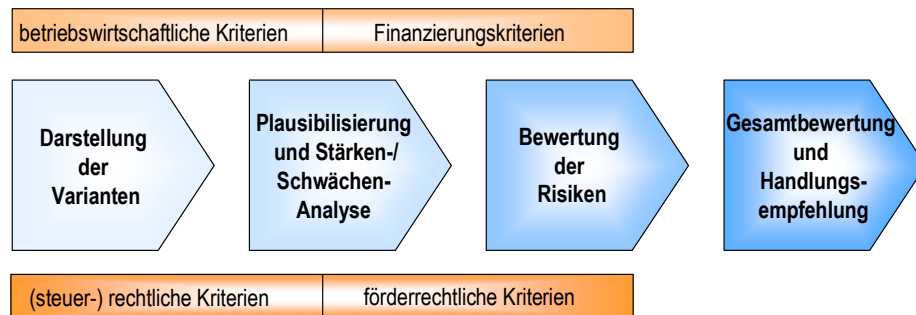


Abbildung 1: Untersuchungsansatz

Der von Kienbaum vorgeschlagene Untersuchungsansatz umfasst die nachstehenden Projektphasen:

1. Phase: Darstellung der Varianten und erste Grobanalyse
2. Phase: Plausibilisierung der Varianten und Stärken-/Schwächen-Analyse
3. Phase: Bewertung der Risiken
4. Phase: Gesamtbewertung und Handlungsempfehlung

Der Beginn dieses Projektes war am 07. Dezember 2004, Anfang Februar 2005 wurde der Endbericht vorgelegt.

1.2 Projektorganisation

Die Projektverantwortung auf Seiten der Landeshauptstadt Magdeburg lag bei Herrn Dr. Andreas Brakmann (Dezernat für Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit).

Für die Kienbaum Management Consultants GmbH hat Herr Dr. Volker Belzer die Projektleitung wahrgenommen. Im Projektteam mitgearbeitet haben Frau Dipl.-Volkswirtin Birgit Schultz und Herr Dr. Felix Jasper Neuling (Allrevision Dornhoff Kloss und Partner Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft).

Wir möchten an dieser Stelle ausdrücklich Herrn Dipl.-Ing. Peter Fechner, Geschäftsführer der FMG, für die vertrauensvolle, offene und kompetente Zusammenarbeit danken.

2. Gegenwärtige Situation des Flugplatzes Magdeburg und der FMG

2.1 Flugplatz Magdeburg und FMG

Die Stadt Magdeburg verfügt über einen Flugplatz bzw. Verkehrslandeplatz, der seit Juli 1991 von der Flugplatz Magdeburg GmbH (FMG) betrieben wird. Seit 1995 ist die FMG auch Eigentümerin des Flughafengeländes mit einer Fläche von 83 ha (einschließlich der Gebäude), zudem entwickelt die FMG ein Gewerbegebiet mit einer Fläche von 4 ha. Die FMG ist mit einem Stammkapital von 7,8 Mio. EURO ausgestattet, das vollständig eingebracht wurde. Die Stadt Magdeburg ist alleiniger Gesellschafter der FMG und deckt den jährlichen Fehlbedarf der Gesellschaft durch einen Betriebskostenzuschuss. Aktuell sind 13 Personen und ein Geschäftsführer in der Gesellschaft beschäftigt.

Gründungsdatum	11-01-1991
Geschäftsaufnahme	7/1991 (betriebliche Verantwortung über den Verkehrslandeplatz)
Geschäftszweck	Betrieb und Unterhaltung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg für den Geschäftsverkehr, den privaten Luftverkehr und Förderung der Luftfahrt auf diesem Flugplatz sowie alle damit zusammenhängenden Geschäfte
Gesellschafter	Stadt Magdeburg (Alleiniger Gesellschafter)
Aktueller Gesellschaftsvertrag	29.11.95
Eigentumsverhältnisse	Seit 1995 Eigentümerin des rd. 83 ha großen Flugplatzgeländes nebst aufstehender Gebäude
Sonstige Flächen und Aufgaben	Entwicklung eines Gewerbegebietes am Flughafen (rd. 4 ha)
Stammkapital	7,8 Mio. Euro
Bilanzsumme	9,9 Mio. Euro (2003)
Jahresfehlbetrag	-0,61 Mio. Euro (2003). Der Ausgleich der Fehlbeträge erfolgt über einen Betriebskostenzuschüsse der Stadt Magdeburg.
Beschäftigte	1 Geschäftsführer, 13 Beschäftigte

Tabelle 1: Kurzcharakteristik der FMG

Die betriebswirtschaftliche Situation hat sich im Zeitraum 2000 bis 2003 wie folgt entwickelt: Das Ergebnis hat sich im gesamten Zeitraum nur geringfügig verschlechtert (-2,2%). Diese Entwicklung setzt sich zusammen aus annähernd konstanten Aufwendungen und einem Rückgang von rund 10 % bei den Erträgen.

Alle Posten der Ertragsseite sind im Vergleich zum Jahr 2001 rückläufig.

- » Die Erlöse aus Mieten sind geringfügig unter 3% zurückgegangen. Im Vergleich zur insgesamt angespannten Lage auf dem Markt für Büro- und Gewerbeimmobilien in der Stadt Magdeburg bzw. im Land Sachsen-Anhalt spricht dieser Wert für eine hohe Kundenbindung und eine spezifische Attraktivität am Standort. Die Mieterlöse beziehen sich auf insgesamt 23 Verträge, wobei 5 Verträge geringfügig (d.h. unter 100 EURO netto p. Monat) sind. Hauptmieter ist mit deutlichem Abstand (11.700 EURO p. Monat netto) die Polizeihubschrauberstaffel. Die restlichen Einnahmen verteilen sich auf weitere 9 luftverkehrsaffine Unternehmen (z.B. Flugdienst, Flugtechnik, etc.) sowie insgesamt 13 Verträge für andere Gewerbetreibende. Die Erlöse resultieren jeweils zur Hälfte aus flugaffinen und sonstigen Gewerbetreibenden.
- » Die Erlöse aus dem Flugverkehr und flugaffinen Dienstleistungen (Lande- und Abstellgebühren, Verkauf von Kraftstoffen) sind jeweils um 10% deutlich zurückgegangen, folgen allerdings den allgemeinen Entwicklungen im Flugverkehr. Hinzu kommt, dass zwischenzeitlich betriebene Charterflüge nach Prag angesichts wirtschaftlicher Schwierigkeiten des Anbieters mittlerweile wieder eingestellt werden mussten und keine Linienflüge stattfinden.
- » Deutlich rückläufig waren nach einem Anstieg im Jahr 2001 die sonstigen betrieblichen Erträge mit knapp 15% im gesamten Zeitraum.

Bezogen auf die Erlösstruktur stellt sich die FMG hauptsächlich als Immobilienverwaltungsunternehmen dar. Auf diesen Bereich entfallen mit steigender Tendenz fast 60% der Erträge. Dies erklärt sich aus einerseits rückläufigen Flugverkehren und aus der Tatsache, dass die Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur und –leistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge erfolgen und nicht kostendeckend sind. Bei gegebener Struktur werden das Ergebnis der Geschäftstätigkeit und damit der Zuschussbedarf maßgeblich durch den Erfolg des Vermietungsgeschäftes bestimmt.

Die Aufwendungen insgesamt sind im betrachteten Zeitraum annähernd konstant geblieben. Die Entwicklung setzt sich zusammen aus einem deutlichen Anstieg der Personalaufwendungen (rd. 12%), mittleren Steigerungen beim Materialaufwand (rd. 5%) sowie einem deutlichen Rückgang (mehr als 20%) bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Die Zahlen verdeutlichen, dass die Bereitstellung und der Betrieb der Infrastruktur bei gegebener Größe des Flughafens und trotz flexiblen Einsatzes des Personals ohne Abbau von Leistungen nicht kurzfristig an die Umsatz-

entwicklung angepasst werden kann. Die verfügbaren Mitarbeiter im technischen Bereich sind in den letzten Jahren auf alle im (Flug-)Betrieb anfallenden Arbeiten qualifiziert worden. Ebenfalls werden die Einsatz- und Arbeitszeiten flexibel der Nachfrage nach Flugbereitschaftsleistungen angepasst.

	2000 T€	2001 T€	2002 T€	2003 T€	2003 (2000= 100)	2000 % Struktur	2003 % Struktur
1. Umsatzerlöse	668,4	667,3	640,6	617,0	92,3		
Mieten	474,7	502,0	469,0	462,0	97,3	56,0	59,9
Land- und Abstellgebühren	150,1	130,7	137,0	120,0	79,9	17,7	15,6
Verkauf von Kraftstoffen	43,6	34,6	35,0	35,0	80,2	5,1	4,5
2. Sonstige betriebliche Erträge	179,9	266,5	121,0	154,0	85,6	21,2	20,0
3. Erträge gesamt	848,3	933,7	761,6	771,0	90,9	100,0	100,0
4. Materialaufwand	218,2	192,1	212,0	229,0	104,9	20,0	20,8
5. Personalaufwand	582,4	598,6	600,0	651,0	111,8	53,4	59,2
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	282,3	232,1	191,0	219,0	77,6	25,9	19,9
7. Sonstige Steuern	8,2	7,4	---	---	---	0,7	---
8. Aufwendungen gesamt	1091,1	1030,2	1003,0	1099,0	100,7	100,0	100,0
9. Zwischenergebnis	-242,8	-96,4	-241,4	-328,0	-135,1		
10. Abschreibung	-429,5	-437,2	-436,0	-401,0	-93,4		
11. Betriebsergebnis	-672,3	-533,7	-677,4	-729,0	-108,4		
12. Zinsaufwand	-72,1	-63,0	-53,0	-32,0	-44,4		
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-744,4	-596,6	-730,4	-761,0	-102,2		

Tabelle 2: Gewinn- und Verlustrechnung der FMG 2000 bis 2003 (Jahresabschlüsse)

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes Magdeburg hat der Stadtrat der Stadt Magdeburg im Jahr 1995 ein mehrstufiges Entwicklungskonzept erstellt, um den Verkehrslandeplatz zu einem Business Airport auszubauen. In der Folge wurden dann Investitionen zur Verbesserung der technischen Infrastruktur und der sonstigen Fazilitäten getätigt, u. a. wurde ein Gebäude für die Abfertigung erstellt sowie die erforderliche Ausstattung für den Instrumentenanflug eingeführt. Die Investitionen von insgesamt 13,8 Mio. EURO wurden zu ca. 43,5 % von der FMG getragen, die verbliebenen 56,5 % haben das Land Sachsen-Anhalt und die Stadt Magdeburg zu gleichen Teilen aufgebracht.

Trotz dieser erheblichen Investitionen ist der Magdeburger Flughafen nur eingeschränkt nutzbar, da weitere technische Ausstattung für Flugverkehre bei Schlechtwetterlagen fehlt und die Landebahn mit einer Länge von 1.000 Metern zu kurz für größere Flugzeuge ist. Zur Sicherung der Nutzungsmöglichkeiten für Charter- und Linienflugzeuge ab 2005 ist der Ausbau des Flughafens gemäß den Anforderungen der neuen europäischen Flugbetriebsvorschrift JAR-OPS1 für gewerbliche Verkehre notwendig. Zu erwarten ist, dass diese Anforderungen in weiteren Vorschriften der EU auch für private Verkehre erhoben werden.

Vor diesem Hintergrund wurde 1998 die Erweiterung des Flughafen Magdeburgs in ein Planfeststellungsverfahren gebracht und im Februar 2000 Plan festgestellt. Die damit verbundenen Planungen umfassen:

- » **Flughafenspezifische Maßnahmen:** Im Wesentlichen die Verlängerung der Landebahn und der zugehörigen Rollbahnen und damit verbundene Anpassungen, Neuordnungen und Ergänzungen der Infrastruktur auf dem Flughafengelände inklusive der inneren Erschließung. Die Maßnahmen werden durch die FMG durchgeführt.
- » **Teilverlegung der Bundesstraße B 71** als Voraussetzung für die Verlängerung der Landebahn. Die Maßnahme ist durchzuführen vom Land Sachsen-Anhalt, da das Teilstück nach Verlegung nicht mehr als Bundesstraße eingestuft wird.

Der Planfeststellungsbeschluss läuft im Juli 2005 formal aus, soweit nicht in erheblichem Umfang mit der Umsetzung der baulichen Maßnahmen begonnen wurde. Erste Maßnahmen zur Umsetzung wurden durch die FMG bereits durchgeführt. Inwieweit dies zu einem Erhalt des Planfeststellungsbeschlusses über 2005 hinaus möglich ist, ist derzeit noch unklar.

Eine gesicherte Finanzierung zum Ausbau der flughafenspezifischen Maßnahmen liegt bislang nicht vor. Die Stadt Magdeburg hat einen Anteil von 7,6 Mio. EURO bereits beschlossen. Ebenfalls sollten ursprünglich 4,9 Mio. EURO durch eine Förderung des Landes Sachsen-Anhalt sichergestellt werden. Entsprechende Förderanträge wurden durch die FMG im Dezember 2000 gestellt. Eine Bewilligung der Mittel ist bislang nicht erfolgt und erscheint nicht mehr zu erwarten (vgl. Ausführungen im nächsten Kapitel zur Position des Landes Sachsen-Anhalt).

Als weitere Maßnahme zur Finanzierung wurde eine Ausschreibung von 74,9 % der Gesellschafteranteile der FMG Anfang 2004 durchgeführt. Dies hat ebenfalls nicht zu einer perspektivischen Lösung geführt, da es zwar Anfragen gegeben hat, aber letztendlich keine Angebote abgegeben wurden.

Für Investitionen und Anschaffungen der FMG zum weiteren Betrieb wurden bislang im Rahmen folgender Förderanträge Investitionen getätigt:

- » Projektförderung von Investitionen in Öffentlichen Unternehmen mit Landesmitteln durch das MWSV. Bei insgesamt 1,46 Mio. DM (746 TEURO) förderfähigen Gesamtkosten wurden 0,907 Mio. DM (464 TEURO) Landesmittel für

die Komplettierung des Vorfeldes, Vorfeldkontrolle, Umzäunung und Flugbetriebsflächen sowie die Beschaffung eines Feuerwehrfahrzeugs.¹ eingesetzt.

- » Infrastrukturförderung im Rahmen der Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur² / Europäischer Fonds für regionale Entwicklung³ (EFRE 1994-1999). Mit insgesamt 6.639.500 DM Zuschuss aus Landes-, Bundes- und EU-Mitteln wurden im Zeitraum 1994 bis 1995 Infrastrukturmaßnahmen zum weiteren Ausbau des Flugplatz Magdeburg zum Business Airport gefördert.⁴

Die Förderung erfolgt jeweils mit spezifischen Zielen und Zweckbindungen. Für die künftige Ausrichtung des Flughafens Magdeburg sind deshalb u.a. auch die sich aus der Zweckbindung ergebenden Restriktionen bzw. deren finanzielle Auswirkungen zu berücksichtigen:

- » Hinsichtlich der **MWSV Förderung** gelten gemäß Zuwendungsbescheiden folgende Maßgaben: „...Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, innerhalb von 20 Jahren nach Fertigstellung der geförderten Maßnahmen jeder Veräußerung, Verpachtung, Vermietung oder Zweckentfremdung der Bewilligungsbehörde anzuzeigen und der Weisung Folge zu leisten“⁵.
- » Die Gewährung der Mittel im Rahmen des Infrastrukturausbaus durch das **Landesförderinstitut** erfolgte unter der Maßgabe der Einrichtung eines Business Airports. Durch die Schaffung geeigneter (wirtschaftsrelevanter) Verkehrsinfrastrukturen sollen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und des „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Region und ihrer Unternehmen verbessert und Arbeitsplätze gesichert und geschaffen werden. Dieses kann erreicht werden, solange am Flugplatz Magdeburg Geschäftsverkehre stattfinden. Bei einem Rückbau zu einem reinen Freizeit- und Sportflughafen in einer möglichen Variante wären zumindest ein Teil der ge-

1 Die Förderung erfolgte im Rahmen von zwei Antrags- bzw. Bewilligungsverfahren (Bewilligungsdati: 01.12.95, 18.07.97). Die angegebenen Daten sind Plandaten aus den jeweiligen Förderanträgen.

2 Auf Basis des 23. Rahmenplans

3 EFRE Förderperiode 1994-1999

4 Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen gefördert: Towergebäude, Vorfeldererweiterung, Befeuerung Start- und Landebahn, Instrumentenflugbetrieb, Anflugbefeuerung, Rollwege, Terminal für Fluggastabfertigung,

5 Vgl. Förderbescheide des MWSV

förderten Investitionen nicht zweckhaft und daher gegebenenfalls an das Land Sachsen-Anhalt, den Bund und die EU zurückzuzahlen.⁶

- » Die folgende Abbildung stellt die im Rahmen der Infrastrukturförderung durch das LFI gewährten Fördermittel dar. Von insgesamt 3,4 Mio. EURO Fördermittel wären rd. 1,8 Mio. EURO im Falle eines Rückbaus des Flugplatzes zu einem Sport- und Freizeitflugplatz als kritisch anzusehen (siehe fettgedruckte Investitionsarten). Diese Summe wäre gegebenenfalls an das Land Sachsen-Anhalt, den Bund sowie die EU durch die FMG zurückzuzahlen.

	Förderfähige Investitionen in €	Fördermittel in €
Towergebäude	617.343,16 €	432.140,21 €
Vorfeldererweiterung	1.375.883,90 €	963.118,73 €
Befeuerung SLB	322.097,22 €	225.468,05 €
Instrumentenflugbetrieb	171.505,55 €	120.053,89 €
Anflugbefeuerung	195.663,94 €	136.964,76 €
Rollwege	733.207,84 €	513.245,49 €
Terminal für Fluggastabfertigung	888.513,87 €	621.959,71 €
Flugzeughalten	546.743,62 €	382.720,54 €
Summe insgesamt	4.850.959,10 €	3.395.671,37 €

Tabelle 3: Der FMG gewährte Fördermittel im Rahmen des Infrastrukturausbaus (nur GA-I/EFRE)

⁶ Eine abschließende rechtliche Prüfung der Fördermittel ist nicht Gegenstand dieses Gutachtens; insoweit sind die dargestellten Größenordnungen Annahmen. Für eine abschließende Beurteilung wäre sowohl ein verbindliches Rechtsgutachten als auch die Auseinandersetzung mit dem Fördermittelgeber (Land Sachsen-Anhalt, Bund und EU) notwendig.

2.2 Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Flugplatzes Magdeburg und der FMG

Die (weitere) Entwicklung des Flughafens Magdeburg wird von folgenden Rahmenbedingungen⁷ und Veränderungen auf den Luftverkehrsmärkten beeinflusst:

- » Die **wirtschaftliche Entwicklung und damit verbundenen Wettbewerbsnachteile in der ostdeutschen Wirtschaft** wirken sich dämpfend auf die Verkehrsnachfrage aus.
- » Starker und weiterhin steigender Konkurrenzdruck durch Billigfluggesellschaften setzt den Möglichkeiten der Produktentwicklung renditeseitig enge Grenzen und macht dies teilweise auch unmöglich.
- » Weltpolitische Geschehnisse wie der 11. September und der Irakkrieg haben zu gravierenden Einschnitten in der Entwicklung des Luftverkehrsmarktes geführt. Rückläufiges Flugaufkommen geht einher mit erhöhten Anforderungen und Aufwendungen für die Sicherheit der Anlagen und Flugverkehre. Dies betrifft nicht nur die technische Ausstattung der Anlagen und Flugzeuge, sondern auch die Absicherung von Schadensereignissen vor dem Hintergrund der Entwicklung im internationalen Terrorismus.
- » Die Anforderungen der Europäischen Kommission an Flugsicherheit und Ausstattung der Anlagen werden ebenfalls weiterhin zu steigenden Kosten führen. Die Einhaltung der neuen europäischen Flugbetriebsvorschrift JAR-OPS1, die seit dem 01.10.99 in Kraft ist, macht sich für die betroffenen Flugplätze mit Start- und Landebahnlängen unterhalb 1.200m bereits jetzt negativ bemerkbar.
- » Die Etablierung und der Ausbau von Flughäfen und Flugverbindungen wie z. B. Leipzig/Halle, Berlin-Schönefeld (Neubau) oder auch Hannover: Hierdurch wird es schwierig, ein neues Produkt wie den Flugplatz Magdeburg in einem ohnehin umkämpften Markt zu positionieren.

