

Flughafen Magdeburg GmbH
Ottersleber Chaussee 91, 39120 Magdeburg

Lagebericht

zum

Geschäftsjahr 2003

30 Seiten

Aufgestellt: Magdeburg den 31.03.2004

Gliederung zum Lagebericht

1. Darstellung des Geschäftsverlaufes

- 1.1. Entwicklung von Branchen und Gesamtwirtschaft
- 1.2. Umsatzentwicklung
- 1.3. Angaben zur Wirtschaftlichkeit
- 1.4. Beschaffung
- 1.5. Investitionen
- 1.6. Finanzierungsmaßnahmen
- 1.7. Personal- und Sozialbereich
- 1.8. Umweltschutz
- 1.9. Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

2. Darstellung der Lage

3. Hinweis auf wesentliche Risiken der künftigen Entwicklung

4. Voraussichtliche Entwicklung

5. Anlagen

1. Darstellung des Geschäftsverlaufes

1.1. Entwicklung von Branchen und Gesamtwirtschaft

Der Flughafen Magdeburg ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV). Er gehört zur Mitgliedergruppe Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze (RVV), die derzeitig 41 Flugplätze aus den alten und neuen Bundesländern zählt.

Nach dem Datenmaterial der ADV über Flugplätze, ist ein Branchenvergleich für den Flughafen Magdeburg möglich.

Bei der Analyse der Branche ist zu berücksichtigen, dass auf die Flugplätze der neuen Bundesländer nach wie vor Wettbewerbsnachteile wirken, wie:

- Stand der noch schwachen wirtschaftlichen Entwicklung der neuen Bundesländer,
- wesentlich höhere Arbeitslosenquote der neuen gegenüber den alten Bundesländern,
- Stand der nur schwach entwickelten Allgemeinen Luftfahrt in den neuen Bundesländern,
- kurze Entwicklungsphase im Vergleich zu den Flugplätzen in den alten Bundesländern,
- geringe Anzahl von Luftfahrtunternehmen und Luftfahrttechnischen Betrieben,
- schwache bis nicht vorhandene Entwicklung von stabilen Flugliniengesellschaften in den neuen Bundesländern,
- feste Bindung der am Luftverkehrsmarkt erfolgreich arbeitenden Fluggesellschaften an Flugplätzen der alten Bundesländer.

Hinzu kommen für die Flugplätze mit Start- und Landebahnlängen unterhalb 1.200 m negative Auswirkungen der neuen europäischen Flugbetriebsvorschrift JAR-OPS 1, die seit dem 01. Oktober 1999 in Kraft ist. Zwar können in Deutschland registrierte Luftfahrtunternehmen voraussichtlich bis zum 31. Dezember 2004 auf der Basis von Ausnahmegenehmigungen Flugplätze mit kurzen Start- und Landebahnen (SLB) an-

fliegen, jedoch stellt die neue Regelung offensichtlich schon ein Erschwernis insbesondere für ausländische Luftfahrtunternehmen dar.

Einen gravierenden Einschnitt in die Entwicklung des Luftverkehrsmarktes stellten die Ereignisse vom 11. September 2001 in den USA dar. Darüber hinaus verschärften der IRAK-Krieg und seine Folgen sowie die in Asien ausgebrochenen Infektionskrankheiten die Situation. Führende Unternehmen der Luftfahrtbranche schätzen ein, dass sich die Luftfahrt in der schwersten Krise seit ihrem Bestehen befindet. Eine langsame Erholung des Luftverkehrs ist seit der zweiten Jahreshälfte 2003 zu erkennen.

Wohl sind Flugplätze, die vorrangig der Allgemeinen Luftfahrt dienen, weniger davon betroffen, doch gerade die Entwicklung neuer Luftverkehrsarten wird dadurch nicht einfacher. Insbesondere das sich derzeit stark entwickelnde Angebot auf dem Billigflug-Sektor erschwert die Produktentwicklung von gewerblichen Luftverkehrsleistungen an kleinen Flugplätzen.

