

## **Presseinformation 02 vom 14. Juli 2009**

### **ANMERKUNGEN ZUR GUTACHTERLICHEN STELLUNGNAHME**

*Anmerkungen zur Gutachterlichen Stellungnahme über die finanziellen Voraussetzungen zur Erweiterung des Flughafens Lübeck-Blankensee von der Uhlenhorster Treuhand GmbH, Hans-Jürgen Drebber vom 09.04.2009 (im Folgenden „Drebbergutachten“ genannt).*

#### **Vorbemerkung**

In der Frage des Ausbaus des Flughafens Lübeck-Blankensee stehen sich Befürworter und Nichtbefürworter in verhärteten Fronten gegenüber. Auch wenn derzeit ein Dialog zwischen den Parteien nicht zu Stande kommt, sollte es erklärtes Ziel der Parteien sein, ein transparentes und nachvollziehbares Analyseverfahren zur Grundlage der Bewertung des Vorhabens „Flughafenausbau“ zu erarbeiten.

#### **I. Einleitung**

Das „Drebbergutachten“ und die darin enthaltenen Aussagen werden in der Öffentlichkeit offenkundig als Maßstab aller Beweisführungen zur möglichen wirtschaftlichen Entwicklung des Flughafen Lübeck-Blankensee angesehen und behandelt. Insoweit wird u. a. Bezug genommen auf Leserbriefe in den Lübecker Nachrichten vom 30.06.2009 (Conrad) und vom 03.07.2009 (Sehlcke).

Eine Arbeitsgruppe des Vereins Pro-Airport-Lübeck e. V. hat sich zum Ziel gesetzt, die dem Gutachten zu Grunde liegenden Aussagen auf Plausibilität und in Auswahl, Ansatz und Beweisführung zu prüfen.

## II. Die Ansätze des „Drebbergutachtens“

### *Bewertung des Investitionsvorhabens*

#### 1. Annahme einer 100%igen Fremdfinanzierung des Investitionsvorhabens

Zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen kommen

- die Eigenkapitalfinanzierung (Fonds / Investoren),
- die Kreditaufnahme bei Banken oder Gesellschaftern
- und die Inanspruchnahme öffentlicher Fördermittel aus den üblichen „Fördertöpfen“

in Betracht.

Dem Gutachten mangelt es daran, dass die letztgenannte Finanzierungsmöglichkeit keine Erwähnung findet.

#### 2. Ansatz eines Inflationssatzes von 3% p.a.

Der Gutachter nimmt für den Planungszeitraum bis 2019 eine Inflationsrate von 3% p. a. an. Hieraus leitet er eine entsprechende Kostensteigerung des Investitionsvorhabens ab, die bei der Planung nicht berücksichtigt sei und die die Ertragsaussichten des ausgebauten Flughafens und die Kapitaldienstfähigkeit im höchsten Maße negativ beeinträchtigt.

Diese Annahme ist nicht nachvollziehbar. Denn in dem Zeitraum von Januar 2000 bis Mai 2009 betrug die durchschnittliche jährliche Preissteigerung in Deutschland nur knapp 1 Prozent (Verbraucherpreisindex 2000 = 100). Hierbei wurden auch die Schwankungen des vergangenen Jahres berücksichtigt.

Fachlich vertretbar ist daher maximal eine Inflationskomponente von 1,5% p. a., die sich aus dem Durchschnitt der vergangenen neun Jahre, zzgl. eines adäquaten Sicherheitszuschlages von 0,5% berechnet. Die Frage, ob wir mit einer Deflations- oder einer Inflationsphase zu rechnen haben, wird unter Experten strittig diskutiert.

#### 3. Vergleich des Kalkulationsrisikos mit dem Bau der Hamburger Elbphilharmonie

Ein Vergleich dieser beiden Kalkulationsrisiken ist fachlich nicht gerechtfertigt, da gänzlich unterschiedliche Vorhaben, Gegebenheiten, Infrastrukturen etc. vorliegen:

Zum einen geht es um die Entkernung eines von seiner Fassade her zu erhaltenden, großen Hafenkühlhauses und dessen Ausstattung mit einer als Vorzeigeobjekt der Hansestadt Hamburg gedachten Philharmonie.

Zum anderen stehen der Bau neuer Wirtschaftsgebäude, einer partiellen Erweiterung der Run- und Taxiways und die Anlage neuer Parkplätze eines Regionalflughafens auf unbebauten Flächen zur Diskussion - für sich also bereits des Öfteren erprobter Maßnahmen.