Stellenwert des Flughafen Magdeburgs in der Landesverkehrspolitik

Das Luftverkehrskonzept des Landes Sachsen-Anhalt stellt die Grundlage zur weiteren Entwicklung der luftverkehrsbezogenen Infrastruktur Sachsen-Anhalts dar.⁸ Mit

⁷ FMG: Lage zur Geschäftstätigkeit 2003 sowie Veröffentlichungen des ADV

⁸ Landesverkehrskonzept: Teilkonzept zur Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur in Sachsen-Anhalt, Entwurfsstand 20. April 2004

der Umsetzung der im Rahmen des Konzeptes formulierten Handlungsleitlinien und einer Prioritätensetzung hinsichtlich der Relevanz der Flugplätze im Lande Sachsen-Anhalt sowie weiterer für die Entwicklung des Landes relevanten Flugplätze außerhalb des Landes (insbesondere Leipzig/Halle) soll die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung des Landes langfristig unterstützt werden.

Für den Luftverkehr Sachsen-Anhalts sind demnach folgende Flugplätze von Bedeutung:

- » Die außerhalb des Landes gelegenen Flughäfen Leipzig/Halle (mit direkter Beteiligung des Landes Sachsen-Anhalt über die Mitteldeutsche Flughafen AG), Berlin (Tegel, Tempelhof, Schönefeld) und Hannover sowie Braunschweig;
- » der Verkehrsflughafen Harz-BördeFlughafen in Cochstedt/Schneidingen sowie
- » die Verkehrslandeplätze Magdeburg, Dessau, Stendal-Borstel, Halle-Oppin und Ballenstedt.

Dem Flughafen Magdeburg kommt damit die Funktion eines Verkehrslandeplatzes als öffentliche Luftverkehrseinrichtung zu. Hinsichtlich der künftigen Entwicklung des Flughafens Magdeburg sind vor allem folgende Ausführungen im Landesverkehrskonzept von Bedeutung:

- » Ausgehend von vorliegenden Untersuchungen zum Flughafenbedarf im Großraum Magdeburg, die alle zu dem Ergebnis kommen, dass aus verkehrlicher Sicht nur ein Flughafen eine Chance hat, sich im Luftverkehrsmarkt neben Leipzig/Halle zu behaupten, wird aus Landessicht dem Standort Cochstedt diese Aufgabe zugewiesen.
- » Positionierende Aussagen zum geplanten Ausbau des Flughafens Magdeburg werden im Verkehrskonzept seitens des Landes Sachsen-Anhalt nicht gemacht. Da jedoch der im Rahmen von REGIO gestellte Förderantrag der Stadt Magdeburg auf Investitionsförderung am Flugplatz Magdeburg bislang nicht beschieden ist und auch die Verlegung der B71 absehbar nicht in Angriff genommen wird, darf auch unter Berücksichtigung tagesaktueller Pressemeldungen davon ausgegangen werden, dass die Weiterentwicklung des Flugplatzes Magdeburg weder finanziell noch ideelle Unterstützung durch das Land Sachsen-Anhalt erfahren wird.
- » Vielmehr wird die geplante Wiederinbetriebnahme des Flughafens Cochstedt bei gleichzeitigem Ausbau der Start- und Landebahn am Standort Magdeburg zu ungünstiger Konkurrenz um Flugverkehre führen.

Für die Weiterentwicklung des Standort Magdeburg bedeutet dies:

- » Bei Reaktivierung des Standortes Cochstedt können zusätzliche Erlöse aus Flugverkehren am Standort Magdeburg nur unter erschwerten Bedingungen realisiert werden. Bzw. es besteht die Gefahr, dass bestehende Erlöse zum Flughafen nach Cochstedt gehen.
- » Die Finanzierung der Ausbauplanungen muss voraussichtlich ohne finanzielle Unterstützung des Landes Sachsen-Anhalt erfolgen, wenn sie dann wie geplant oder anders dimensioniert erfolgen sollen.

Im Ergebnis steht die FMG bei Realisierung der Ausbauplanungen voraussichtlich vor dem Problem, sowohl mit erschwerten Finanzierungsbedingungen als auch mit gegebenenfalls eingeschränkten Marktpotenzialen umgehen zu müssen.

Hinzu kommt, dass hinsichtlich der Wiederinbetriebnahme des Standortes Cochstedt noch keine absehbaren wirtschaftlichen Ergebnisse vorliegen.⁹ D.h. auch unter standortpolitischen Aspekten und Aspekten der Wirtschaftsförderung kann die Stadt Magdeburg nur unter Unsicherheit über die künftige Entwicklung ihres Flugplatzes entscheiden.

⁹ Durch GSA wurde für die Wiederinbetriebnahme des Flughafens Cochstedt ein erster Businessplan erarbeitet. Die hierin gemachten Aussagen hinsichtlich erwarteten Flugverkehren und betriebswirtschaftlichen Ergebnissen des Flughafenbetriebs müssen als sehr optimistisch bis überzogen angesehen werden. Vor diesem Hintergrund und bei gegebenem Detaillierungsgrad stellen sie u.E. keine valide Entscheidungsgrundlage für die Stadt Magdeburg dar.

3 Darstellung der Varianten

3.1 Variante 1: Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg ohne Landesmittel – Finanzierung durch städtische Mittel

3.1.1 Beschreibung der Variante

Der Ausbau des Flugplatzes Magdeburg sieht – entsprechend der Darstellung in der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung vom Oktober 2000 - im Kern eine Verlängerung der Start- und Landebahn (SLB) auf eine Länge von 1.800 m vor. Zudem ist eine Verbreiterung der Landebahn um insgesamt 15 m vorgesehen (2 x 7,50 m). Hierzu gehören auch eine Anpassung bzw. ein Ausbau der flugplatzspezifischen Anlagen und Ausstattungen sowie eine Erweiterung der Befeuerung der SLB.

Da eine Verlängerung der SLB von derzeit 1.000 m auf die geplanten 1.800 m die Bundesstraße 71 überqueren würde, ist in diesem Zusammenhang eine Umlegung der B 71 erforderlich.

Zudem setzt die Verlängerung der SLB voraus, dass entsprechende Grundstücke zum Ausbau bzw. zur Bereitstellung von Sicherheitsflächen erworben werden. Die detaillierten Planungen sind im Planfeststellungsbeschluss vom 10. Februar 2000 sowie in der mittel- und langfristigen Planung der FMG vom Oktober 2000 enthalten.

3.1.2 Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Für den Ausbau des Flugplatzes Magdeburg wurde – wie bereits erwähnt – eine mittel- und langfristige Unternehmensplanung erstellt, die die Jahre 2001 bis 2010 umfasst und zudem einen Ausblick bis zum Jahr 2015 liefert. Diese Planung wurde im Oktober 2000 von der FMG vorgelegt. Der Planungszeitraum beträgt somit 10 Jahre, zusätzlich liegt einen Ausblick auf die nachfolgenden 5 Jahre vor.

Grundlage für die Geschäftsplanung ist eine Prognose der Mengengerüste, festgemacht an der Nachfrage nach Flugreisen vom Standort Magdeburg. Diese Prognose wurde durch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen (ADV) erstellt und geht von nachstehenden Passagierzahlen bzw. Flugbewegungen aus:

Jahr	Linie		Charter		Gesamt	
	Bewegungen	Passagiere	Bewegungen	Passagiere	Bewegungen	Passagiere
2003	400	1.600	/	/	400	1.600
2004	900	4.050	/	/	900	4.050
2005	1.000	6.000	/	/	1.000	6.000
2006	1.000	8.000	56	4.000	1.056	12.000
2007	1.800	13.800	112	7.800	1.912	22.600
2008	2.400	20.600	168	13.200	2.568	33.800
2009	3.300	42.800	224	18.400	3.524	61.200
2010	3.900	53.700	336	27.800	4.236	81.500
2015	6.000	115.500	616	53.400	6.616	168.900

Tabelle 4: Prognose der Flugbewegungen und der Passagierzahlen für den Flughafen Magdeburg bis 2015.

Die vorab dargestellten Mengengerüste bilden wiederum die Grundlage für eine Erlös- und Ausgabenplanung bzw. eine Investitionsplanung (s. u.), die im Rahmen der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung wiederum in eine Geschäftsplanung überführt werden. Die wesentlichen Ergebnisse der Geschäftsplanung sind in der nachstehenden Abbildung enthalten:¹⁰

¹⁰ Bei den hier genutzten Werten handelt es sich um die Originalwerte, angepasst wurden lediglich die Planjahre, die auf einen aktuellen Stand gebracht wurden.

	2005	2006	2007	2008	2009
	T€	T€	T€	T€	T€
1. Umsatzerlöse	733,0	737,0	777,0	947,0	978,5
2. Sonstige betriebliche Erträge	186,0	194,0	192,0	200,5	199,0
3. Erträge gesamt	919,0	931,0	969,0	1.147,5	1.177,5
4. Materialaufwand	-206,0	-210,0	-211,5	-240,5	-254,5
5. Personalaufwand	-594,0	-618,0	-657,0	-697,5	-725,5
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-237,5	-239,5	-252,0	-255,0	-255,0
7. Sonstige Steuern	-7,0	-7,5	-8,0	-15,0	-15,0
8. Aufwendungen gesamt	-1.044,5	-1.075,0	-1.128,5	-1.208,0	-1.250,0
9. Zwischenergebnis	-125,5	-144,0	-159,5	-60,5	-72,5
10. Abschreibung	-435,0	-431,0	-424,5	-447,0	-457,5
11. Betriebsergebnis	-560,5	-575,0	-584,0	-507,5	-530,0
12. Zinsaufwand	-64,0	-54,5	-101,5	-156,0	-142,0
13. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-624,5	-629,5	-685,5	-663,5	-672,0
14. Steuern von Einkommen und Ertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15. Erträge aus Verlustübernahmen durch den Gesellschafter Stadt Magdeburg	597,5	629,5	685,5	663,5	672,0
16. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	-27,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabelle 5: Geschäftsplanung der FMG bis 2007

Als wesentliches Ergebnis kann festgehalten werden, dass die FMG als Betreiber des Flugplatzes in Magdeburg auch weiterhin eines Zuschusses durch den Gesellschafter, die Stadt Magdeburg, bedarf. Dieser Zuschussbedarf sinkt allerdings ab dem Jahr 2010, da sich ab diesem Zeitpunkt auch das Betriebsergebnis der FMG verbessert. Aber auch in der Langfristplanung (2019) ist ein Zuschussbedarf der Stadt vorgesehen.

Die mittel- und langfristige Unternehmensplanung für den Flugplatz Magdeburg wurde anschließend von der Firma WIBERA Wirtschaftsberatung AG überprüft und zum 5. März 2001 testiert. Im Ergebnis wurden die vorgelegten Planungen als korrekt bewertet, moniert wurde lediglich, dass der Ausgleich von Anlaufverlusten bei der Etablierung von Linienverbindungen unberücksichtigt blieb. Dementsprechend wird ein schlechteres Betriebsergebnis bzw. ein höherer Zuschussbedarf für die Stadt Magdeburg ausgewiesen.

Für die Sitzung des Aufsichtsrats der FMG am 26. August 2004 wurde eine überarbeitete Fassung der Geschäftsplanung vorgelegt. Diese Planung geht von deutlich geringeren Erträgen und Aufwendungen als die Vorläuferplanung aus. Die entsprechenden Positionen des Erfolgsplans können der nachstehenden Abbildung entnommen werden:

Wert in T€	IST 2003	Plan 2004	Plan 2005	Plan 2006	Plan 2007	Plan 2008
Erträge	791,9	744,0	782,5	777,0	843,5	863,5
davon						
Erlöse aus Landegebühren	90,2	105,0	110,0	110,0	140,0	150,0
Erlöse aus Passagiergebühren	1,2	0,5	0,5	1,0	3,0	3,0
Erlöse aus Abfertigungsentgelten	0,0	0,0	0,5	1,0	5,0	5,0
Erlöse aus Ab- und Unterstellung	27,6	31,5	32,5	33,5	34,5	34,5
Provisionserlöse - Verkauf Flugbetriebsstoffe	34,9	30,0	32,0	33,5	37,0	37,0
Sonstige operative Erlöse	1,4	1,5	2,0	3,0	4,0	4,0
Erlöse aus Vermietung	462,1	425,0	440,0	440,0	455,0	455,0
Sonstige betriebliche Erträge	174,5	150,5	165,0	155,0	165,0	175,0
Aufwendungen	-1553,1	-1435,0	-1515,0	-1485,5	1580,0	-1595,0
davon						
Materialaufwand	-229,2	-191,0	-191,0	-205,0	-220,0	-230,0
Personalaufwand	-651,1	-640,5	-721,5	-673,0	-752,5	-822,5
Abschreibungen	-401,2	-393,0	-390,0	-395,0	-395,0	-308,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-231,1	-200,0	-200,0	-200,0	-200,0	-220,0
Zinsaufwendungen	-31,4	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
Sonstige Steuern	-9,1	-8,0	-10,0	-10,0	-10,0	-12,0
Zwischenergebnis	-761,2	-691,0	-732,5	-708,5	-736,5	-731,5
Zuschuss Stadt Magdeburg	751,8	521,0	547,5	553,5	566,5	561,5
Jahresergebnis	-9,4	-170,0	-185,0	-155,0	-170,0	-170,0
Entnahme aus Kapitalrücklage	0,0	170,0	185,0	155,0	170,0	170,0
Ergebnis	-9,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabelle 6: Geschäftsentwicklung der FMG bis zum Jahr 2008

Deutlich wird, dass die FMG in allen dargestellten Ist- bzw. Planperioden ein negatives Betriebsergebnis ausweist. Der gegenüber der ursprünglichen Planung verringerte Zuschuss der Stadt Magdeburg resultiert aus einer kontinuierlichen Entnahme aus der Kapitalrücklage.

3.1.3 Investitionsbedarf

Der für den Ausbau des Flugplatzes Magdeburg erforderliche Investitionsbedarf konzentriert sich auf den Ankauf von Grundstücken, den Ausbau der SLB sowie den

Ausbau der Befeuerungsanlage, wie der nachstehenden Tabelle, die auf der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung aus dem Jahr 2000 basiert, entnommen werden kann:

	Gesamt T€	2005 T€	2006 T€	2007 T€	2008 T€	2009 T€
Grundstücke	3.068,0	2.045,0	511,5	511,5		
Terminal	20,5	20,5				
Objekt Polizeihubschrauberstaffel	2.300,5	51,0	204,5	2.045,0		
Straßen, Brücken, Plätze	164,0				154,0	10,0
Außenanlagen	465,5	15,5	15,5		25,5	409,0
Start- und Landbahn	5.398,5		255,0	1.636,0	2.045,0	1.462,5
Vorfeld Ost 3.BA	154,0			154,0		
Befeuerungsanlage	754,5	13,0				741,5
Sender	107,0	4,5				102,5
Sonstige Ausstattung	33,0	2,0			15,5	15,5
EDV-Anlagen	101,5	10,0	5,0	5,0	5,0	76,5
Fahrzeuge	161,5	74,5			61,5	25,5
Sonstige	44,0	2,5	8,0	8,0	10,0	15,5
		87,0	13,0	13,0	76,5	117,5
<i>Geringwertige Wirtschaftsgüter (GWG)</i>	25,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Finanzbedarf Investitionen	12.797,5	2.350,0	1.272,5	6.167,5	4.458,5	5.303,0

Tabelle 7: Investitionsbedarf 2005 - 2009

Eine weitere Position in der Investitionsplanung bezieht sich auf einen Neubau eines Gebäudes für die Polizeihubschrauberstaffel, hierfür ist ein Betrag von 2,3 Mio. EURO vorgesehen. Diese Investition setzt allerdings voraus, dass die Polizeihubschrauberstaffel am Standort Flugplatz Magdeburg verbleibt und dass die daraus zu erzielen Mieteinnahmen rentierlich sind. Dies kann somit als eine gesonderte Investition angesehen werden, da sie unabhängig vom Ausbau der SLB ist.

Insgesamt liegt der in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehene Bedarf an Investitionsmitteln bei 12,8 Mio. EURO, abzüglich der Investition „Objekt Polizeihubschrauberstaffel“ bei 10,5 Mio. EURO. Hierin nicht enthalten sind die Ausgaben für die Umlegung der B 71, die bei ca. 3 Mio. EURO liegen.

Für die nachfolgende Planungsperiode, die die Jahre 2010 bis 2014 umfasst, ist entsprechend der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung ein deutlich verringerter Investitionsbedarf von 1,85 Mio. EURO vorgesehen, der sich auf verschiedene Positionen verteilt.

In der Planungsperiode, die die Jahre 2015 bis 2019 umfasst, ist die Errichtung eines 2. Terminals geplant. Zuzüglich des Ausbaus des Vorfeldes liegen die Investitionen hier bei 5,0 Mio. EURO, hinzukommen noch weitere 1,5 Mio. EURO für Investitionen in sonstige Anlagen und Ausstattungen.

In der überarbeiteten Planung aus dem Jahr 2004 ist vorgesehen, dass die Landebahn des Flugplatzes ausgebaut wird, allerdings mit einem deutlich verringerten Investitionsvolumen (im Haushaltsplan 2005 der Stadt Magdeburg sind allerdings keine Mittel für den Flugplatzausbau enthalten). Hierfür sind vorgesehen:

- » 2,23 Mio. EURO für den Erwerb von Grundstücken
- » 3,1 Mio. EURO für den Ausbau der SLB und der Befeuerung
- » 0,6 Mio. EURO für den Ausbau von Platz- und Außenanlagen
- » 0,55 Mio. EURO für Gebäude und
- » 0,2 Mio. EURO für andere Anlagen, etc..

Hinzu kommen noch die Investitionen, die für den Neubau eines Gebäudes für die Polizeihubschrauberstaffel erforderlich sind.

Das Investitionsvolumen für Grunderwerb und Ausbau der SLB sowie der Befeuerung wird dabei über einen gesonderten Zuschuss der Stadt Magdeburg finanziert (Mittel sind im Haushaltsplan 2005 nicht mehr enthalten), die anderen Investitionen aus dem Geschäftsbetrieb sowie dem laufenden Zuschuss der Stadt Magdeburg. Insgesamt ist das Investitionsvolumen gegenüber der ursprünglichen Planung auf ca. 60 % gesunken. Ein Zuschuss des Landes Sachsen-Anhalt zum Ausbau ist bei der überarbeiteten Planung nicht vorgesehen.

3.1.4 Finanzierung

Da sich das Land Sachsen-Anhalt in Umsetzung seines Luftverkehrskonzeptes entschieden hat, sich nicht finanziell am Ausbau des Flugplatzes Magdeburg zu beteiligen, besteht eine Variante zur Sicherung der Finanzierung des Ausbaus des Flugplatzes darin, dass die Stadt Magdeburg den Finanzierungsanteil des Landes Sachsen-Anhalt übernimmt.

Ursprünglich sollten die erforderlichen Investitionen mit den nachstehenden Mitteln finanziert werden:

- » rund 9,8 Mio. EURO für den Ausbau des Flugplatzes sollen aus öffentlichen Mitteln bereitgestellt werden; hiervon entfallen 6,4 Mio. EURO auf die Stadt

Magdeburg (Mittel sind im Haushaltsplan 2005 nicht enthalten) und 3,4 Mio. EURO auf das Land Sachsen-Anhalt.

- » ca. 700 TEURO für den Ausbau des Flugplatzes werden aus dem laufenden Geschäftsbetrieb der FMG erbracht.
- » die Finanzierung des neu zu errichtenden Objektes für die Polizeihubschrauberstaffel in Höhe von 2,3 Mio. EURO erfolgt überwiegend durch die Aufnahme von Fremdkapital (das durch eine Bürgschaft der Stadt gesichert werden müsste).