Es ist davon auszugehen, dass der Markt sich mittelfristig wieder erholen wird, und somit zeitversetzt sein Wachstum fortsetzt. Doch besonders auf dem Gebiet der Qualität und Sicherheit an Flugplätzen werden dabei erhöhte Anforderungen einhergehen, die eine wesentliche Erhöhung der dafür erforderlichen Aufwendungen bedeutet. Die damit im Zusammenhang stehende Absicherung von Schadensereignissen, insbesondere durch Terrorismus, bekommt aufgrund der Tatsache, dass der Bund dafür keine Staatshaftung vorsieht, eine neue Dimension. Das hat wesentlich höhere finanzielle Belastungen für die Luftfahrt zur Folge.

Verschärft wird die Situation durch das in Europa derzeit stattfindende Wachstum auf dem sogenannten Low Cost-Carrier-Markt. Der damit einhergehende Preisdruck auf Fluggesellschaften und Flugplatzunternehmer stellt eine weitere Belastung dar. Die vorliegende Marktverzerrung durch verschiedenartige Subventionen der Billigflieger ist durch die aktuelle Grundsatzentscheidung der EU-Kommission in Sachen Flughafen Charleroi/Ryanair über unerlaubte Beihilfen zumindest in Frage gestellt. Festzustellen bleibt, dass eine Veränderung des Luftverkehrsmarktes unter wesentlicher Verschärfung der Wettbewerbsbedingungen eingesetzt hat und zukünftig weitere Veränderungen zu erwarten sind.

Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt verschlechtern sich die Flugbetriebsvoraussetzungen zunehmend. Insbesondere die Privat- und Sportfliegerei hat mit den er-

schweren, kostensteigernden Bedingungen zu kämpfen. Die Gründe dafür liegen auf mehreren Ebenen und haben verschiedene Ursachen. Alles zusammen bildet aber ein ernsthaftes Risiko für die Zukunft. Gerade die hohen Anforderungen an die Lärmgrenzwerte erfordern teilweise umfassende und kostenintensive Umrüstarbeiten, insbesondere an einmotorigen Luftfahrzeugen. So ging die Zahl der in Deutschland zugelassenen einmotorigen Flugzeuge mit einem Gewicht unter zwei Tonnen in den letzten Jahren kontinuierlich zurück.

Eine gegenläufige Entwicklung zu den Luftfahrzeugen der E-Klasse ist bei den Aktivitäten des Ultraleichtflugzeugmarktes zu verzeichnen. Immer mehr Nutzer wenden sich dieser kostengünstigen Alternative zu. Jedoch sind die Hersteller dieser Luftfahrzeuge an Entwicklungsgrenzen gestoßen. Eine Erhöhung der Gewichtsbeschränkung würde hier zu einem neuen Innovationsschub führen und damit der Allgemeinen Luftfahrt zu gute kommen.

1) Motorflugbewegungen

Im Vergleichszeitraum 1993 – 2003 ist zu erkennen, dass die Entwicklung am Flugplatz Magdeburg auf dem Gebiet der Flugzeugbewegungen im Trend des ADV-RVV-Durchschnitts liegt (Anlage 1a). Der Rückgang um 6,2 % am Flugplatz Magdeburg ist im Wesentlichen auf die Tatsache zurückzuführen, dass offensichtlich aus Kostengründen eine höhere Auslastung der Luftfahrzeuge zu einem geringeren Einsatz der selbigen führt. Darüber hinaus wirken negativ auf die Entwicklung die Verringerung von Werkverkehr aufgrund der Krise im mittelständigen Unternehmensbereich, die stärkere Nutzung von Ultraleichtflugzeugen (UL) gegenüber den klassischen einmotorigen Flugzeugen sowie die negativen Auswirkungen der neuen europäischen Flugbetriebsvorschrift JAR-OPS¹ zu begründen. Damit setzte sich der Rückwärtstrend des Vorjahres fort, wobei festzustellen bleibt, dass bei den Bewegungen der UL's, die statistisch noch nicht unter den Motorflugbewegungen registriert werden, ein Anstieg um fast 200% zu verzeichnen ist. Zählt man die Bewegungen dieser mittlerweile technisch hochentwickelten Luftfahrzeuge mit hinzu, kehrt sich der Trend um und es ergibt sich eine Steigerung zu dem Vorjahresergebnis von 18,3%.