4. Investitionen in die Infrastruktur einer Region / daran anknüpfende Gewinnerwartung

Investitionen in die Infrastruktur einer Region - hier der Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee - sind in ihrem Erfolg zu messen an den positiven Einflüssen auf zusätzlich geschaffene Arbeitsplätze und Nachfrage nach aus der Region hierfür konstant zu erbringender Leistungen. Eine messbare Gewinnerwartung daran zu knüpfen verfehlt die mit einer Investition in die Infrastruktur einer Region verbundenen Erwartungen. Bezogen auf das Drebbbergutachten sehen wir in der darin formulierten Forderung, das Vorhaben müsse "Gewinn abwerfen" eine Vermischung von einander widersprechender Vorgaben.

**III. Bewertung der Ertragsaussichten eines ausgebauten Flughafens Lübeck-Blankensee**

1. Einzugsgebiet des Flughafens Lübeck-Blankensee

Der Gutachter legt das Einzugsgebiet des Flughafens auf die Regionen Hamburg mit Umland, Schleswig-Holstein und Süd-Dänemark fest.

Er lässt dabei das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern als weiteren Einzugsbereich außer Acht. Das tatsächliche Einzugsgebiet des Flughafens ist daher größer als im „Drebbbergutachten“ angenommen. Insoweit ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass

- erstens die Straßenanbindung von / nach Mecklenburg-Vorpommern durch den Bau der A 20 äußerst günstig ist;
- Zweitens der Regionalflughafen Rostock keine vergleichbar attraktiven Flugangebote und Destinationen bietet.

2. Ableitung der Ertragsaussichten aus dem Geschäftsbericht der Flughafen Nürnberg GmbH

a) Der Gutachter leitet seine Aussagen zu den Ertragsaussichten des Flughafens Lübeck-Blankensee im Wesentlichen aus Hochrechnungen ab, deren Datenbasen

- der Regionalökonomischen Studie „Lübeck Airport“ (Verfasser: empirica ° Qualitative Marktforschung (...) GmbH / Prof. Dr. J. Aring ° Büro für angewandte Geographie / Prof. Dr. R. Klophaus ° Zentrum für Recht und Wirtschaft des Luftverkehrs ZFL)
- und dem Geschäftsbericht der Flughafen Nürnberg GmbH für das Geschäftsjahr 2007 zu entnehmen sind.

Eine gewissenhafte Durchsicht des Geschäftsberichts der Flughafen Nürnberg GmbH hätte gezeigt, dass es neben den allgemeinen Ausführungen auf Seite 2 des Geschäftsberichtes eine vertiefende Aufgliederung der Flugbewegungen (S. 37) gibt. Diese wäre für die Qualität der Aussagen im „Drebbergutachten“ zu den Ertragsaussichten des Flughafens Lübeck-Blankensee von entscheidender Bedeutung gewesen. Aus dem Geschäftsbericht (S. 37) wird wie folgt zitiert:

„Flugzeugbewegungen insgesamt	81.082
davon:	
• gewerblicher Verkehr	63.604
• nichtgewerblicher Verkehr	17.478
vom gewerblichen Verkehr entfallen auf:	
• Linienverkehr	40.510
• Touristikverkehr	13.487
• Frachtverkehr	1.654“

Damit unterläuft dem Gutachter ein gravierender Fehler:

Die Flugbewegungen des Flughafens Nürnberg weisen eine grundsätzlich andere Struktur als die des Flughafens Lübeck-Blankensee auf. So entfällt in Nürnberg ein Anteil von 66,6% auf Linien- und Touristikverkehr; 33,4% entfallen auf den nichtgewerblichen und den Frachtverkehr.

Zur Erläuterung: Der Flughafen Nürnberg weist im Gegensatz zum Flughafen Lübeck-Blankensee einen nennenswerten Verkehr aus Taxiflügen, Geschäftsflügen firmeneigener Flugzeuge, Frachtflugzeugen und sonstigen Flugbewegungen auf, die nicht dem Passagiertransport im Sinne der Verkehrsfliegerei dienen und die es auf dem Flugplatz Lübeck-Blankensee in

dieser Form nicht gibt. Auf Linien- und Touristikverkehr entfielen am Flughafen Nürnberg in 2007 nur 53.997 Flugbewegungen.

Demgegenüber rechnet der Gutachter die Fluggastzahlen von 4.244.114 auf sämtliche Flugbewegungen (= 81.082) um, anstatt lediglich 53.997 Flugbewegungen zugrunde zu legen. In der Konsequenz wurden damit laut Gutachter pro Flugbewegung durchschnittlich 52 Passagiere je Maschine bewegt. De facto waren es jedoch 78,6.