Bei einer Übernahme des Finanzierungsanteil des Landes Sachsen-Anhalt durch die Stadt Magdeburg müsste diese aus Haushaltsmittel weitere rund 3,4 Mio. EURO aufbringen. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage der Stadt Magdeburg muss davon ausgegangen werden, dass diese zusätzlichen Mittel über die Aufnahme von Darlehen finanziert werden müssen. Hieraus ergibt sich überschlägig bei einer Tilgung von 1% p. a. und einem Zinssatz von 4,5% folgende Belastung für den Haushalt der Stadt Magdeburg (alle Angaben in TEURO):

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Aufnahme Darlehen		128	818	1100	1306	
Darlehensbestand			946	2046	3351	3351
Zinsen/Tilgung		7	52	112	184	181

Tabelle 8: Kapitalkosten Finanzierung Landesanteil 2005 - 2009

Insgesamt ergibt sich bei der Übernahme des Finanzierungsanteils des Landes Sachsen-Anhalt eine zusätzliche Belastung von rund 3,4 Mio. EURO, verteilt über vier Jahre, sowie erhöhte laufende Belastungen des Haushalts in Höhe von bis zu 184 TEURO p. a. – zusätzlich zu den bereits im Haushalt eingestellten Mitteln und den daraus resultierenden laufenden Belastungen.

3.1.5 Rechtliche Aspekte

Für den Ausbau des Flugplatzes liegt ein Planfeststellungsbeschluss zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.800 m mit Umlegung der Bundesstraße 71 der Oberen Luftverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Magdeburg vom 10. Februar 2000 bzw. eine Bewilligung vom 11. Juli 2000 vor. Dieser Planfeststellungsbeschluss kann Mitte 2005 seine Gültigkeit verlieren. Inwieweit bereits begonnene Baumaßnahmen als Realisierung der Planfeststellung gewertet werden können (vgl. hierzu das Schreiben des Landesverwaltungsamtes), muss noch geprüft werden.

Zudem muss an dieser Stelle auf die Anforderungen verwiesen werden, die aus der JAR-OPS resultieren.

3.1.6 Sonstige Rahmenbedingungen

Das Land Sachsen-Anhalt hat als Teilkonzept des Landesverkehrskonzepts ein „Konzept zur Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur in Sachsen-Anhalt“ als Luftverkehrskonzept erstellt (s. o.). Hierbei wird deutlich, dass sich „die Luftverkehrspolitik Sachsen-Anhalts ... auf den gut erreichbaren und mit hohen Kapazitätsreserven ausgestatteten internationalen Flughafen Leipzig/Halle [konzentriert]“ (S. 8).

Darüber hinaus wird ausgeführt, dass das Land Sachsen-Anhalt einen landesbedeutsamen Flughafen im Großraum Magdeburg benötigt. Aus der Sicht des Landes Sachsen-Anhalt kann dies nur ein Flughafen sein, der sich im Luftverkehrsmarkt neben den Flughafen Leipzig/Halle behaupten kann. Hierfür sieht das Land den Flughafen Cochstedt als geeignet an.

Vor diesem Hintergrund wurde dem Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg in einem Gespräch am 12. Juli 2004 mit dem Minister für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt beschieden, dass das Land Sachsen-Anhalt sich finanziell nicht am Ausbau des Flugplatzes Magdeburg beteiligen werde. Diese Position wurde anschließend schriftlich bestätigt.

3.1.7 Bewertung

Die dargestellte Variante steht und fällt mit den angenommenen Mengengerüsten der Flugverkehre. Die Mengengerüste im Bereich Linienflüge basieren auf einem Regionalkonzept der Lufthansa, das auf Regionalflughäfen mit Zubringerfunktion für die Hubs setzt. Die Lufthansa hat sich inzwischen von diesem Konzept verabschiedet. Der Bedarf an Regionalflughäfen wird aktuell insgesamt als deutlich niedriger angesehen als noch vor ein paar Jahren.

Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass bei einem gleichzeitigen Ausbau des Flughafens Cochstedt, von kleinräumiger Konkurrenz um Linien- und Charterverkehr auszugehen ist, die die mögliche Erlösentwicklung am Flugplatz Magdeburg ebenfalls einschränken wird bzw. die Gefahr besteht, dass flugaffine Erlöse vom Flugplatz Magdeburg weggehen.

Darüber hinaus treten auch die Flughäfen Altenburg und Erfurt als Konkurrenten auf. Hinzu kommt, dass Magdeburg in einem Radius von einer Stunde Fahrzeit bereits

drei Flughäfen (Hannover, Leipzig Halle, Berlin – Tegel und Ausbau Schönefeld) hat, die bereits etabliert sind und selbst um Passagiere und Verbindungen kämpfen.

Die angenommene Erlösentwicklung basiert darüber hinaus auf steigenden Einnahmen durch Mengenausweitung und Gebührenerhöhungen. Aktuelle Entwicklungen zeigen, dass die Airlines die Flughäfen erheblich unter Druck setzen, damit diese ihre Gebühren reduzieren. Mehr noch: die sog. Billig-Carrier (low cost carrier) erhalten für Verbindungen, Flugbewegungen und Passagiere eine Zahlung (z.B. Lübeck und Hahn).

Vor diesem Hintergrund muss die für den Flugplatz Magdeburg angenommene Erlösentwicklung kritisch gesehen werden. Erlösminderungen werden sich aber unmittelbar auf den Zuschussbedarf niederschlagen.

Zusätzliche Einnahmen können durch den Flugplatz kaum erschlossen werden. Flughäfen ziehen ihre Erlöse aus der Bereitstellung von Immobilien für Dienstleistungen (Shops, Hotels, Catering, Parken etc.). Dieser Bereich wird am Flugplatz Magdeburg auf absehbare Zeit keine nennenswerte Nachfrage finden. Auch die Erweiterung der Gewerbeflächen wird, vor allem wenn der Standort Cochstedt wieder in Betrieb genommen wird, nur begrenzt möglich sein. Zudem muss davon ausgegangen werden, dass auch der gegenwärtige Vermietungs- und Verpachtungsbestand Erlösrisiken aufweist.

Die geänderte Planung zeigt damit zwar, dass auch mit einem geringeren Investitionsvolumen ein Ausbau des Flugplatzes realisiert werden kann. Die damit angestrebten Erlösentwicklungen müssen jedoch als kritisch und unsicher eingestuft werden. Möglichkeiten, das Ergebnisrisiko und damit auch das Risiko zu begrenzen, vermehrt Haushaltsmittel zur Verlustfinanzierung einsetzen zu müssen, sind absehbar nicht erkennbar. Insgesamt wird ein hoher Zuschuss durch die Stadt Magdeburg erforderlich sein. Die reduzierten Aufwendungen resultieren aus der Entnahme der Kapitalrücklage. Dieses ist jedoch endlich und kein Instrument zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit.

Die Realisierung der Investition könnte u. E. nur regionalwirtschaftlich begründet werden, d.h. durch die Nichtschaffung des Infrastrukturangebotes würde eine maßgebliche Lücke im Angebot der Standortfaktoren für Unternehmen in Magdeburg entstehen. Bei gegebenem Angebot an alternativen Flugmöglichkeiten an anderen Standorten und zu erwartender Nachfrage lassen sich absehbar hierfür jedoch keine Argumente finden. Eine Lücke könnte gegebenenfalls entstehen, wenn die Wiederinbetriebnahme des Flughafens Cochstedt nicht gelingt.

3.1.8 Variante 1b: Finanzierung des Ausbaus über von der Stadt verbürgte Kredite

Bei dieser Untervariante werden die erforderlichen Investitionen ganz oder teilweise von der FMG finanziert. Hierbei gibt es zwei Möglichkeiten:

- » die FMG nimmt Kredite in Höhe von 9,8 Mio. EURO auf, um die gesamte Investition zu finanzieren
- » die FMG nimmt Kredite in Höhe von 3,4 Mio. EURO auf, um den Teil der Investition zu finanzieren, der in der ursprünglichen Finanzplanung vom Land Sachsen-Anhalt hätte erbracht werden sollen.

In beiden Fällen stellt die Stadt Magdeburg eine Bürgschaft in Höhe der jeweiligen Darlehen aus. Hieraus ergibt sich die im Folgenden dargestellte finanzielle Wirkung bei einer vollständigen Fremdfinanzierung:

- » Der Grunderwerb in Höhe von 3,1 Mio. EURO wird vollständig über Kredite finanziert, er kann nicht abgeschrieben werden.
- » Für die Finanzierung des Ausbaus der Landebahn werden Darlehen in Höhe von 6,7 Mio. EURO von der FMG aufgenommen, die Investitionen werden über einen Zeitraum von 15 Jahren abgeschrieben.

Unterstellt man einen Zinssatz von 4,5 % und eine Tilgung von 3 % bei den technischen Anlagen sowie eine Tilgung von 1 % für die Tilgung der Darlehen für den Grundstückserwerb, ergibt sich – unter Zugrundelegung der geplanten Erträge und Aufwendungen - überschlägig eine Verschlechterung des Geschäftsergebnisses von bis zu 1,16 Mio. EURO, wie die nachstehenden Tabellen zeigen:

	2005	2006	2007	2008	2009
Finanzierung Anlagen	8,0	27,8	162,2	317,6	491,1
Finanzierung Grundstücke	112,5	139,5	166,2	164,6	162,9
Abschreibungen	23,1	43,3	165,9	322,4	506,6
Summe	143,5	210,6	494,3	804,6	1.160,5

Tabelle 9: Finanzierungsbedarf FMG 2005 - 2009

Da die FMG diese zusätzlichen Belastungen aus Abschreibungen sowie aus Zinsaufwendungen und Tilgungsleistungen nicht aus ihren wirtschaftlichen Aktivitäten ausgleichen kann, wird es erforderlich sein, dass der Gesellschafter Stadt Magdeburg seine Verlustübernahme erhöht. Für die Planungsperiode 2005 bis 2009 ergeben sich folgende Bedarfe an Verlustübernahmen (Angaben in TEURO):

	2005	2006	2007	2008	2009
geplante Verlustübernahme	597,5	629,5	685,5	663,5	672,0
zusätzliche Verlustübernahme	143,5	210,6	494,3	804,6	1160,5
Summe	741,0	840,1	1179,8	1468,1	1832,5

Tabelle 10: Verlustübernahme 2005 - 2009

Den haushaltsmäßigen Aufwendungen für eine erhöhte Verlustübernahme der FMG müssen die Einsparungen gegenübergestellt werden, die die Stadt hat, wenn sie selbst keine Darlehen zur Finanzierung eines Zuschusses für den Ausbau des Flugplatzes aufnehmen muss, sondern lediglich dafür bürgt. Die entsprechende Berechnung der Zinsbelastung sowie der Saldo zum Zuschussbedarf sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt (Kreditvolumen: 9,8 Mio. EURO, Zinsen: 4,5%, Tilgung: 1,0%):

	2005	2006	2007	2008	2009
Verlustübernahme FMG	741,0	840,1	1179,8	1468,1	1832,5
Entlastung Haushalt	118,3	160,0	285,7	400,4	530,6
Saldo = Nettozuschuss FMG	622,7	680,1	894,1	1067,7	1302,0

Tabelle 11: Nettozuschuss der Stadt Magdeburg an die FMG 2005 - 2009

Der Zuschussbedarf wird zwar in den Folgejahren sinken, insgesamt wird er aber den Haushalt der Stadt Magdeburg mittel- und langfristig deutlich höher belasten. Aufgrund der höheren Tilgungsrate belastet diese Variante den Haushalt mittelfristig stärker als eine (kreditgestützte) Finanzierung über den Haushalt.

An dieser Stelle muss zusätzlich darauf hingewiesen werden, dass die Finanzierung des Ausbaus ggf. durch die Kommunalaufsicht genehmigt werden muss.

Bewertung

Auf der Erlösseite gelten in dieser Variante dieselben Zusammenhänge wie in Variante 1. Es wird dauerhaft ein erheblicher Zuschuss der Stadt Magdeburg erforderlich sein. Aufgrund der schlechteren Finanzierungsbedingungen der FMG wird dieser höher ausfallen als in Variante 1.

Die für Variante 1 dargestellten Bewertungen hinsichtlich des Bedarfs eines Flugplatzausbaus in Magdeburg bleiben unverändert.

3.1.9 Variante 1c: Finanzierung des Ausbaus unter Beteiligung von Investoren

Diese Untervariante basiert auf der Annahme, dass die zur Finanzierung der Investitionen erforderlichen Geldmittel von einem externen Investor bereitgestellt werden. Der Investor hat dabei die Möglichkeit, entweder Fremdkapital oder Eigenkapital zur Verfügung zu stellen.

In beiden Fällen erwartet der Investor eine Verzinsung des Darlehens bzw. des bereitgestellten Eigenkapitals, die die FMG aus ihren wirtschaftlichen Aktivitäten heraus erwirtschaften muss. Bereits bei der Untervariante 1b wurde darauf hingewiesen, dass eine Aufnahme der erforderlichen Mittel am Kapitalmarkt zu einem deutlich verschlechterten Geschäftsergebnis führen wird.

Eine vergleichbare Situation ergibt sich, wenn ein Investor Fremdkapital zur Verfügung stellt: die erhöhten Abschreibungen bzw. der erhöhte Kapitaldienst müsste dann vom Gesellschafter ausgeglichen werden. Dies wiederum wirkt sich auf die Höhe der Verlustübernahme durch die Stadt Magdeburg aus.

Bereits im Frühjahr des Jahres 2004 hat die Stadt Magdeburg den Versuch unternommen, im Zuge einer Kapitalerhöhung bis zu 74,9 % der Anteile an der Flughafen Magdeburg GmbH zu veräußern, um hierdurch den Ausbau des Flughafens zu finanzieren. Darüber hinaus sollte der Investor weitere Investitionsmittel bereitstellen und sich an den Betriebskostenzuschüssen für die FMG beteiligen.

Da in der mittel- und langfristigen Planung der FMG aus dem Jahr 2000 (bestätigt durch das Gutachten der WIBERA Wirtschaftsberatung AG aus dem Jahr 2001) bzw. auch in der überarbeiteten Planung von August 2004 (Wirtschaftsplan 2005 und mittelfristige Planung 2006 – 2008) deutlich wird, dass die FMG mittelfristig und langfristig keine Gewinne erwirtschaften wird, ist kaum anzunehmen, dass ein Investor dauerhaft bereit sein wird, auf eine Verzinsung seines eingesetzten Kapitals zu verzichten. Vor diesem Hintergrund ist es nicht überraschend, dass es keine Interessenten für die Übernahme der Gesellschafteranteile an der FMG gegeben hat.

Erfahrungen aus anderen Bereichen der öffentlichen Infrastruktur (z. B. bei Bäder- und Freizeitanlagen) zeigen, dass private Investoren nur dann bereit sind, sich zu engagieren, wenn sie durch einen Zuschuss oder eine garantierte Übernahme der Verluste durch den öffentlichen Träger in die Lage versetzt werden, gewinnbringend zu arbeiten.

Bewertung

Für einen Investor wäre eine Beteiligung am Flugplatz Magdeburg nur dann von Vorteil, wenn er ein besonderes strategisches Interesse an diesem hätte und/oder die Beteiligung am Flughafenbetrieb ihm weitere Geschäftsfelder (z. B. in der Immo-

bilienentwicklung) bieten würde. Aufgrund der absehbaren Markt- und Konkurrenzsituation ist dies jedoch nicht zu erwarten.

Alternativ würde ein Investor nur dann tätig, wenn ihm Investitionszuschüsse und Verlustausgleich gewährt würden. Dies wäre jedoch prinzipiell gleichzusetzen mit der derzeitigen Situation (Betrieb durch die FMG). Ein privater Investor könnte nur dann kostengünstiger anbieten, wenn es ihm gelänge, die Aufwandsseite und in diesem Fall vor allem den Personalaufwand merklich zu reduzieren.

Bei gegebener und absehbarer Situation des Flugplatzes Magdeburg gehen wir davon aus, dass das Interesse an einer privaten Beteiligung an der FMG auch künftig nicht gegeben sein wird.

3.2 Variante 2: Beibehaltung des Status Quo am Verkehrslandesplatz Magdeburg

3.2.1 Beschreibung der Variante

Bei dieser Variante wird die SLB des Flugplatzes nicht verlängert, sondern verbleibt bei einer Länge von 1.000 m bzw. 875 nutzbaren Metern (die Differenz ergibt sich aufgrund der Nähe zur B 71, daher ist die gesamte Landebahnlänge nicht voll nutzbar).

Die Haupteinkünfte der FMG werden dann – wie bisher auch – die Vermietungen und Verpachtungen (s. o.) sowie die sonstigen betrieblichen Erträge sein.

Aufgrund der Flugbetriebsvorschrift JAR-OPS 1 können in Deutschland zugelassene Flugbetriebsunternehmen auf der Grundlage von Ausnahmegenehmigungen Flugplätze mit kurzen SLB nur noch bis zum Ende des Jahres 2004 nutzen. Ausländische Luftverkehrsunternehmen dürfen dies bereits seit dem 01. Oktober 1999 nicht.

Ab dem 01. Januar 2005 wird es dann nicht mehr möglich sein, dass die für den gewerblichen Verkehr bedeutenden Gewichtsklassen I und G auf dem Flugplatz Magdeburg starten und landen dürfen. Im Lagebericht 2003 geht die Geschäftsführung der FMG davon aus, dass dies faktisch einem Rückbau der Anlage gleichkommt (vgl. Anlage IV der Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2003 und des Lageberichtes für das Geschäftsjahr 2003 der PWC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft).

3.2.2 Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Bereich des Motorflugs hat es auf dem Flugplatz Magdeburg im Jahr 2003 insgesamt 17.464 Flugbewegungen gegeben, dies waren 6,4 % weniger als im Jahr 2002 (Quelle: ADV Stat 1-03). Eine Aufstellung der Flugbewegungen und Passagierzahlen im gewerblichen Verkehr ist in der nachstehenden Tabelle enthalten:

	Flugbewegungen	Passagiere
gewerblicher Verkehr insgesamt	3780	2938
davon: Schulungsflüge	2444	
davon: Linie und Charter	0	0
davon: weiterer gewerbl. Verkehr	1336	

Tabelle 12: Flugbewegungen und Passagiere im Jahr 2003

Da auf dem Flugplatz Magdeburg aktuelle keine Linien- oder Charterflüge durchgeführt werden, teilt sich der gewerbliche Verkehr in Schulungsflüge und den weiteren gewerblichen Verkehr. Letztgenannter hat zu 1336 Flugbewegungen geführt, dies sind jeweils 668 Starts und Landungen.

Unter der Annahme, dass aufgrund des nicht-Ausbaus der SLB die Anzahl der Flugbewegungen im weiteren gewerblichen Bereich um 30 % sinkt, werden ca. 200 Landungen entfallen. Überschlägig führt dies zu den folgenden finanziellen Effekten:

- » 200 Landungen a 62,05 EURO Landegebuhr (Lärmkategorie B, 5 to) = -12,4 TEURO
- » Ca. 300 Passagiere a 2,60 EURO = - 0,8 TEURO
- » Ca. 200 Abstelltage a 12,40 EURO = - 2,5 TEURO

Insgesamt ergeben sich hieraus Mindereinnahmen von 15,7 TEURO. Zuzüglich des Entfalls weiterer Einnahmen aus sonstigen Dienstleistungen in Höhe von 10 % (=1,6 TEURO) ergibt sich eine Einnahmeminderung von insgesamt 17,3 TEURO.

Unter der Voraussetzung, dass die Aufwendungen zunächst nicht in einem nennenswerten Umfang gesenkt werden können, wird sich der Zuschussbedarf der FMG erhöhen. Legt man die Wirtschaftsplanung der FMG (gemäß AR-Beschluss vom 26.08. 2004) zugrunde, ergibt sich hieraus die nachstehende Geschäftsentwicklung:

	2005	2006	2007	2008	2009
Erlöse aus Flugverkehr	136,6	139,3	142,1	145,0	147,9
sonstige operative Erlöse	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0
Erlöse aus Vermietung	440,0	440,0	455,0	455,0	460,0
sonstige betriebliche Erträge	165,0	155,0	165,0	175,0	180,0
Summe	743,6	737,3	766,1	780,0	792,9
Aufwendungen	1515,0	1485,5	1580,0	1595,0	1600,0
Ergebnis	-771,4	-748,2	-813,9	-815,0	-807,1
Ergebnis Plan:	-732,5	708,5	736,5	731,5	k. A.

Tabelle 13: Geschäftsplanung Variante 2

Die vorstehende Tabelle macht deutlich, dass das Geschäftsergebnis bei der Variante „Status Quo“ unter den vorgenannten Prämissen um ca. 40-80 TEURO unter der aktuellen Planung zurückbleibt (Planung gemäß AR-Beschluss der 33. AR-Sitzung vom 26. August 2004). Dies ist auf die Erlösausfälle im Bereich des gewerblichen Verkehrs bzw. auf Erlösausfälle aufgrund nicht realisierbarer Erlössteigerungen zurückzuführen.

Hierbei ist allerdings nicht ausgewiesen, dass in Folge des geringeren Flugverkehrsaufkommens auch geringere Aufwendungen entstehen können.

Die vorgenannten Erlösdaten basieren zudem auf der Annahme, dass die Polizeihubschrauberstaffel des Landes Sachsen-Anhalt am Standort Flugplatz Magdeburg bleibt. Anderenfalls müssten die Erlöse aus dem Flugverkehr (ca. 30 TEURO) sowie aus Vermietungen (ca. 148 TEURO) gekürzt werden, was – gleich bleibende Aufwendungen vorausgesetzt – zu einer weiteren Erhöhung des Zuschussbedarfes führen wird.

3.2.3 Investitionsbedarf

Der Investitionsbedarf wird sich bei dieser Variante auf die erforderlichen Ersatzinvestitionen beschränken, da die Investitionen zum Ausbau der SLB definitionsgemäß entfallen.

3.2.4 Finanzierung

Die Finanzierung des erhöhten negativen Betriebsergebnisses muss über den Zuschuss der Stadt Magdeburg erfolgen, da die FMG mittelfristig kaum in der Lage sein

wird, den Verlust durch die Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen auszugleichen.

3.2.5 Bewertung

Die Nichtrealisierung der geplanten Ausbauten des Flugplatzes Magdeburg wird dazu führen, dass der Flugplatz von einem Teil des gewerblichen Verkehrs nicht genutzt werden kann. Die gleiche Höhe der Aufwendungen vorausgesetzt, führt dies zu einer Verschlechterung des Ergebnisses zwischen 40 TEURO und 80 TEURO, was sich in einem Zuschussbedarf in gleicher Höhe niederschlagen wird.

Eine Reduzierung des Zuschusses ist bei dieser Variante nur durch eine Reduzierung auf der Aufwandseite möglich. Hier scheinen die Potenziale auch noch nicht hinreichend ausgeschöpft.

Strategisch ist die Variante gegebenenfalls wertvoll, wenn die Möglichkeiten für einen späteren Ausbau der SLB offen gehalten werden können. Gelingt es, den Planfeststellungsbeschluss zu erhalten, bestünde zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit, falls eine Nachfrage oder eine politische Entscheidung vorhanden ist, einen Ausbau vorzunehmen. Voraussetzung ist aber immer, dass das Planfeststellungsverfahren aufrecht erhalten bleibt.

Der Nichtausbau der SLB tangiert nach unserer Auffassung die Gewährung der Fördermittel mit GA/EFRE nicht, da weiterhin Geschäftsverkehre möglich sind - allerdings in einem begrenzten Umfang. Vor diesem Hintergrund trifft es nicht zu, dass diese Variante einem Rückbau gleich käme.

3.2.6 Variante 2b: Beibehaltung des Status Quo und Dienstleistungsvertrag mit den Flughafen Cochstedt

In einer Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft und Arbeit sowie dem Ministerium für Bau und Verkehr, sowie der Landeshauptstadt Magdeburg vom 14. Mai 2004 wurde eine Übereinkunft erzielt, den Standort Cochstedt als Industrie- und Gewerbegebiet mit Flughafen zu vermarkten. Zu diesem Zweck soll der Flugbetrieb am Flughafen Cochstedt wieder aufgenommen werden, zunächst als Sichtflugbetrieb auf Anforderungen.

Die Landeshauptstadt Magdeburg erklärt sich in diesem Zusammenhang bereit, das Land Sachsen-Anhalt bei diesem Vorhaben kooperativ zu unterstützen. In § 1 dieser Rahmenvereinbarung ist festgelegt, dass die FMG zur Sicherung des operativen Flugbetriebs „zeitlich befristet technische Mittel und Personal bereit[stellt].“

In § 2 der Rahmenvereinbarung ist niedergelegt, dass das Land Sachsen-Anhalt die Grundstücksfonds Sachsen-Anhalt GmbH (GSA) entsprechend mit Finanzmitteln ausstattet, damit diese mit der FMG einen Vertrag zur Sicherung des operativen Flugbetriebs abschließen können. Hierin ist ebenfalls geregelt, dass die Stadt Magdeburg als alleinige Gesellschafterin der FMG diese mit dem Abschluss eines solchen Vertrages beauftragt.

In einem Vertrag vom 22. Dezember 2004 ist in § 1 der nachstehende Vertragsgegenstand benannt:

„Vertragsgegenstand sind die Flugleitung und die Abfertigung gegen Vergütung von auf dem Flughafen Cochstedt landenden und startenden Flugzeugen im Rahmen eines Sichtflugbetriebes auf Anforderung gemäß § 2 Abs. 3 für den kommerziellen Verkehr. Dies schließt die in diesem Rahmen mögliche gelegentliche Abwicklung privaten Luftverkehrs nicht aus.“

Für die FMG resultieren hieraus die in § 2 benannten Leistungen und Pflichten:

1. Die FMG übernimmt auf dem Gelände des Flughafens Cochstedt die in § 1 genannten Leistungen auf Anforderung gegen eine angemessene Vergütung. Die Leistungen beziehen sich auf Luftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von bis zu 14 Tonnen.
2. Die FMG ist für die Abwicklung des Flugbetriebs gemäß der vom Genehmigungsinhaber zu erstellenden und vom Landesverwaltungsamt noch zu genehmigenden Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen Cochstedt verantwortlich. Sie stellt die Flugleitung sowie das notwendige Personal, beschränkt auf 2 Personen. Vor einer Freigabe des Flugbetriebes bestätigt sie die Flugsicherheit aller Anlagenteile nach vorgegebener Prüfung und teilt eventuelle Mängel umgehend der GSA mit.
3. Die Leistungen werden in der Zeit von Montag bis Freitag von 09:00 bis 18:00 Uhr (local time) auf vorherige Anforderung des Nutzers (telefonisch mit schriftlicher Bestätigung oder per Fax) mindestens 48 h vor dem geplanten Landezeitpunkt erbracht. Bei einem außerhalb dieses Zeitrahmens liegenden Landezeitpunkt hat die Anforderung 96 h vorher einzugehen.
4. Winterdienst sowie Luftfahrzeugenteisung werden nicht geleistet, so dass der Flugbetrieb witterungsbedingt eingeschränkt sein kann.

Zudem kann die FMG Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Wiederinbetriebnahme des Flughafens in Cochstedt erbringen.

3.2.7 Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der Vertrag beginnt am 01.02.2005 und endet mit Ablauf des 31.01.2006, wenn er nicht durch entsprechende Erklärungen der Vertragsparteien verlängert wird.

Für die Leistungen erhält die FMG eine entsprechende Vergütung; in § 6 „Vergütung“ wird festgelegt, dass die GSA mindestens 10 Tagessätze pro Monat abnimmt, unabhängig von den tatsächlichen Einsätzen. Hierfür erhält die FMG einen Tagessatz von 1.150 EURO (Einsatz von zwei Personen) zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Bei mehr als 10 Einsätzen pro Monat wird die tatsächliche Zahl der Einsätze vergütet. Bei Nachflügen erhöht sich der Tagessatz um den Faktor 1,5. Die maximal zu erzielende Vergütung liegt bei 199.000 EURO.

Ausgehend von der Mindestinanspruchnahme von 120 Einsätzen ergibt sich hieraus ein zusätzlicher Erlös von $120 \times 1.150 \text{ EURO} = 138.000 \text{ EURO}$. Für das Geschäftsergebnis der FMG hat dies – ausgerichtet an der Planung gemäß AR-Beschluss vom 26. August 2004 und den Anpassungen im Rahmen der Variante 2a - folgende Auswirkungen (Aufwendungen entsprechen 60 % der Erlöse):

	2005	2006	2007
Erlöse aus Flugverkehr	136,6	139,3	142,1
sonstige operative Erlöse	2,0	3,0	4,0
Erlöse aus Vermietung	440,0	440,0	455,0
Erlöse FH Cochstedt	126,5	11,5	
sonstige betriebliche Erträge	165,0	155,0	165,0
Summe	870,1	748,8	766,1
Aufwendungen FH Cochstedt	75,9	6,9	0,0
Aufwendungen	1515,0	1485,5	1580,0
Aufwendungen insgesamt	1590,9	1492,4	1580,0
Ergebnis	-720,8	-743,6	-813,9
Ergebnis Plan:	-732,5	708,5	736,5

Tabelle 14: Geschäftsplanung Variante 2b 2005 - 2007

Die vorstehende Tabelle verdeutlicht, dass die Erlöse aus dem Dienstleistungsvertrag mit der GSA zur Sicherstellung des Flugverkehrs auf dem Flughafen Cochstedt im Jahr 2005 ausreicht, um das Betriebsergebnis bei sinkenden Einnahmen aus dem gewerblichen Luftverkehr auszugleichen. An dieser Stelle muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass es „zur Ausübung des Rechts zur außerordentlichen Kündigung keines Grundes bedarf und diese jederzeit ausgesprochen werden kann“ (§ 9 Vertragsdauer, Kündigung).

Aussagen zu den Folgejahren können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht getroffen werden, da sich die Vertragslaufzeit zunächst nur auf ein Jahr beschränkt.

Eine deutliche Verringerung des Zuschussbedarfs ist nur dann möglich, wenn die Aufwendungen der FMG in Folge der Arbeitsteilung mit dem Flughafen in Cochstedt deutlich gesenkt werden könnten.

Bei den oben stehenden Plandaten muss zudem berücksichtigt werden, dass hier nur die minimale Erlösvariante aus dem Dienstleistungsvertrag zwischen der FMG und der GSA zugrunde gelegt wurde. Bei einer höheren Abfrage aufgrund einer Intensivierung der Flugbewegungen auf dem Flughafen Cochstedt oder eines erhöhten Beratungsbedarfs können die Erlöse noch bis zu einem Betrag von 199.000 EURO gesteigert werden, wodurch wiederum der Zuschuss der Stadt Magdeburg sinken würde.

Bewertung

Im Rahmen dieser Variante stehen den Erlösminderungen aus eigenem Flugbetrieb Erlössteigerungen aus dem Dienstleistungsvertrag mit dem Flughafen Cochstedt gegenüber. Im Saldo bleibt der Zuschussbedarf nahezu unverändert. An dieser Stelle muss aber darauf hingewiesen werden, dass der Dienstleistungsvertrag für den Flughafen Cochstedt zeitlich begrenzt ist. Mittelfristig ist eher davon auszugehen, dass der Flughafen Cochstedt einen Beitrag dazu leistet, dass die Erlöse des Flugplatzes Magdeburg gemindert werden.

Ein dauerhaftes Engagement für den Flughafen Cochstedt ist nicht gewährleistet. Der Vertrag mit der GSA ist zunächst auf ein Jahr festgeschrieben. Vor diesem Hintergrund übernimmt die FMG einen Teil des personalwirtschaftlichen Risikos der GSA und wird darauf achten müssen, die möglicherweise schwankende Abforderung der Leistungen durch Cochstedt dem jeweiligen Aufwand anzupassen (z. B. temporärer Zukauf von externem Personal oder Leistungen).

Die Bereitstellung von Leistungen für Cochstedt ist strategisch für das Zusammenspiel mit dem Land Sachsen-Anhalt und einem möglichen Konkurrenzstandort Cochstedt notwendig und hilfreich. Die zeitlich begrenzten Erlöse aus dem Dienstleistungsvertrag mit der GSA ersetzen dabei weder notwendige Überlegungen über die künftige Ausrichtung des Flugplatzes Magdeburg, noch verändern sie den Zuschussbedarf durch die Stadt Magdeburg nennenswert und dauerhaft.

3.3 Variante 3: Rückführung des Flugplatzes Magdeburg auf die Privat- und Sportluftfahrt

3.3.1 Beschreibung der Variante

Die Rückführung des Flugplatzes der Landeshauptstadt Magdeburg zur ausschließlichen Nutzung für die Sport- und Privatfliegerei stellt die Minimalvariante der zukünftigen Entwicklung dar.

In diesem Falle würde der gewerbliche Verkehr von anderen Flughäfen bzw. –plätzen aus bedient, was zu einem Verlust entsprechender Erlöspositionen führt. Falls sich der Flugplatz Magdeburg rein auf die Sport- und Privatfliegerei konzentrieren würde, wäre der Rückbau der Instrumentierung und eines Teils der Befeuerung der SLB möglich.¹¹

3.3.2 Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Auf dem Flugplatz Magdeburg gab es im Jahr 2003 insgesamt fast 17.500 Flugbewegungen beim Motorflug, davon können rund 3.800 Flugbewegungen dem kommerziellen Verkehr (gewerblicher Verkehr und Werksverkehr) zugerechnet werden. Mit fast 13.700 Flugbewegungen macht der nichtgewerbliche Flugverkehr den größten Teil der Flugbewegungen aus. Der gesamte Motorverkehr auf dem Flugplatz Magdeburg ist im Jahr 2003 gegenüber dem Vorjahr um 6,2 % gesunken, wobei der nichtgewerbliche Verkehr deutlich stärker gesunken ist als der kommerzielle Verkehr (alle Angaben: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen).

Innerhalb des kommerziellen Verkehrs haben die Schulungsflüge den größten Anteil, gefolgt vom rein gewerblichen Verkehr (Angaben s. o.) und dem Werksverkehr.

Der Segelflug und der Flug mit Ultraleichtflugzeugen machen insgesamt gut 10.000 Flugbewegungen aus, wobei die Flugbewegungen mit Ultraleichtflugzeugen im Jahr 2003 sehr hohe Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen hatten. Die Entwicklung der Flugbewegungen bei den Segelflugzeugen war hingegen rückläufig.

Die Gebührentabelle des Flugplatzes Magdeburg weist deutliche Unterschiede bei den Gebühren für die einzelnen Verkehrsarten auf, wie die nachstehenden Beispiele zeigen:

¹¹ Dies würde auch den Verlust des großen Bauschutzbereiches nach § 17 Luftverkehrsgesetz nach sich ziehen.

Flugzeug über 1,2 bis 1,4 to (Lärmklasse A)	9,60 EURO
Flugzeug über 4 to bis 5 to (Lärmklasse B)	62,05 EURO
Ultraleichtflugzeug	2,60 EURO
Segelflugzeug	1,00 EURO
Schul- und Einweisungsflüge (bis 2 to)	2,60 EURO

Wie die vorstehende Übersicht zeigt, blieben dem Flugplatz Magdeburg bei einer Konzentration auf die Sport- und Privatfliegerei die Verkehrsarten, die sich durch eine vergleichsweise geringe Gebührenhöhe auszeichnen.

Der Rückbau des Flugplatzes der Stadt Magdeburg könnte auch den Verbleib der Polizeihubschrauberstaffel gefährden, da in der Ausschreibung für einen Standort sowohl eine Instrumentierung als auch eine Bauhindernisfreiheit gefordert wird. Insgesamt ergäben sich bei einem Rückbau der Anlage nachstehende Erlösminderungen:

- » 300 Landungen a 62,05 EURO Landegebühr (Lärmkategorie B, 5 to) = -18,6 TEURO
- » Ca. 450 Passagiere a 2,60 EURO = - 1,2 TEURO
- » Ca. 300 Abstelltage a 12,40 EURO = - 3,7 TEURO
- » 10 % Anteil für weitere Dienstleistungen = 2,4 TEURO
- » Landegebühren Polizeihubschrauberstaffel (PHS) = -30 TEURO
- » Einnahmen aus Vermietungen PHS = -140 TEURO
- » Einnahmen aus Betankung PHS = -12 TEURO
- » Entfall Zuschuss Luftraum F = -10 TEURO
- » Entfall Zuschuss Personalkosten Luftfahrtaufsicht = -20 TEURO

Hieraus ergeben sich Mindererlöse in Höhe von 237,9 TEURO, wovon allerdings 182 TEURO auf die Erlöse durch die Polizeihubschrauberstaffel entfallen (76,5 %). Verbleibt die Polizeihubschrauberstaffel am Standort Magdeburg, liegen die Mindererlöse bei lediglich 55,9 TEURO.

Aufwandseitig steht dem die Reduzierung einer Stelle bei der Luftaufsicht gegenüber, wodurch die Personalaufwendungen um ca. 45 TEURO gemindert würden. Demzufolge lägen die saldierten Mindererlöse bei einer Standortverlagerung der

Polizeihubschrauberstaffel bei 192,9 TEURO. Bei einem Verbleib der Polizeihubschrauberstaffel am Standort Magdeburg hätten die Mindereinnahmen lediglich eine Höhe von 10,9 TEURO.

An dieser Stelle wird deutlich, dass die Erlöse aus dem gewerblichen Verkehr einschließlich der begleitend anfallenden Dienstleistungen nur einen geringen Anteil an den Gesamterlösen ausmachen.

Zum Vergleich: bei Personalaufwendungen in Höhe von 650 TEURO und einem Personalbestand von 14 Beschäftigten würde es ausreichen, rund 1,25 Stellen abzubauen, um die Erlösverluste beim gewerblichen Flugverkehr in Folge des Rückbaus des Flugplatzes auszugleichen und den gleichen Stand beim Zuschuss der Stadt zu halten.

Sollte auch die Polizeihubschrauberstaffel den Standort wechseln, wäre ein weitergehender Personalabbau erforderlich, um den Stand des Zuschusses zu halten.

3.3.3 Investitionsbedarf

Ein Investitionsbedarf würde nur im Zusammenhang mit dem Neubau eines Objektes für die Polizeihubschrauberstaffel anfallen. Diese Investition ist als eigenständige Planung zu betrachten (s. o.).

Vielmehr besteht bei dieser Variante ein Desinvestitionsbedarf, da ggf. ein Teil der Anlagen für den Instrumentenflug rückgebaut werden kann. Dies würde allerdings dazu führen, dass die Polizeihubschrauberstaffel ihren Standort wechseln würde (s. o.).

3.3.4 Finanzierung

3.3.5 (Steuer-) rechtliche Aspekte

Bei dieser Variante muss gesondert geprüft werden, ob die Grundlage für die Bewilligung von Fördermitteln nicht im Widerspruch zu der in dieser Variante gewählten Ausrichtung des Flugplatzes Magdeburg steht.

Die FMG hat zudem unter immateriellen Vermögensgegenständen betriebsrechtliche Genehmigungen mit 353 TEURO bilanziert, die als Kosten für das Planfeststellungsverfahren den Ausbau der Start- und Landebahn betreffen (vgl. PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Prüfung des Jahresab-

schluss zum 31. Dezember 2003 und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2003). Diese immateriellen Vermögensgegenstände müssten im Falle eines Rückbaus einer Sonderabschreibung zugeführt werden. Hierdurch würde entsprechend der Zuschussbedarf der Stadt Magdeburg ansteigen.

3.3.6 Bewertung

Die Variante entspricht der Rückführung analog zu Variante 2a, wobei hier keinerlei gewerblicher Verkehr mehr stattfinden wird. Es wäre jedoch ebenfalls ein hoher jährlicher Zuschuss erforderlich, wenn nicht aufwandsseitig erhebliche Reduzierungen vorgenommen werden können bzw. der Betrieb des Flugplatzes grundsätzlich anders geregelt wird (z. B. Betrieb durch einen Verein).

Die im Rahmen der GA/EFRE Förderung gewährten Zuwendungen könnten nur noch zum Teil gerechtfertigt werden. Ein Beschluss und/oder eine Realisierung des Rückbaus auf einen Sport- und Privatflugplatz vor dem Ende der Zweckbindungsfrist (Mitte 2009) hätte aller Voraussicht nach die Rückforderung von mindestens 1,8 Mio. EURO zur Folge.