Dieser Fehler führt im weiteren Verlauf zu folgender fataler „gutachterlicher“ Fehleinschätzung im Rahmen des „Plan-Falles“ auf S. 6 des „Drebbergutachtens“: Bei einer angestrebten Passagierzahl von 3.250.000 für Lübeck-Blankensee ergeben sich nach dem Gutachter 62.500 Flugbewegungen p. a. Zutreffend wären nach o. g. Zahlen und Fakten jedoch lediglich 41.349 Flugbewegungen.

b) Des Weiteren übergeht der Gutachter folgenden Gesichtspunkt:

Der Flughafen Nürnberg wird von einer großen Zahl von Linien- und Chartermaschinen angesteuert, die über ein deutlich geringeres Sitzplatzvolumen verfügen als die von Ryan Air ausschließlich eingesetzte Boeing 737/800 und die von WIZZ eingesetzte A 320/200 mit 180 bzw. geringfügig mehr Sitzplätzen.

Da die Low-Budget-Carrier in der Regel nur Linien auf Dauer bedienen, die ihre Maschinen zu mehr als 50 Prozent füllen, gehen wir davon aus, dass zur Bewältigung des geplanten Passagier Volumens von 3.250.000 und einer minimal geschätzten Auslastung von 50% (= 90 Passagiere) tatsächlich sogar nur 36.111 wahrscheinlich aber weniger Flugbewegungen erforderlich sein werden.

#### **IV. Zusammenfassung**

Bei dem „Drebbergutachten“ handelt es sich um eine privatgutachterliche Stellungnahme. Wenngleich auch Privatgutachter gehalten sind, eine objektive Stellungnahme abzugeben, lässt der Gutachter Drebber die ihm gebührende Distanz zu den Interessen seines Auftraggebers partiell vermissen:

1. Das „Drebbergutachten“ leidet bereits daran, dass die Grundlagen für die zukünftigen Ertrags- und Cash Flow-Berechnungen nicht sämtliche relevanten Fakten (z. B. Einzugsgebiet) beinhalten.

2. Die unterschiedliche Struktur der zum Einsatz kommenden Flugzeugtypen wird nicht berücksichtigt (Nürnberg contra Lübeck).
3. Der Gutachter katapultiert sich schließlich ins argumentative Aus, indem er falsche Zahlen als Vergleichsgrundlage heran zieht (Vergleich mit der Nürnberger Flughafen GmbH).

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der Gutachter Drebbler über Seite 2 des Vorspanns des Geschäftsberichts der Flughafen Nürnberg GmbH in seiner Auswertung nicht hinausgekommen ist und dass ihm Ausführungen, wie sie dann z. B. auf Seite 37 des Geschäftsberichts der Flughafen Nürnberg GmbH für das Jahr 2007 abgegeben werden, verborgen geblieben sind; bei einem Zeitaufwand für die gutachterlichen Untersuchungen vom 25. März bis 08. April 2009 ist dies nicht nachzuvollziehen.

*Hansestadt Lübeck, 14. Juli 2009  
Arbeitsgruppe „Drebblergutachten“, Pro-Airport-Lübeck e. V.*

### **Nähere Informationen zum Verein *Pro Airport Lübeck e. V.*:**

Der Verein *Pro Airport Lübeck e. V.* möchte die Informationsvermittlung im Bereich der Luftfahrt und der dazugehörigen ökologischen, technischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge in diesem Bereich aufgreifen. Dabei dient als Schwerpunkt die Aufklärungsarbeit rund um den Flughafen Lübeck-Blankensee.

Er wird dabei die Standpunkte von Initiativen, von Parteien, von der Wirtschaft und vom Flughafen Lübeck selbst kritisch hinterfragen und die Bevölkerung der Region über die Stichhaltigkeit dieser Argumente aufklären.

Ziel ist es dabei, eine positive Sichtweise auf die Entwicklung des Flughafens Lübeck-Blankensee zu geben und die Chancen und die Möglichkeiten, die sich aus diesen Entwicklungen für die Region ergeben, darzustellen.

Dabei möchte der *Pro Airport Lübeck e. V.* es ermöglichen, dass sich die Öffentlichkeit durch regelmäßige Bildungsabende und Führungen, sowie Pressearbeit selbst ein Bild über die aktuelle Situation macht. Leider werden sich gerade hier politische Meinungen nicht immer vermeiden lassen, aber dieses ist nicht die hauptsächliche Arbeit des Vereins.

Weitere Informationen zum Verein *Pro Airport Lübeck e. V.* stellen wir Ihnen auf unserer Internetseite [www.pro-airport-luebeck.de](http://www.pro-airport-luebeck.de) zur Verfügung.

---

Herausgeber: Pro Airport Lübeck e. V. – Postfach 10 22 45 – 23527 Hansestadt Lübeck  
Verantwortlich: Nicky Gernhardt, Vorstandsvorsitzender  
Kontakt: [pressekontakt@pro-airport-luebeck.de](mailto:pressekontakt@pro-airport-luebeck.de)