Hinzu kommen noch die oben bereits angesprochenen Sonderabschreibungen in Höhe von 353 TEURO. Die Sonderabschreibung bzw. die Rückzahlung müssen entweder durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage in gleicher Höhe oder einen Sonderzuschuss der Stadt Magdeburg ausgeglichen werden.

Ebenfalls würde mit dem konsequenten Rückbau des Flugplatzes die Optionen für einen späteren Ausbau aufgegeben (Ablauf des Planfeststellungsbeschlusses). Es bestünde zumindest die Gefahr, dass der Luftverkehrsstandort Magdeburg dauerhaft marginalisiert würde.

Soweit der zukünftige Ausbaubedarf als gering erachtet wird, kann die dargestellte Variante sinnvoll sein; hinsichtlich der Aufwendungen jedoch nur, wenn mittelfristig der Zuschussbedarf deutlich reduziert werden kann, was sich bei der gegebenen Aufwandsstruktur vor allem auf den Personalaufwand bezieht.

3.4 Variante 4a: Zusammenführung des Flughafens Cochstedt und des Verkehrslandeplatzes Magdeburg in eine Betreibergesellschaft

3.4.1 Beschreibung der Variante

Das Ziel dieser Variante besteht aus der Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg darin, den Flugverkehr des Flughafens in Cochstedt sowie des Flugplatzes in Magdeburg aufeinander abzustimmen bzw. die Wiederaufnahme des Verkehrsbetriebes am Flughafen Cochstedt durch eine gemeinsame Betreibergesellschaft zu gewährleisten.

Zur Abgrenzung: Die im Folgenden dargestellten Ansätze spiegeln die Interessen und Vorstellungen der Landeshauptstadt Magdeburg wider. Das Land Sachsen-Anhalt plant hingegen eine Betreibergesellschaft für den Flughafen in Cochstedt, an der sich die Stadt Magdeburg als Minderheitsgesellschafter beteiligen soll. Diese Gesellschaft soll sich aber ausschließlich für den Betrieb des Flughafens in Cochstedt verantwortlich zeichnen. Eine Beteiligung der Stadt Magdeburg an dieser Gesellschaft würde also zu einem erhöhten Finanzbedarf durch eine Beteiligung an den Verlusten dieser Betreibergesellschaft führen und nicht zu den erwarteten positiven Konsolidierungseffekten.¹²

Das Land Sachsen-Anhalt beauftragt bei dieser Variante - vergleichbar mit Variante 2b – die GSA Grundstücksfonds Sachsen-Anhalt mbH mit der Gründung dieser Betreibergesellschaft. Dementsprechend würde sich der Gesellschaftszweck dieser Betreibergesellschaft auf die folgenden Punkte beziehen:

- » Gegenstand der Betriebsgesellschaft wäre der Betrieb des Verkehrsflughafens Cochstedt und des Verkehrslandeplatzes Magdeburg-Süd sowie sämtlicher Geschäfte, die mit dem Betrieb des Verkehrsflughafens und des Verkehrslandeplatzes sowie der auf dem Verkehrsflughafen und dem Verkehrslandeplatz errichteten Anlagen zusammenhängen (einschließlich der zugehörigen Nebengeschäfte).
- » Zu diesem Zweck stellt die GSA Grundstücksfonds Sachsen-Anhalt GmbH der Gesellschaft das Flughafengelände Cochstedt und die Stadt Magdeburg das Flugplatzgelände Magdeburg nebst vorhandenem Inventar zur Verfügung (hierzu ist allerdings eine weitergehende Spezifikation erforderlich).

¹² An dieser Stelle muss u. E. darauf hingewiesen werden, dass es für die Wiederinbetriebnahme des Flughafens Cochstedt weder eine inhaltlich-konzeptionelle Positionierung noch eine entsprechende Geschäftsplanung gibt.

Zwischen dem Flughafen in Cochstedt und dem Flugplatz in Magdeburg wird dabei - aus der Sicht des Landeshauptstadt Magdeburg und ohne Berücksichtigung der Positionierung der Landes Sachsen-Anhalt - die nachstehende Aufgabenverteilung gewählt:

- » Der Flughafen in Cochstedt wird sich auf den Linien- und Charterverkehr, den Geschäftsreiseverkehr mit größerem Fluggerät sowie den Frachtflugverkehr konzentrieren.
- » Der Flugplatz in Magdeburg fokussiert seine Aktivitäten auf den Sport- und Freizeitverkehr sowie den Geschäftsreiseverkehr mit kleinerem Fluggerät. Darüber hinaus bleibt der Flugplatz Magdeburg weiterhin Standort der Polizei- und Hubschrauberstaffel, die FMG hat hieraus weiterhin Einnahmen aus Vermietungen und Flugbewegungen.

3.4.2 Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Flugplatz Magdeburg und die FMG hängen wesentlich davon ab, welche Aufgaben der zu gründenden Betreiber-gesellschaft zugestanden werden. Auf der Erlösseite ergeben sich nachstehende Änderungen bzw. offene Punkte:

- » die Erlöse aus dem Flugbetrieb sowie die damit verbundenen Erlöse aus flugbetriebsaffinen Dienstleistungen werden zukünftig bei der zu gründenden Betreiber-gesellschaft anfallen
- » bei welchem Unternehmen die Erlöse aus Vermietungen und Verpachtungen anfallen, hängt davon ab, ob die FMG weiterhin Eigentümerin der Immobilien bleibt oder ob das Eigentum an die zu gründende Betreiber-gesellschaft übergeht
- » die sonstigen Erträge (z. B. aus der Luftaufsicht) werden wohl auch bei der zu gründenden Betreiber-gesellschaft anfallen; dies setzt allerdings voraus, dass die zu gründende Betreiber-gesellschaft auch über die erforderlichen Personalkapazitäten verfügt.

Wenn das Immobilienvermögen im Eigentum der FMG bliebe, hätte diese dann den vornehmlichen Geschäftszweck, ihre Immobilien zu verwerten und daraus Erlöse zu erzielen. Diese Aufgabe könnte ggf. auch auf eine andere städtische Gesellschaft übertragen werden.

Auf der Seite der Aufwendungen werden die flugbetriebsbezogenen Aufwendungen der zu gründenden Betreiber-gesellschaft zugerechnet. Da diese Gesellschaft den

Zweck verfolgt, den Geschäftsbetriebs auf dem Flughafen Cochstedt und dem Flugplatz Magdeburg sicherzustellen, wäre es dann auch erforderlich, das flugbetriebsrelevante Personal sowie das zu deren Unterstützung benötigte Personal auf diese Gesellschaft zu übertragen.

Für die FMG würde dies bedeuten, dass auf der Aufwandsseite folgende Positionen entfallen könnten (Angaben für 2003):

Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	- 12 TEURO
Aufwendungen für Anlagenunterhaltung	- 130 TEURO
Aufwendungen für Versorgungsleistungen	- 87 TEURO
Aufwendungen für Löhne und Gehälter	- 441 TEURO
Aufwendungen für Sozialabgaben und Altersversorgung	-118 TEURO
Sonstige betriebliche Aufwendungen (pauschal -20%)	- 46 TEURO

Aufwendungen insgesamt - 844 TEURO.

Bei den Berechnungen der Aufwendungen wurde davon ausgegangen, dass zwei Beschäftigte die FMG weiterführen und z. B. deren Immobilienbestand betreuen.

Demgegenüber steht ein Verzicht auf die nachstehend aufgeführten Erlöspositionen:

Erlöse aus Lande- und Abstellgebühren	- 120 TEURO
Erlöse aus dem Verkauf von Kraftstoffen	- 35 TEURO
Zuschuss Personalkosten Luftaufsicht	- 60 TEURO
Zuschuss Luftraum F	- 10 TEURO
Sonstige Erlöse (pauschal 20 %)	- 9 TEURO

Erlöse insgesamt - 234 TEURO.

Insgesamt ergibt sich eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der FMG von 610 TEURO, wenn der überwiegende Teil des derzeitigen Personalbestands auf die gemeinsame Betreibergesellschaft übertragen wird.

3.4.3 Investitionsbedarf

Ein Investitionsbedarf würde nur im Zusammenhang mit dem Neubau eines Objektes für die Polizeihubschrauberstaffel anfallen. Diese Investition ist als eigenständige Planung zu betrachten (s. o.).

Die zu erzielenden Mieteinnahmen müssten die Aufwendungen für die Investition abdecken, um wirtschaftlich zu sein.

3.4.4 (steuer-) rechtliche Aspekte

Die zu gründende Betreibergesellschaft soll die Rechtsform einer GmbH haben und nachstehende Gesellschafterstruktur aufweisen:

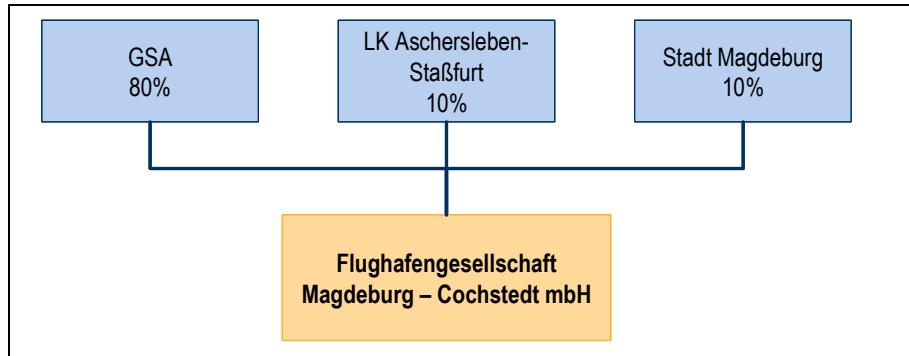


Abbildung 2: Flughafengesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH

Hauptgesellschafter mit einem Anteil von 80 % ist damit die GSA Grundstücksgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH, beteiligt sind weiterhin die beiden kommunalen Körperschaften, auf deren Gebiet der Flughafen bzw. der Flugplatz liegt.

In einem Entwurf zu einem Gesellschaftervertrag ist vorgesehen, dass die Verlustabdeckung der zu gründenden Betreibergesellschaft durch die Gesellschafter erfolgt, wobei der jährliche Anteil der kommunalen Körperschaften an der Verlustabdeckung auf 100 TEURO beschränkt werden soll. In der Erwartung eines gesicherten Verlustes hat der Landkreis Aschersleben-Staßfurt bereits eine Summe von 300 TEURO für die nächsten Jahre zu diesem Zweck in den Haushalt eingestellt (vgl. Volksstimmme vom 15. Dezember 2004).

Die Regelung zu Begrenzung der Verlustabdeckung würde in diesem Umfang auch für die Stadt Magdeburg gelten und muss zu dem weiterhin erforderlichen Zuschuss durch die Stadt Magdeburg addiert werden. Vor diesem Hintergrund verbessert sich die wirtschaftliche Situation – aus der Perspektive der Stadt Magdeburg – lediglich um 510 TEURO.

Gesellschaftsrechtlich ist darauf hinzuweisen, dass GmbH-Gesellschafter grundsätzlich keinem Wettbewerbsverbot unterliegen. Abweichendes müsste in der Satzung geregelt werden. Die Anteilseigner einer GmbH könnten daher ungeachtet ihrer Stellung als Gesellschafter dieser GmbH in einer anderen Gesellschaft oder über diese Maßnahmen tätigen, die in Konkurrenz zur GmbH stehen und dieser schaden. Verboten ist es den Anteilseigner lediglich, spezielle Kenntnisse oder Verbindungen, die sie in ihrer Eigenschaft als Gesellschafter der GmbH erlangt haben, zum Scha-

den der GmbH zu verwerfen. Zum Schutz der Gesellschaft müssen die Geschäftsführer der GmbH einem Anteilseigner auch Auskunft und Einsicht in die Bücher und Schriften der Gesellschaft verweigern, wenn zu besorgen ist, dass der Gesellschafter diese Informationen zu gesellschaftsfremden Zwecken verwenden und damit die GmbH schädigen wird, § 51 a Abs.2 GmbHG. Die Informationsverweigerung bedarf eines vorherigen Gesellschafterbeschlusses.

Mit der gesetzlichen Regelung zum Informationsrecht wird deutlich, dass die Beteiligung eines Anteilseigners an einer konkurrierenden Gesellschaft zwangsläufig zu einem Spannungsverhältnis führt und stets streitbefangen und problembeladen ist.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass der unmittelbare Einfluss der Stadt Magdeburg bei einer 10%-igen Beteiligung an der Betreibergesellschaft mbH gering sein wird.

3.4.5 Bewertung

Die Variante Zusammenführung des Flughafens Cochstedt und des Flugplatzes Magdeburg in einer Betreibergesellschaft ist – aus der Perspektive der Landeshauptstadt Magdeburg - aus der Sicht der Stadt Magdeburg zu bewerten.

Die Berechnungen haben verdeutlicht, dass es unter gegebenen Annahmen, d.h. insbesondere Verbleib der Immobilien bei der FMG bzw. der Stadt Magdeburg und Transfer des überschüssigen Personals an die neue Betreibergesellschaft, gelingt, die Ergebnisse der FMG erheblich zu verbessern. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass die Stadt Magdeburg ggf. sowohl die zur Inbetriebnahme von Cochstedt notwendigen Anfangsinvestitionen als auch die laufenden Verluste des Flughafenbetriebs Cochstedt mittragen muss. Bleibt es allerdings bei der oben beschriebenen Regelung zur Verlustabdeckung, wäre die Gründung einer Betreibergesellschaft aus der Sicht der Stadt Magdeburg positiv zu bewerten.

Vor dem Hintergrund der absehbaren Möglichkeiten und Marktgegebenheiten wird die Stadt Magdeburg folgende Risiken bewerten müssen:

- » Die verkehrsräumliche Lage des Standortes Cochstedt wird immer wieder als ungünstig eingestuft.¹³ Bei gegebener Nachfrage wird es einige Zeit dauern, Cochstedt am Markt zu platzieren. Inwiefern dies vollumfänglich gelingt, muss derzeit eher skeptisch betrachtet werden. Der Flugbetrieb wird – wie anderenorts auch – langjährig ein Zuschussgeschäft bleiben. Die Stadt Magdeburg

13 Vgl. Mandel/Rothengatter (2002)

wird entsprechend ihrer Gesellschafteranteile an den Verlusten beteiligt sein – wenn es keine Begrenzung der Verlustabdeckung gibt.

- » Die Erlösentwicklung wird zumindest in den ersten Jahren in Cochstedt eher schleppend sein. Gegebenenfalls werden Verkehre vom Flugplatz Magdeburg nach Cochstedt gezogen. Dies mag von Vorteil für die Betreibergesellschaft insgesamt sein, erhöht jedoch den Zuschussbedarf für Magdeburg.
- » Wird der Flugplatz Magdeburg komplett zurückgefahren, werden Fördermittel in der Größenordnung 1,8 Mio. EURO rückzahlungsfällig (vgl. Variante 3). Die Rückzahlungen belasten dann in vollem Umfang den laufenden Haushalt bzw. müssen über die Auflösung der Kapitalrücklage ausgeglichen werden.
- » Wird Immobilienvermögen in die Betreibergesellschaft eingebracht, fällt Grunderwerbsteuer an.

3.4.6 Variante 4b: Zusammenführung und Einbringung als eigenständige Tochtergesellschaft der Mitteldeutschen Flughafen AG

Die Mitteldeutsche Flughafen AG hat den Unternehmensgegenstand,

- » die Übernahme und die Verwaltung von Geschäftsanteilen an Verkehrsflughäfen und sonstigen Flugplätzen sowie von an auf Verkehrsflughäfen/sonstigen tätigen Unternehmen (einschließlich damit zusammenhängender Geschäfte und Nebengeschäfte) sowie die Führung der Unternehmensgruppe und
- » die Erbringung von Dienstleistungen für die der Unternehmensgruppe angehörenden Flughäfen im Zusammenhang mit der Anlegung, dem Betrieb und dem Ausbau von Verkehrsflughäfen und Flugplätzen einschließlich der auf ihnen zu errichtenden Anlagen sowie der dazugehörigen Nebengeschäfte.

Eine Übersicht über die Unternehmensgruppe „Mitteldeutsche Flughafen AG“ (MDF AG) liefert die nachstehende Abbildung:

Strategische Weiterentwicklung des Flugplatzes Magdeburg

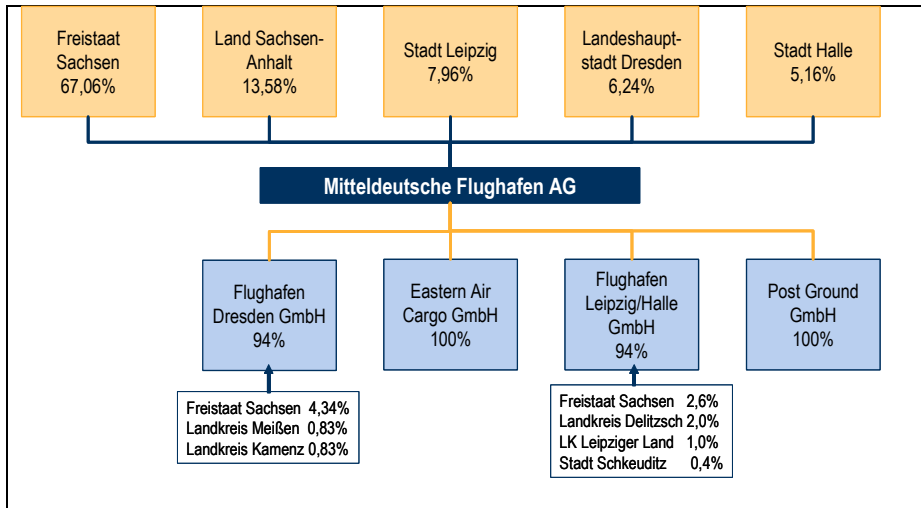


Abbildung 3: Mitteldeutsche Flughafen AG

Hauptanteilseigner der MDF AG ist das Land Sachsen, kleinere Anteile halten das Land Sachsen-Anhalt sowie die Städte Leipzig, Dresden und Halle. Die MDF AG ist mit jeweils 94 % an den Flughäfen Dresden sowie Leipzig/Halle beteiligt.

Die Einbindung einer zu gründenden Betreibergesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH als eigenständige Tochtergesellschaft in die MDF AG würde – folgt man der bisherigen Unternehmens- und Beteiligungsstruktur – folgendermaßen aussehen (die Gesellschafteranteile müssten dann neu bestimmt werden):

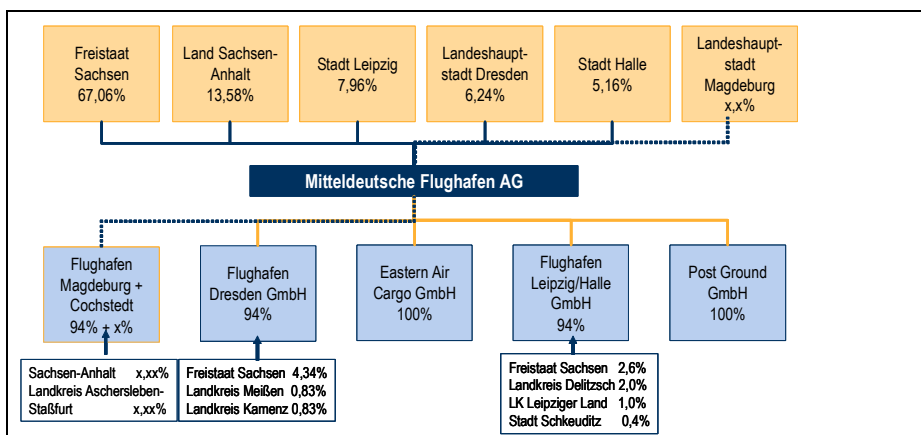


Abbildung 4: Mitteldeutsche Flughafen GmbH (erweitert)

Bei dieser Variante wäre die MDF AG Hauptgesellschafter der Flughafengesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH, das Land Sachsen-Anhalt sowie der Landkreis Aschers-

leben-Staßfurt hielten jeweils Minderheitsbeteiligungen. Die Stadt Magdeburg wäre – wie die Städte Dresden, Halle und Leipzig auch – Gesellschafter der MDF AG.

Die FMG ihrerseits hat im Dezember 1999 eine Rahmenvereinbarung für eine Kooperation mit der Flughafen Leipzig/Halle GmbH abgeschlossen, um bei unterschiedlichen betrieblichen Aufgaben zusammenarbeiten zu können. Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH verpflichtet sich in dieser Rahmenvereinbarung, die Interessen der FMG in ihre Kooperationen mit den Flughäfen Dresden, München, Nürnberg und Stuttgart einzubringen.

3.4.7 Betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen

In dem hier vorliegenden Modell würde die MDF AG über ihre Tochtergesellschaft Flughafengesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH den Flughafen Cochstedt und den Flugplatz in Magdeburg betreiben. Die FMG würde entweder in dieser Tochtergesellschaft aufgehen oder sich um die Verwertung der Immobilien kümmern, sofern diese nicht auf die Tochtergesellschaft Flughafengesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH (FMC) übertragen würden.

Für die Entwicklung der Erlöse und Aufwendungen der FMC gelten hier die gleichen Aussagen wie in der Variante 4a. Mögliche Verluste müssen in diesem Fall von der MDF AG als Hauptgesellschafter getragen werden, zu kleineren Anteilen vom Land Sachsen-Anhalt und dem Landkreis Aschersleben-Staßfurt. Die MDF AG hat die Möglichkeit, die von der FMC erwirtschafteten Verluste intern auszugleichen – insofern an anderer Stelle ein positives Ergebnis anfällt.

Die Stadt Magdeburg als Gesellschafter der MDF AG ist gehalten, sich auf dieser Ebene anteilmäßig an einem Ausgleich zu beteiligen, falls die MDF AG ein negatives Unternehmensergebnis erwirtschaften sollte und insofern im Gesellschaftsvertrag keine anderweitige Regelung getroffen wurde. Hierbei muss allerdings davon ausgegangen werden, dass die Verluste der Flughafengesellschaften Dresden und Leipzig/Halle deutlich höher liegen als die der FMG.

Der wesentliche Vorteil einer solchen Lösung liegt darin, dass Skalen- oder Betriebsgrößeneffekte realisiert werden können, z. B. in den Bereichen

- » Beschaffungswesen
- » Personalwesen
- » Aus- und Weiterbildung
- » Marketing/Vertrieb

» Datenverarbeitung

Darüber hinaus ist es möglich, auf dem Markt in einer koordinierten Weise vorzugehen. Hierbei böte sich z. B. die nachstehende Aufgabenteilung an:

- » Flughafen Leipzig/Halle als international orientierter Flughafen für Linien-, Charter- und Frachtverkehr (letztenanntes insbesondere aufgrund der Ansiedlung von DHL)
- » Flughafen Dresden als Standort für nationale Linienverkehr sowie Charterverkehr zu ausgewählten europäischen Destinationen
- » Flughafen Cochstedt für Linien-, Charter- und Frachtverkehr sowie gewerblicher Verkehr (entsprechend der Regelungen zu Variante 4a)
- » Flugplatz Magdeburg für Sport- und Freizeitflugverkehr sowie gewerblichen Verkehr mit kleinem Fluggerät (entsprechend der Regelungen zu Variante 4a).

3.4.8 (Steuer-) rechtliche Rahmenbedingungen

Um dieses Modell realisieren zu können, müsste (1) nach Variante 4a die Flughafengesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH unter der Beteiligung der GSA, der Landeshauptstadt Magdeburg sowie des Landkreises Aschersleben-Staßfurt gegründet werden. In einem zweiten Schritt würden die GSA und die Landeshauptstadt Magdeburg ihre Anteile an der Gesellschaft an die MDF AG und das Land Sachsen-Anhalt abgeben. Im Gegenzug würde die Landeshauptstadt Magdeburg Anteile an der MDF AG erwerben.

(2) Die MDF AG würde gemeinsam mit dem Land Sachsen-Anhalt und dem Landkreis Aschersleben-Staßfurt die Flughafengesellschaft Magdeburg-Cochstedt mbH gründen, um den Flughafen Cochstedt und den Flugplatz Magdeburg zu betreiben. Die Stadt Magdeburg müsste hierzu dieser Gesellschaft den Betrieb des Flugplatzes Magdeburg übertragen. Zudem müsste die Stadt Magdeburg Anteile an der MDF AG übernehmen. Die FMG kann ggf. weiterhin das Eigentum an den Flughafenimmobilien halten.

Bewertung

Bei gegebener bzw. absehbarer Marktsituation bleibt unklar, warum eine Einbringung der gemeinsamen Tochtergesellschaft in die Mitteldeutsche Flughafen AG angestrebt bzw. realisiert werden soll:

- » Insbesondere nicht klar ist, welches strategische Interesse die MDF AG an einer Beteiligung der neu gegründeten Gesellschaft haben kann. Dies vor allem, da Cochstedt ein direkter Konkurrent von Leipzig/Halle sein wird. Darüber hinaus dürfte das Engagement an einem Sport- und Freizeitflughafen, den der Flugplatz Magdeburg in diesem Modell darstellt, für die MDF AG nur von begrenztem Interesse sein.
- » Die Betreibergesellschaft Cochstedt/Magdeburg wird ohne Verlustausgleich durchweg negative Ergebnisse realisieren. Da Einsparungen aus Synergien nicht zwingend zu erwarten sind, liegt nicht auf der Hand, warum sich die MDF am Verlust der Betreibergesellschaft beteiligen sollte.
- » Die Stadt Magdeburg müsste sich an der MDF AG beteiligen. Die MDF AG wird insgesamt darauf achten, dass der „sachsen-anhaltinische Gesellschafteranteil“ gering bleibt. Im Ergebnis kann und wird sich die Stadt Magdeburg auch nur geringfügig beteiligen, wodurch die Einflussmöglichkeiten auch gering bleiben werden.
- » Insgesamt würde eine Beteiligung der Stadt Magdeburg nur dann sinnvoll, wenn der Verlustausgleich aus der MDF-Beteiligung dauerhaft niedriger wäre als der Zuschuss zur FMG oder einer gemeinsamen Betreibergesellschaft Magdeburg/Cochstedt.

Letztlich liegen bislang von Seiten der MDF AG keine dokumentierten Bemühungen vor, sich an der FMG oder einer gemeinsamen Gesellschaft Magdeburg/Cochstedt zu beteiligen. Pressemeldungen darf man entnehmen, dass Cochstedt von Halle/Leipzig als Konkurrent und wenig wünschenswert angesehen wird.

Insgesamt lässt sich eine mögliche Beteiligung und ihre Konsequenzen erst dann beurteilen, wenn das Zusammenspiel Magdeburg/Cochstedt geklärt ist und ggf. erste Schritte in Richtung einer gemeinsamen Betreibergesellschaft für die Flugplätze Magdeburg und Cochstedt gemacht wurden. Auch die konkrete Planung der im Detail zivil- und steuerrechtlich anspruchsvollen Gestaltung der Einbringung macht erst Sinn, wenn die Rahmenbedingungen feststehen.

4 Bewertung der Risiken

4.1 Vorgehen

Die abschließende Bewertung der Risiken erfolgt nach folgenden Kategorien und fasst die wesentlichen Ergebnisse aus der Analyse zusammen:

- » Markt- oder Ergebnisrisiko: Kann der in der jeweiligen Variante angestrebte Nutzen für die Stadt Magdeburg bzw. den Flugplatz Magdeburg unter den gegebenen Markt- und Wettbewerbsbedingungen erzielt werden?
- » dem wirtschaftlichen Risiko: Welches (dauerhafte) wirtschaftliche Risiko entsteht für die Stadt Magdeburg, wenn die verschiedenen Varianten umgesetzt werden, und wie hoch muss dieses Risiko angesetzt werden?
- » dem Realisierungsrisiko: Wie wahrscheinlich ist es, dass die jeweilige Variante unter den gegebenen Rahmenbedingungen umgesetzt werden kann bzw. dass die vorliegenden Rahmenbedingungen eine Umsetzung ver- oder behindern?
- » dem politischen Risiko: Welche politischen Vor- oder Nachteile erwachsen der Stadt Magdeburg, wenn eine bestimmte Variante zur Nutzung des Flugplatzes Magdeburg umgesetzt bzw. nicht umgesetzt wird?

4.2 Variante 1: Ausbau des Verkehrslandeplatzes Magdeburg ohne Landesmittel.

Die Analyse der Marktentwicklungen (Konkurrenzsituation zu Cochstedt sowie die durch die größeren Flughäfen Hannover, Leipzig/Halle und Berlin-Tegel gegebene Versorgung etc.) führt zu dem Schluss, dass die im Rahmen der Unternehmensplanung unterstellten Einnahmen aus Flugverkehren kaum erreicht werden können. Dies wird unmittelbar zur Erhöhung des Zuschussbedarfes führen. Eine Erhöhung der Gebühren zur Steigerung der Einnahmen würde die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens erheblich schwächen. Eine mögliche Einnahmenerhöhung in Folge der Gebührenerhöhung würde durch einen weiteren Rückgang der Flugverkehre negativ kompensiert.

Vor dem Hintergrund der absehbaren Umsatzentwicklung ist der Ausbau der SLB mit erheblichen wirtschaftlichen Risiken verbunden.

Die aufzubringenden Kapitalkosten können durch den laufenden Betrieb nicht erwirtschaftet werden. Der Ausbau ist damit kaum realistisch finanzierbar. Die Variante einer Beteiligung privater Investoren wird bei gegebenen negativen Ertragsmöglichkeiten des Flugplatzes ebenfalls als unrealistisch angesehen. Neben der Finanzierung der Kapitalkosten ergeben sich auch aus dem laufenden Betrieb erhöhte Aufwendungen, die nicht zu rechtfertigen sind:

- » Zur Aufrechterhaltung eines dem Ausbau der SLB und der damit verbundenen Infrastruktur entsprechenden Betriebs bedarf es mindestens der jetzigen Personalstärke der FMG. Mögliche Optimierungs- und Einsparpotenziale auf Personalseite werden damit nicht möglich sein.
- » Durch die geschaffene Infrastruktur entsteht ein erhöhter Erhaltungsaufwand bei voraussichtlich überdimensionierter bzw. unterausgelasteter Infrastruktur.
- » Die Abschreibungen auf den Ausbau des Flugplatzes können aus dem laufenden Betrieb in keiner Weise erwirtschaftet werden.

In der Konsequenz würde die Realisierung des Ausbaus der SLB zu hohen Fixkosten und in der Folge zu einem hohen Zuschussbedarf bzw. einer dauerhaft hohen Belastung des Haushalts der Stadt Magdeburg führen, der im Hinblick auf unsichere Nachfrage nach den Leistungen des Flugplatzes kaum zu rechtfertigen ist.

Insgesamt wird damit das Realisierungsrisiko als hoch eingestuft. Hinzu kommt, dass die Finanzierung auch alleine aus städtischen Mitteln nicht (mehr) abgesichert ist, da der Investitionsbedarf im Haushalt nicht eingestellt ist.

Darüber hinaus entstünden durch die Realisierung der Ausbauplanung erhebliche **politische Risiken**: Für den sofortige Ausbau der SLB besteht derzeit keine marktseitige Erfordernis noch stehen Finanzmittel dafür zur Verfügung. Darüber hinaus würde Ausbau der SLB auch politische Risiken mit sich bringen. Der sofortige Ausbau käme einem Alleingang der Stadt Magdeburg gleich, der sich gegen die Planungen im Landes-Verkehrskonzept des Landes-Sachsen-Anhalt richtet. Er würde darüber hinaus zu einer Verschärfung der landesinternen Konkurrenz führen, die schlimmsten Fall zu einem Preisdumping führt.

4.3 Variante 2: Beibehaltung des Status quo am Verkehrslandeplatz Magdeburg

Bei Beibehaltung des Status quo (d.h. es erfolgt kein Ausbau der SLB) wird, da die Bedingungen der JAR-OPS 1 nicht erfüllt werden können, ein geringer Teil der Verkehre entfallen. Die sich daraus ergebenden Erlösminderungen werden allerdings

bei gegebener Marktentwicklung marginal sein. Dieses Risiko kann darüber hinaus als überschaubar eingestuft werden, da im Gegenzug kaum Investitionen anfallen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Region Magdeburg wird durch den Nicht-Ausbau der SLB kaum beeinflusst. Einschlägige Untersuchungen gehen davon aus, dass das solitäre Angebot von Flughäfen alleine für die Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung einer Region nicht ausschlaggebend ist. Letztlich wird die Standortqualität durch ein Bündel von Faktoren (Arbeitskräfteangebot, Infrastruktur in unterschiedlichen Bereichen etc.) bestimmt.

Der Business Airport Magdeburg bleibt bei dieser Variante erhalten. Einschränkungen ergeben sich lediglich durch den Nichtausbau der SLB. Bei gegebener Auslastung des Flugplatzes Magdeburg in der Vergangenheit ist davon auszugehen, dass der Nicht-Ausbau die regionalwirtschaftliche Entwicklung Magdeburgs nicht beeinflussen wird. Dies gilt vor allem dann, wenn der Standort Cochstedt wieder in Betrieb genommen wird. Das am Standort Magdeburg direkt ansässige flughafenaffine Gewerbe wird durch die Fortführung des Status quo ebenfalls nicht beeinträchtigt, da der Flugbetrieb weiter aufrechterhalten wird.

Bereits die Weiterführung des Status quo am Flugplatz Magdeburg führt dauerhaft zu einem hohen Zuschussbedarf. Die sich aus dem Dienstleistungsvertrag mit Cochstedt ergebenden Einnahmen sind ambivalent zu betrachten. Einerseits führt dies zu höheren Einnahmen, wobei nach jetziger Einschätzung voraussichtlich zur Vertragserfüllung auch externe Leistungen hinzugekauft werden müssen. Die Vertragslaufzeit beträgt nur ein Jahr und ist jederzeit kündbar. Für die FMG ist dies keine Planungsgrundlage. Vor diesem Hintergrund übernimmt die FMG während der Vertragslaufzeit das Personalrisiko von Cochstedt.

Ein Realisierungsrisiko ist bei Fortführung des Status quo nicht gegeben. Aus strategischen Gründen sollte der Planfeststellungsbeschluss erhalten werden. Denn soweit ein künftiger Ausbau zu einem späteren Zeitpunkt angestrebt würde, wäre die Neuauflage des Planfeststellungsbeschlusses mit erheblichen Kosten (Kosten für Fremdgutachten, Ressourcen der FMG etc.) verbunden und die Genehmigungschance vermutlich eher gering.

Die Fortführung des Status quo ohne klare Entscheidung über die Zukunft des Flugplatzes birgt die Gefahr in sich, dass die Diskussionen in den politischen Gremien weiter fortgesetzt werden. Dies vor allem auch vor dem Hintergrund, dass die im Aufsichtsrat genehmigte Unternehmensplanung mittlerweile als zu optimistisch angesehen werden muss.

Im Vergleich zu den anderen Varianten birgt die Fortführung des Status quo allerdings vergleichsweise geringe Risiken. Eine Fortführung des Status quo sollte aller-

dings einhergehen mit einer Optimierung innerhalb der FMG. Dies betrifft vor allem den Personalbedarf.

4.4 Variante 3: Rückführung des Flugplatzes Magdeburg auf die Privat- und Sportluftfahrt

Die Rückführung des Flugplatzes Magdeburg auf die Privat- und Sportluftfahrt (Minimalvariante) wird dazu führen, dass ein geringer Teil der bisherigen Verkehre entfällt. Der gewerbliche Verkehr würde dann von anderen Flughäfen bedient. Bei gegebenen Erlösen aus den Flugverkehren wären die Erlösrückgänge allerdings gering. Weitere Einnahmenminderungen ergeben sich aus dem Wegzug der Polizeihubschrauberstaffel, da die Anforderung derselben nicht mehr sichergestellt werden können.

Ein wirtschaftlich erhebliches Risiko ergibt sich aus dem Wegfall des Förderzwecks für bereits gewährte Infrastrukturförderung im Rahmen der GA. Es ist davon auszugehen, dass bis zu 1,8 Mio. EURO an Bund, Land und EU zurückgezahlt werden müssen. Bei gegebenem Personalbestand wird weiterhin ein hoher Zuschussbedarf bei reduzierten Angebotsleistungen notwendig sein.

Perspektivisch ist bei einem Rückbau davon auszugehen, dass die Chance für einen späteren Ausbau (bei veränderten Marktbedingungen) nahezu vergeben ist. Ein Aufrecht erhalten des Planfeststellungsbeschluss ist beim Rückbau auf die Privat- und Sportluftfahrt nicht zu begründen. Der Beschluss wird auf jeden Fall verfallen. Falls es mittelfristig nicht zur Realisierung des Flughafens Cochstedt kommt und unter veränderten Marktbedingungen der Bedarf für einen Flugplatz bzw. Flughafen in der Region Magdeburg nachweisbar wäre, könnte ein neues Angebot in Magdeburg nur unter erheblichem finanziellen und zeitlichen Aufwand realisiert werden.

Insgesamt würde der Rückbau des Flugplatzes Magdeburg weiterhin zu einer Belastung des städtischen Haushalts führen. Dies bei verringerter Infrastruktur und erheblich weniger Möglichkeiten einer flexiblen Angebotsanpassung an die Marktentwicklung als bei Fortführung des Status quo.

4.5 Variante 4a: Zusammenführung des Flughafens Cochstedt und des Verkehrslandeplatzes Magdeburg in einer Betreibergesellschaft

Die Betrachtung dieser Variante setzt voraus, dass die Wiederinbetriebnahme des Flughafens Cochstedt erfolgt. Die hierzu vorliegenden Unterlagen sind aus unserer Sicht noch nicht hinreichend belastbar und konkret. Die Variante ist damit von vornherein durch ein hohes Realisierungsrisiko belastet. Hinzu kommt, dass die Interes-

sen der an der Entscheidung Beteiligten (Stadt Magdeburg, Land Sachsen-Anhalt, weitere beteiligte Kommunen, GSA) sehr unterschiedlich sind. Es darf davon ausgegangen werden, dass die Realisierung einer gemeinsamen Betreibergesellschaft erheblich Zeit in Anspruch nehmen wird. Vor diesem Hintergrund würde die Stadt Magdeburg bei Bevorzugung dieser Variante in ihrer eigenen Planung bzgl. Magdeburg zunächst auf die sachliche und zeitliche Präzisierung des Vorhabens Cochstedt warten müssen.

Unabhängig des zeitlichen Risikos ist die Realisierung einer gemeinsamen Betreibergesellschaft mit weiteren Risiken verbunden.

Das Markt- und Ergebnisrisiko ist grundsätzlich analog der Darstellungen der Variante „Fortführung Status quo“. Weitere wirtschaftliche Risiken für die Stadt Magdeburg ergeben sich vielmehr aus den Risiken der Geschäftsentwicklung für den Standort Cochstedt. Die Anlaufkosten sowie Investitions- und Betriebskosten für Cochstedt werden erheblich sein und sind zumindest z. T. von der Stadt Magdeburg mit zu tragen, was sich negativ auf den Haushalt auswirken wird.

Insgesamt verliert die Stadt Magdeburg in einer gemeinsamen Betreibergesellschaft erheblich an Steuerungsmöglichkeiten. Hinzu kommt, dass stadtökonomische Effekte im Sinne der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Magdeburg durch die Wiederinbetriebnahme von Cochstedt nicht erkennbar sind.

Im Ergebnis stellt sich bei gegebener Sachlage in dieser Variante die Frage, aus welchem Grund sich die Stadt Magdeburg für andere Kommunen engagieren und gleichzeitig eine Minderauslastung der eigenen Infrastruktur am Standort Magdeburg in Kauf nehmen sollte.

Insgesamt ist die Zusammenführung der Standorte Cochstedt und Magdeburg mit erheblichen Risiken für die Stadt Magdeburg verbunden. Eine Überprüfung gemeinsamer Leistungen für den Betrieb des Flughafens kann sinnvoll erst dann erfolgen, wenn eine belastbare und präzisierte Planung für die Wiederinbetriebnahme von Cochstedt vorliegt und der Realisierungszeitpunkt verbindlich festgelegt ist.

4.6 Variante 4b: Zusammenführung und Einbringung als eigenständige Tochtergesellschaft der Mitteldeutschen Flughafen AG.

Für die Einbringung der gemeinsamen Gesellschaft Cochstedt-Magdeburg gelten die unter Variante 4a bereits dargestellten Risiken. Für eine Einbringung in die MDF AG fehlt derzeit jegliche Grundlage. Eine Interessensbekundung der MDF liegt nicht vor. Ebenfalls ist zweifelhaft, ob angesichts der Gesellschafterkonstellation und der dann

gegebenen Konkurrenz mit Cochstedt ein Interesse überhaupt zu Stande kommen kann.

Betrachtet man das Modell dennoch, hätte es für die Stadt Magdeburg umso mehr die Konsequenz, kaum noch Steuerungsmöglichkeiten zu haben. Die abschließende Beurteilung der Variante würde erst Sinn machen, wenn Variante 4a (Gemeinsame Betreibergesellschaft Cochstedt-Magdeburg) realisiert würde.

4.7 Gesamtbewertung

Die folgende Tabelle zeigt die zusammengefasste Bewertung der Varianten 1 bis 4. Auf die Bewertung der Variante 4B (Einbringung in die MDF AG) wurde verzichtet, da sie eine mögliche Folge von Variante 4a (Gemeinsamer Betrieb COS-MD) darstellt und derzeit für eine Bewertung noch zu unkonkret ist.

Vergleichend stellen sich die Varianten wie folgt dar:

- » Der Ausbau der SLB ist analog der Realisierung eines gemeinsamen Betriebs der Standorte Cochstedt und Magdeburg mit durchgängig hohen Risiken behaftet. Beide Varianten führen zu hohen Belastungen des Haushaltes der Stadt Magdeburg.
- » Die Realisierung der SLB stellt letztlich eine Investition dar, die sich aus Marktsicht nicht begründen lässt. Die Unterlastung „bezahlt“ die Stadt Magdeburg mit hohen Zuschüssen einerseits und nicht gegebenen stadtwirtschaftlichen Effekten (gesicherte und geschaffene Arbeitsplätze in Unternehmen etc.) andererseits.
- » Das ebenfalls hohe Risiko in Variante 4 (COS-MD) resultiert aus den unsicheren Planungen für Cochstedt, insgesamt aber auch auf einer u. E. begründeten Skepsis gegenüber der Marktfähigkeit des Standortes Cochstedt. Die Risiken für Magdeburg ergeben sich aus einem hohen Zuschussbedarf einerseits und verringerten Steuerungsmöglichkeiten andererseits.
- » Die Variante 3 (Privat- und Sportluftfahrt) stellt den Versuch dar, das Angebot zu reduzieren. Rahmenbedingungen wie Zweckbindung der Förderung und Fortführung des Personalbestandes sowie die Aufgabe jeglicher Zukunftsoptionen auf Ausbau des Flughafens lassen die haushaltsseitigen Risiken jedoch weiter bestehen. Die (Einspar)effekte eines Rückbaus sind damit vergleichsweise gering.
- » Als günstigste Variante verbleibt die Fortführung des Status quo. Das Angebot wird aufrechterhalten, wobei durch den Nichtausbau der SLB nur bedingt

Konkurrenz zu Cochstedt besteht. Ebenfalls bleiben künftigen Optionen hinsichtlich Ausbau gegeben. Eine weitere Reduzierung der wirtschaftlichen Risiken können durch eine Optimierung der FMG erreicht werden.

Einen zusammenfassenden Überblick über die Risikopotenziale der unterschiedlichen Varianten bietet die nachstehende Abbildung:

	Markt- und Ergebnisrisiko	Wirtschaftliches Risiko	Realisierungsrisiko	Politisches Risiko
Variante 1 (Ausbau SLB)	hoch	hoch	hoch	hoch
Variante 2 (Status quo)	mittel	mittel	gering	gering
Variante 3 (Privat- und Sportfluffahrt)	mittel	hoch	gering	mittel
Variante 4 (Gemeinsamer Betrieb COS-MD)	hoch	hoch	hoch	mittel

Tabelle 15: Bewertung der Varianten im Überblick

5 Neuausrichtung des Flugplatzes Magdeburg

5.1 Strategische Aspekte der Neuausrichtung

Für die Neuausrichtung des Flugplatzes der Stadt Magdeburg und damit einhergehend der FMG sind die beiden nachstehenden Faktoren von entscheidender Bedeutung:

1. mit welchem finanziellen Aufwand bzw. mit welchen finanziellen Risiken ist die Neuausrichtung verbunden (anders gefragt: wie hoch ist die haushaltliche Belastung für die Landeshauptstadt Magdeburg), und
2. welche Möglichkeiten bietet die Neuausrichtung, die SLB des Flugplatzes Magdeburg – quasi als Kernstück der Flugplatzanlage – im Sinne der Planfeststellung ganz oder auch teilweise auszubauen.

Vor dem Hintergrund der vorab erfolgten Bewertung der unterschiedlichen Varianten zur Neuausrichtung des Flugplatzes bzw. der FMG zeigt die nachstehende Abbildung die Handlungsmöglichkeiten in Bezug auf einen Ausbau der SLB:

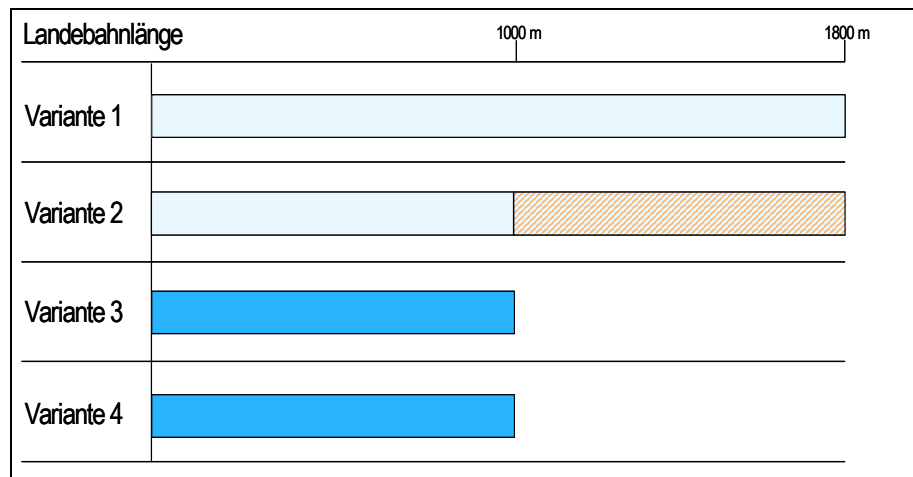


Abbildung 5: Varianten und Landebahnlänge

Die Bewertung der unterschiedlichen Varianten hat – wie weiter oben dargestellt - zu den folgenden Ergebnissen geführt:

- » Die Variante 1, die SLB auf eine Länge von 1.800 m auszubauen, ist von zusätzlichen hohen finanziellen Belastungen bei unsicheren Erlöserwartungen geprägt. Da der Landeshauptstadt Magdeburg ebenso wie der FMG mit-

telfristig die erforderlichen Finanzmittel fehlen, um den Ausbau der SLB voranzutreiben, kann diese Variante gegenwärtig nicht umgesetzt werden.

- » Die Variante 3, den Flugplatz der Stadt Magdeburg zu einem reinen Sport- und Freizeitflugplatz zurückzubauen, bedingt, dass Fördermittel zurückgezahlt bzw. Sonderabschreibungen ausgeglichen werden müssen. Zudem impliziert diese Variante, dass der Flugplatz dauerhaft nicht ausgebaut wird. D. h. in diesem Zusammenhang auch, dass die im Planfeststellungsbeschluss gesicherten Möglichkeiten zum Ausbau der SLB aufgegeben würden.
- » Die Variante 4, die FMG und damit den Verkehrslandeplatz Magdeburg in eine andere Gesellschaft mit anderen Flugplätzen einzubringen, deutet ebenfalls nicht darauf hin, dass der Ausbau der SLB ansteht – zumal hierdurch eine Verschärfung der Konkurrenz in der Gesellschaft herbeigeführt würde.

Diese drei Varianten sind insgesamt gesehen nicht zielführend, da sie entweder nicht realisierbar oder mit einer langfristigen Beeinträchtigung der Handlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten verbunden sind (bei hohen Rückzahlungen bzw. – im Falle einer Neuplanung des Ausbaus – mit einem neuen Planfeststellungsverfahren und den damit einhergehenden Ausgaben).

Vor diesem Hintergrund – und dem Hintergrund der unsicheren verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafens in Cochstedt – wird empfohlen, dass die Stadt Magdeburg die Variante 2 – „Staus Quo“ – als Vorzugsvariante weiterverfolgt, ausgerichtet an den nachstehenden Eckpunkten:

- » die Option, den Flugplatz und hier insbesondere die SLB mittel- oder langfristig auszubauen, bleibt erhalten, und
- » die Wirtschaftlichkeit des Flugplatzes wird verbessert, um den Zuschuss durch die Stadt Magdeburg zu reduzieren.

Dies bedeutet in Bezug auf die Entwicklung des Flugplatzes, dass zunächst keine gravierenden (baulichen) Änderungen am Flugplatz Magdeburg wie der Ausbau der SLB anstehen. Gleichwohl wird kann hiermit aber die Option gesichert werden, den Flugplatz zu einem geeigneten Termin auszubauen.

Da die Ausbauziele des Flugplatzes nicht weiterverfolgt und die Kapazitäten des Flugplatzes (zunächst) nicht ausgebaut werden, kann diese Variante mit einer Optimierung der Strukturen und der Wirtschaftlichkeit einhergehen.¹⁴

Dabei ist es zunächst unerheblich, dass die FMG einen Dienstleistungsvertrag mit der GSA geschlossen hat, um die Wiederinbetriebnahme des Flughafens in Cochstedt zu sichern, da sich hierdurch zwar das Ergebnis der FMG in 2005 wahrscheinlich einmalig verbessert, das jedoch nicht grundsätzlich die Ertrags- und finanzielle Situation der FMG nachhaltig zum Besseren verändert. Berücksichtigt werden muss allerdings zudem, dass die FMG ohne eine langfristige vertragliche Vereinbarung kein Personal zu eigenen Lasten vorhalten sollte, um eine mögliche Unterstützung des Flughafenbetriebs in Cochstedt zu sicherzustellen.

Neben der grundsätzlichen mittel- bis langfristigen Ausrichtung ist es zudem erforderlich zu prüfen, welche Organisationsalternativen sich ergeben, um die anzustrebende Variante und die damit einhergehenden Optimierungsvorschläge zu realisieren. Eine Gegenüberstellung und Bewertung dieser Alternativen erfolgt in nachstehenden Abschnitt.

5.2 Organisatorische Alternativen der Neuausrichtung des Flugplatzes Magdeburg

Internationale Verkehrsflughäfen werden durchgängig von juristischen Personen des Privatrechts errichtet und betrieben. Dies gilt im Wesentlichen auch für Verkehrslandeplätze, Träger sind hier zumeist die kommunalen Körperschaften.¹⁵ Z. T. sind es auch Unternehmen, an denen die kommunalen Körperschaften (mehrheitlich) beteiligt sind. Gleichwohl gilt aber der § 6 des Luftverkehrsgesetzes, der für Flugplätze keine bestimmte rechtliche Organisationsform vorschreibt. Hieraus folgt, dass es bei der Auswahl der Organisationsform eines Flugplatzes keine rechtlichen Beschränkungen gibt, d. h. die Träger des Flugplatzes bei der Wahl einer geeigneten Organisationsform nicht gebunden sind und hier Aspekte der Flugplatzentwicklung bzw. der Wirtschaftlichkeit in den Vordergrund stellen können.

Als wesentliches Kriterium zur Ausdifferenzierung der Varianten wird hier der Grad der (rechtlichen) Eigenständigkeit des Flugplatzes bzw. der mit der Betrieb und der

¹⁴ Die AVD (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) verweist in einer Stellungnahme an den Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg vom 17. April 2003 darauf hin, dass sich die Personalstärke des Flugplatzes Magdeburg u. a. an dessen Ausbauzielen orientiert (hierfür wurden bspw. auch schon entsprechende qualifikatorische Grundlagen geschaffen).

¹⁵ Vgl. Dolde und Partner (2003): Rechtsgutachten „EG-Wettbewerbsregeln und die Finanzierung und Ausbau von Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen“, Stuttgart

Verwaltung des Flugplatzes betrauten Organisationseinheit herangezogen. Eine Übersicht über die einzelnen Varianten gibt die nachstehende Abbildung:

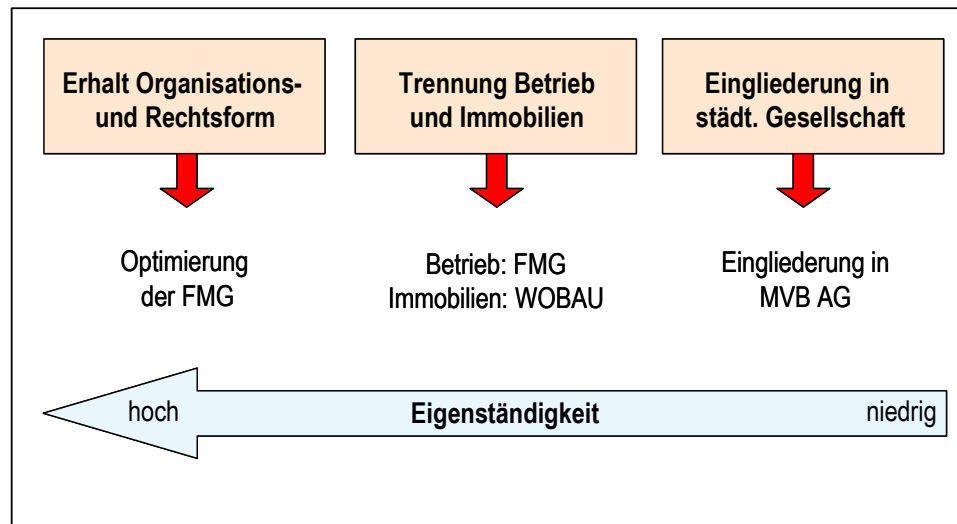


Abbildung 6: Organisationsalternativen

5.2.1 Optimierung der FMG

Diese organisatorische Alternative entspricht im Wesentlichen der weiter oben beschriebenen Variante 2: Die FMG erfüllt weiterhin in der gegenwärtigen (rechtlichen) Struktur ihren Auftrag, nämlich den Betrieb und den Unterhalt des Verkehrslandeplatzes Magdeburg sowie die Verwertung der zum Flugplatz gehörenden Immobilien sicherzustellen. Die Stadt Magdeburg bleibt alleiniger Gesellschafter der FMG.

Die SLB des Flugplatzes der Landeshauptstadt wird zunächst nicht ausgebaut, was dazu führen wird, dass ein Teil des gewerblichen Verkehrs den Flugplatz Magdeburg nicht mehr nutzen wird. Dies mindert die Erlöse um rund 17 TEURO, darüber hinaus entfallen geplante Erlössteigerungen. Insgesamt liegt der Zuschussbedarf in den nächsten fünf Jahren um 40 TEURO bis 80 TEURO über dem Planwert (gemäß AR-Beschluss vom 26.08.2004).

Da der Flugplatz nicht ausgebaut wird, kann entsprechend das bei der FMG beschäftigte Personal reduziert werden. Die Geschäftsführung der FMG hat hierzu in der mittelfristigen Planung für die Jahre 2006 bis 2008 (gemäß AR-Beschluss vom 26.08.2004) einen (Teil-) Vorschlag unterbreitet mit nachstehenden Eckpunkten:

- » Reduzierung um eine Vollzeitstelle im Bereich der Verwaltung ab Anfang 2005 (um diese Personalminderung realisieren zu können, zahlt die FMG ei-

ne erhebliche Abfindung, was bei der Kalkulation der Personalausgaben berücksichtigt wurde)

- » Reduzierung um eine Vollzeitstelle im betrieblichen Bereich ab Anfang 2006 durch altersbedingtes Ausscheiden des Stelleninhabers.

Darüber hinaus ergeben sich aus der Sicht des Gutachters weitere Möglichkeiten, die vorhandenen Personalkapazitäten zu reduzieren:

- » Abbau einer weiteren Vollzeitstelle im Verwaltungsbereich durch die Aufteilung der Aufgaben der Sachbearbeitung Liegenschaftsmanagement auf andere Stellen, und
- » Reduzierung um eine weitere Vollzeitstelle im Betriebsbereich – hier kommt der FMG die von der Geschäftsführung vorangetriebene multifunktionale Qualifizierung des Personals zu Gute, wodurch eine hohe Flexibilität des Personaleinsatzes gewährleistet ist.

Beide Stellen können – wenn es keine Fluktuation bei den Beschäftigten der FMG gibt – aufgrund der vorliegenden Altersstruktur aber frühestens ab dem Jahr 2011 bzw. 2014 entfallen, längstens fünf Jahre später. Vor diesem Hintergrund kann es erforderlich sein, betriebsbedingte Kündigungen auszusprechen.

Eine zusätzliche Anforderung zum Abbau von Personal kann sich dann ergeben, wenn die Zahl der Flugbewegungen am Flugplatz Magdeburg sinkt und er nicht mehr den erforderlichen Punktwert von 30.000 erreicht (was durch eine Verlagerung von Verkehren zum Flughafen Cochstedt nicht unrealistisch erscheint). In diesem Fall entfielen die Bezuschussung einer Vollzeitstelle im Bereich der Luftaufsicht durch das Land Sachsen-Anhalt in Höhe von 20 TEURO.

Ohne die Reduzierung dieser Stelle in der Luftaufsicht hätte die FMG in der optimierten Variante folgende Soll-Personalausstattung:

- » 1,0 VZE¹⁶ Geschäftsführung
- » 2,0 VZE Verwaltung
- » 3,0 VZE Luftaufsicht
- » 4,0 VZE Betrieb und Technik

16 VZE = Vollzeiteinheit

Insgesamt hätte die FMG in dieser Variante eine Soll-Personalausstattung von 9,0 Vollzeitstellen (zuzüglich 1,0 VZE der Geschäftsführung).

Für die nachfolgend dargestellte Geschäftsplanung der FMG ab dem Jahr 2005 wurde daher von folgenden Prämissen ausgegangen:

- » Die Reduzierung einer VZE im Verwaltungsbereich im Jahr 2005 und im betrieblichen Bereich ab dem Jahr 2006.
- » Die Reduzierung von zwei weiteren VZE im Jahr 2006 und Entfall von Personalausgaben in Höhe von jeweils 40 TEURO. Im Jahr 2006 werden hierfür jeweils 20 TEURO für die Zahlung von Abfindungen bereitgestellt.
- » Reduzierung des Materialaufwands und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um jeweils 5 % p. a. aufgrund der geringeren Frequentierung des Flugplatzes durch Geschäftsverkehr.
- » Zudem wird davon ausgegangen, dass der Dienstvertrag mit der GSA eine Laufzeit von einem Jahr nicht überschreitet und somit auch nicht verlängert wird. Dies entspricht dem gegenwärtig bekannten Planungsstand.

Hieraus ergibt sich die nachstehend dargestellte mittelfristige Geschäftsentwicklung der FMG:

Strategische Weiterentwicklung des Flugplatzes Magdeburg

	2005	2006	2007	2008	2009
Erlöse aus Flugverkehr	136,6	139,3	142,1	145,0	147,9
sonstige operative Erlöse	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0
Erlöse aus Vermietung	440,0	440,0	455,0	455,0	460,0
Erlöse FH Cochstedt	126,5	11,5			
sonstige betriebliche Erträge	165,0	155,0	165,0	175,0	180,0

Strategische Weiterentwicklung des Flugplatzes Magdeburg

Summe	870,1
	748,8
	766,1
	780,0
	792,9
Aufwendungen FH Cochstedt	75,9
	6,9
Materialaufwand	181,5
	185,1
	188,8
	192,6
	196,4
Personalaufwand	721,5
	633,0
	672,5
	686,0
	699,7
Abschreibungen	390,0
	395,0
	395,0
	308,0
	223,0
sonst.betr. Aufwendungen	190,0
	193,8
	197,7
	201,6
	205,7

weitere Aufwendungen	12,5
	12,5
	12,5
	12,5
	12,5
Aufwendungen insgesamt	1571,4
	1426,3
	1466,5
	1400,6
	1337,2
Ergebnis	-701,3
	-677,4
	-700,3
	-620,7
	-544,4
Ergebnis Plan:	-732,5
	708,5
	736,5
	731,5
	k. A.

Tabelle 16: Geschäftsentwicklung FMG (optimiert)

Wie die vorstehende Tabelle zeigt, wird sich das Ergebnis der FMG ab dem Jahr 2008 und dann im nachfolgenden Jahr 2009 um insgesamt rund 155 TEURO verbessern. Dies ist neben der Reduzierung der Personalaufwendungen auf die deutlich geringeren Abschreibungen ab dem Jahr 2008 zurückzuführen. Gleichwohl muss bei dieser Variante davon ausgegangen werden, dass – ohne Entnahmen aus der Kapitalrücklage – dauerhaft ein Zuschussbedarf von rund 550 TEURO p. a. bestehen wird. Der jährlich Fehlbetrag der FMG liegt um rund 110 TEURO unter dem Fehlbetrag, der in der Geschäftsplanung der FMG vorgesehen ist (Basis: Jahr 2008)

und um rund 270 TEURO unter dem Fehlbetrag, der in der hier vorgelegten Planung für die Variante 2 berechnet wurde (Basis: Jahr 2008, vgl. 3.2.2).

Signifikant für diese Organisationsvariante ist, dass sie im Rahmen der gegenwärtig bestehenden Gesellschaft realisiert werden kann. Eine Problemstellung mit nachteiligen wirtschaftlichen Auswirkungen kann dabei sein, dass möglicherweise weitere Optimierungs- und Synergiepotenziale nicht ausreichend genutzt werden können.

5.2.2 Trennung in Betriebsgesellschaft und Immobiliengesellschaft

Dieses Organisationsmodell basiert auf einer Trennung der beiden Geschäftsbereiche der FMG, des Flugplatzbetriebes und der Immobilienverwaltung. In diesem Modell wird der Flugbetrieb weiterhin von der FMG wahrgenommen, die hierfür auch das erforderliche Personal vorhält.

Das Eigentum sowie die Nutzung und Verwaltung der Immobilien wird z. B. der Wohnungsbaugesellschaft Magdeburg mbH (WOBAU) übertragen, die auch die entsprechenden Rechte und Pflichten aus diesen Geschäften wahrnimmt. Es wird davon ausgegangen, dass die Verwaltung der Immobilien bei der WOBAU ohne zusätzlichen (Personal-) Aufwand erfolgen kann, gleiches gilt für die hausmeisterlichen Aufgaben. Die Immobilienverwaltung bezieht sich dabei auf 24 Verträge.

Die Personalausstattung der FMG orientiert sich bei dieser Alternative an den Annahmen der Alternative „Optimierung der FMG“ (vgl. Punkt 5.2.1). Sie wird allerdings noch einmal um 1,0 VZE gemindert, da die Aufgabe der Liegenschaftsverwaltung entfällt. Zudem können hausmeisterliche Tätigkeiten entfallen und von der Wohnungsbaugesellschaft wahrgenommen werden. Die Soll-Personalausstattung der FMG läge dann bei 8,00 Vollzeitstellen (zuzüglich 1,0 VZE der Geschäftsführung).

Bei der Aufstellung der Geschäftsplanung für dieses „Trennungsmodell“ wurde von den nachstehenden Prämissen ausgegangen:

- » Die Erlöse der FMG aus Vermietungen und Verpachtungen fallen zukünftig bei der WOBAU an.
- » Dementsprechend werden der WOBAU auch die Aufwendungen für Anlagenunterhaltung (Gebäude, Grund und Boden sowie Flugbetriebsflächen) sowie die Abschreibungen auf Gebäude zugerechnet, außerdem die Aufwendungen für Versorgungsleistungen.
- » Die FMG zahlt an die WOBAU eine Miete für selbst genutzte Gebäude und die Flugbetriebsflächen von 60 TEURO p. a. (inkl. Versorgungsleistungen).

- » Die Personalausstattung der FMG wird – gegenüber der Alternative „Optimierung der FMG“ - um weitere 1,0 VZE reduziert, da die Aufgabe der Liegenschaftsverwaltung und hausmeisterlichen Aufgaben entfallen können.

Für die FMG lässt sich auf dieser Grundlage die nachstehende Geschäftsplanung ableiten:

	2005	2006	2007	2008	2009
Erlöse aus Flugverkehr	136,6	139,3	142,1	145,0	147,9
sonstige operative Erlöse	2,0	3,0	4,0	5,0	5,0
Erlöse aus Vermietung	440,0				
Erlöse FH Cochstedt	126,5	11,5			
sonstige betriebliche Erträge	165,0	155,0	165,0	175,0	180,0
Summe	870,1	308,8	311,1	325,0	332,9
Aufwendungen FH Cochstedt	75,9	6,9			
Materialaufwand	181,5	24,1	24,6	25,1	25,6
Personalaufwand	721,5	593,0	632,5	645,2	658,1
Abschreibungen	390,0	27,0	25,0	19,7	12,8
sonst.betr. Aufwendungen	190,0	193,8	197,7	201,6	205,7
Miete für Flugplatzgelände und -gebäude		60,0	60,0	60,0	60,0
weitere Aufwendungen	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5
Aufwendungen insgesamt	1571,4	917,3	952,2	964,0	974,6
Ergebnis	-701,3	-608,4	-641,1	-639,1	-641,7
Ergebnis Plan:	-732,5	708,5	736,5	731,5	k. A.

Tabelle 17: Geschäftsentwicklung FMG konzentriert auf Flugplatzbetrieb

Wie die vorstehende Tabelle zeigt, ist das Geschäftsergebnis bei dieser Alternative zwar besser als in der ursprünglichen Planung der FMG. Es wird aber auch deutlich, dass die Entlastung des negativen Ergebnisses aufgrund der Minderung der Abschreibungen ab dem Jahr 2008 entfällt, eine Verbesserung des Ergebnisses ab diesem Zeitpunkt also nicht realisiert werden kann. Dementsprechend muss von einem höheren Zuschuss durch die Stadt Magdeburg ausgegangen werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich diese Alternative zunächst ungünstiger als die weiter oben dargestellte.

Für die Stadt Magdeburg wäre diese Variante nur dann von Vorteil, wenn im Saldo für die FMG und die WOBAU ein geringerer städtischer Zuschuss geleistet werden müsste als gegenwärtig. Hierzu müsste die Geschäftsplanung der WOBAU überprüft werden (was nicht Bestandteil dieses Auftrages ist).

Zu beachten aus steuerlicher Sicht ist, dass eine auskömmliche Verwaltung und Nutzung der Grundstücke das Ergebnis der Wohnungsbaugesellschaft erhöht. Erzielt die Gesellschaft einen Gewinn, fallen Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer an. Eine Verrechnung dieses Gewinns mit Verlusten aus der operativ defizitären Tätigkeit der FMG ist nach der Grundstücksübertragung grundsätzlich nicht mehr möglich.

Werden die Grundstücke von der FMG auf die WOBAU übertragen, fällt in diesem Zusammenhang Grunderwerbssteuer an.

Die Grundstücksübertragung könnte zudem bei der FMG eine Gewinnversteuerung (Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer) auslösen, wenn und soweit der Kaufpreis den Buchwert übersteigt und der Veräußerungsgewinn nicht durch Verlustvorträge der FMG abgedeckt ist.

Ob die Übertragung der Grundstücke eine Rückzahlungsverpflichtung von Zuschüssen auslöst, muss vorab mit dem Zuschussgeber verbindlich abgestimmt werden, um negative finanzielle Konsequenzen zu vermeiden.

Die wesentlichen positiven Aspekte dieser Organisationsvariante liegen in der Bündelung der Immobilienbetreuung und –verwaltung bei einem Immobilienspezialisten, in diesem Fall der Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Magdeburg. Hier könnten dann entsprechende Synergien bei der Immobilienverwaltung und –bewirtschaftung genutzt werden. Die FMG würde sich in diesem Falle ausschließlich auf den Flugbetrieb konzentrieren.

Die Trennung von Betrieb und Immobilien kann aber auch nachteilige Auswirkungen haben, da hierdurch Schnittstellen entstehen, für die entsprechende Regelungen getroffen werden müssen bzw. die im Hinblick auf die Verantwortlichkeiten tendenziell konfliktär sind (z. B. Reaktionszeit und Umfang von hausmeisterlichen Aufgaben, Auswahl von geeigneten Gewerben für die Ansiedlung am Standort Flugplatz).

Insgesamt bietet diese Variante unter den gegebenen Prämissen keine absehbare deutliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Vielmehr sind auch Nachteile in Kauf zu nehmen, insbesondere im Hinblick auf die Trennung von Verantwortlichkeiten für den Flugplatzbetrieb und die Flugplatzimmobilien.

5.2.3 Eingliederung des Flugplatzes der Stadt Magdeburg in die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH

Bei dieser Organisationsalternative werden der Betrieb und die Unterhaltung des Verkehrslandeplatzes der Landeshauptstadt Magdeburg und die damit einhergehenden geschäftlichen Aktivitäten zukünftig von der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) wahrgenommen. Hierzu wird die FMG als eigenständige Gesellschaft aufgelöst, die MVB tritt ihre Rechtsnachfolge an.

Rechtlich bieten sich zur Umsetzung einer derartigen Eingliederung zwei Modelle an. Zum einen könnte die FMG auf die MVB verschmolzen werden. Zum anderen könnten alle Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten der FMG auf die MVB übertragen werden („asset deal“). Vorteil der ersten Variante ist, dass bei der Verschmelzung alle Rechtsbeziehungen vom alten auf den neuen Rechtsträger kraft Gesetzes übergehen (sog. Gesamtrechtsnachfolge bzw. „Fußstapfentheorie“). Beim asset deal

müssen demgegenüber alle Verträge einzeln übertragen werden (Einzelrechtsnachfolge), allein bei den Arbeitsverhältnissen tritt auch hier ein automatischer Übergang ein.

Diese Alternative folgt einer in der Privatwirtschaft und auch im öffentlichen Bereich zunehmend verfolgten Strategie, möglichst die (internen) Dienstleistungsbereiche verschiedener Gesellschaften zusammenzufassen, um hierdurch Effizienzgewinne realisieren zu können. Häufig werden diese Bemühungen unter dem Stichwort „shared services“ (gemeinsame Dienstleistungen) unternommen.

Das Ziel dieser Alternative besteht daher darin, vor allem in den betrieblichen und verwaltenden Bereichen – möglichst aufwandsneutral – Synergien zu nutzen, um hierdurch die Personal- und andere Ausgaben senken zu können.

Bei dieser Alternative würden die flugverkehrsbezogenen Aktivitäten und die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen Aktivitäten des Verkehrslandeplatzes als Geschäftsbereich innerhalb der MVB geführt. Die derzeitigen Geschäftsbereiche der MVB können der nachstehenden Abbildung entnommen werden:

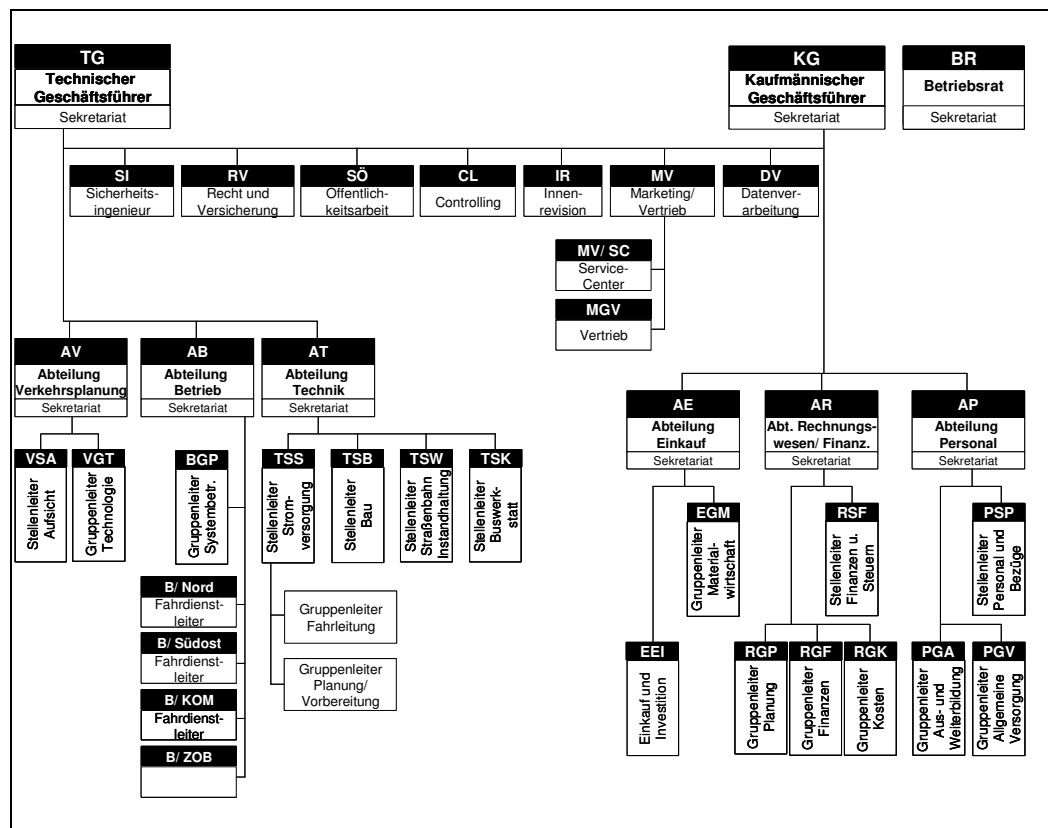


Abbildung 7: Organigramm der MVB

Hieraus lassen sich – neben den bei der Alternative „Optimierung der FMG“ schon beschriebenen Optimierungspotenzialen – die folgenden weiteren Verbesserungspotenziale ableiten:

- » Eingliederung der Personalverwaltung in die Abteilung Personal der MVB: bei 10 Beschäftigten (inkl. 1,0 VZE Geschäftsbereichsleitung) entsteht dort ein zusätzlicher Aufwand von 0,05 bis 0,7 VZE (Bemessungsgrundlage: 150 bis 300 zu betreuende Beschäftigte je VZE)
- » Eingliederung des Rechnungswesens in die Abteilung Rechnungswesen/Finanzwesen der MVB: bei ca. 8.000 Buchungsfällen entsteht dort ein Aufwand von 0,16 bis 0,20 VZE (Berechnungsgrundlage: 48.000 Buchungen p. a. je VZE)
- » Eingliederung der Liegenschaftsverwaltung mit insgesamt 24 Verträgen (davon 4 Garagen) in den entsprechenden Bereich der MVB: hierdurch entsteht ein Aufwand von 0,1 VZE (Berechnungsgrundlage: 200 zu betreuende Verträge je VZE).

Darüber hinaus könnten weitere Aufgaben wie z. B. die DV-Betreuung, planerische Tätigkeiten (Hoch- bzw. Tiefbau) oder die Öffentlichkeitsarbeit von den entsprechenden Organisationseinheiten der MVB wahrgenommen werden. Zudem ist bei dieser Variante keine eigene Geschäftsführung mehr erforderlich, sondern lediglich eine Geschäftsbereichsleitung, deren Position erfahrungsgemäß niedriger dotiert sein dürfte als die Geschäftsführung der FMG. Ggf. können in diesem Zusammenhang auch die Personalkapazitäten für Sekretariatsaufgaben reduziert werden.

Auch in den betrieblichen Bereichen eröffnen sich weitere Möglichkeiten, Synergiepotenziale zu nutzen, z. B.

- » im hausmeisterlichen Bereich und in der Gebäudeinstandhaltung (Abteilung Technik)
- » bei der Fahrzeug- und Gerätewartung (Abteilung Technik) oder
- » bei der Pflege von Grünflächen.

Darüber hinaus böte eine solche Lösung einen erhöhten Spielraum für den Personaleinsatz im betrieblichen Bereich, zumal die MVB über ca. 200 Beschäftigte im gewerblichen Bereich verfügt.

Zudem könnten die Rechts- und Beratungsaufwendungen (66 TEURO) weitgehend entfallen, da z. B. kein eigener Jahresabschluss mehr anfallen würde. Zudem könnten sich auf bei anderen Positionen wie z. B. Versicherungen, Fahrzeugleasing oder Versorgungsleistungen eine Reduzierung der Aufwendungen ergeben.

Die vorab angeführten Synergie – und Optimierungspotenziale bewegen sich – bei vorsichtiger Schätzung – in einem Umfang von 100 TEURO bis 120 TEURO, *zusätzlich* zu den Einsparpotenzialen, die schon bei der ersten Organisationsalternative, der Optimierung der FMG, angegeben wurden.

Die Übertragung der Grundstücke von der FMG auf die MBV löst in jedem Fall, sei es durch Verschmelzung oder Einzelrechtsnachfolge, Grunderwerbsteuer aus. Empfangene Zuschüsse dürften jedenfalls bei der Verschmelzung keiner Rückzahlungsverpflichtung unterliegen (Gesamtrechtsnachfolge). Dieser Punkt muss jedoch vorab mit dem Zuschussgeber verbindlich geklärt werden.

Der Vorteil dieser Organisationsalternative liegt darin, dass bei der Eingliederung der FMG in die MVB erhebliche Synergien im Bereich des Personaleinsatzes genutzt werden können. Diese Synergien liegen im Verwaltungs- und Betriebsbereich, nicht betroffen hiervon ist die Luftaufsicht. Darüber hinaus können weitere Aufwendungen reduziert werden, z. B. für die Erstellung des Jahresabschlusses.

Wichtig ist bei dieser Organisationslösung, dass die Integration der FMG in die MVB gelingt. Darüber hinaus muss die Identifikation mit dem Verkehrslandeplatz und seinen Aufgaben erhalten bleiben.

6 Zusammenfassung und Bewertung

Für die strategische Weiterentwicklung des Flugplatzes der Landeshauptstadt Magdeburg und der Flugplatz Magdeburg GmbH haben unterschiedliche Varianten zur Prüfung angestanden, die vom Rückbau zu einem Sport- und Freizeitflugplatz bis hin zu einer Eingliederung in die Mitteldeutsche Flughafen AG reichten.

Bei der Prüfung der unterschiedlichen Varianten wurden die Rahmenbedingungen und Anforderungen der Stadt Magdeburg in Hinblick auf die aktuelle Haushaltssituation, die Wirtschaftlichkeit des Flugplatzes, die perspektivischen Entwicklungsmöglichkeiten sowie die politischen Risiken zur Bewertung herangezogen. Dies hat zu dem Ergebnis geführt, dass eine Fortführung des Status Quo die zu bevorzugende Variante ist – allerdings unter der Bedingung einer verbesserten Wirtschaftlichkeit.

Bei dieser Variante ist es möglich, den Zuschuss durch die Stadt Magdeburg zu reduzieren, ohne perspektivisch das Ziel aufgeben zu müssen, den Flugplatz zu einem späteren Zeitpunkt und unter veränderten Rahmenbedingungen ausbauen zu können. Alle anderen Varianten fallen demgegenüber bei der durchgeführten Wirtschaftlichkeits- bzw. Risikoanalyse deutlich ab.

Eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der FMG ist in der gegenwärtigen Organisations- und Rechtsform möglich und würde auch zu einer Verbesserung des allerdings weiterhin negativen Ergebnisses führen.

Eine weitergehende Möglichkeit, die Wirtschaftlichkeit noch deutlich darüber hinausgehend zu erhöhen, besteht dann, wenn die FMG in die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH integriert und dort einen Geschäftsbereich bilden würde. Hierdurch können Synergien im administrativen und im betrieblichen Bereich genutzt werden. Zudem können Ausgaben für Prüfung und Beratung entfallen, z. B. ist kein eigener Jahresabschluss mehr erforderlich.

Die Trennung der geschäftlichen Aktivitäten in Flugplatzbetrieb (bleibt bei der FMG) und Immobilienverwaltung (z. B. angesiedelt bei der WOBAU) erscheint unter Wirtschaftlichkeits- und Organisationsgesichtspunkten hingegen nicht sinnvoll.