Mit rund 17.500 Motorflugbewegungen platziert sich der Flugplatz Magdeburg im Geschäftsjahr 2003 in der Mitte der Mitgliedergruppe RVV (siehe Anlage 1b). Die

vom Flugplatz Magdeburg aus stattgefundenen regelmäßigen Flugbewegungen in die Tschechische Republik sind aufgrund der Tatsache, dass einerseits kein optimales Fluggerät eingesetzt werden kann (Auswirkung der zu kurzen Start- und Landebahn) und andererseits die konkurrierenden Angebote der Billig-Airlines zu europäischen Haupt- und Großstädten den Touristikmarkt überschwemmen, vorläufig vom Reiseveranstalter eingestellt worden.

Im Vergleich der ADV-Mitglieder der neuen Bundesländer belegt der Flugplatz Magdeburg mittlerweile wieder den 2. Platz (siehe Anlage 1c). Die Platzverbesserung zeigt, dass der allgemeine negative Trend am Standort Magdeburg besser abgefedert werden konnte.

2) Passagierzahlen

Im Vergleichszeitraum 1993 - 2003 ist zu erkennen, dass die Entwicklung der Passagierzahlen am Flugplatz Magdeburg im Trend der Passagierzahlen der ADV-RVV-Mitgliedergruppe liegt (siehe Anlage 2a). Unter Vernachlässigung der das Ergebnis verzerrenden Passagierzahlen des Flughafens Hahn (Drehkreuz der Billig-Airline RYANAIR), der mittlerweile zur Gruppe der Internationalen Flughäfen gehört, wird die positive Entwicklung am Standort Magdeburg erst richtig deutlich.

Mit knapp 43.000 Passagieren behauptet sich der Flugplatz Magdeburg auch im Geschäftsjahr 2003 in der oberen Hälfte der Mitgliedergruppe RVV (siehe Anlage 2b).

Im Vergleich der ADV-Mitglieder neue Bundesländer platziert sich der Flugplatz Magdeburg wieder an 3. Stelle (siehe Anlage 2c). Gegenüber dem Vorjahr konnte der Abstand zum Flughafen Rostock-Laage verkürzt werden. Auf dem Flughafen Altenburg-Nobitz gelang der Einstieg im Low Cost-Segment mit RYANAIR, der den Flughafen Neubrandenburg auf Platz 2 ablöste.

Der Sitzladefaktor, der das Verhältnis von Ein- und Aussteigern zu den Flugzeugbewegungen verdeutlicht, stieg gegenüber dem Vorjahr deutlich an (siehe Anlage 2d). Daraus ist zu schließen, dass pro Luftfahrzeug im Schnitt ein Passagier mehr transportiert wurde wie im Jahr zuvor.

1.2. Umsatzentwicklung

An Umsatzerlösen wurden insgesamt 617,3 TEUR erzielt. Nach der Herkunft ergibt sich folgende Aufteilung:

Einnahmen aus Flugbetrieb	155,2 TEUR
Einnahmen aus Vermietung	462,1 TEUR
<hr/>	
Gesamt:	617,3 TEUR
<hr/>	

Die Einnahmen aus Flugbetrieb sanken gegenüber dem Vorjahr um 16,3 TEUR.

Umsatzhemmend wirkten sich aus:

1. Der Abzug von größeren Luftfahrzeugen, der durch Neuansiedlung von Ultraleichtfluggerät nicht im vollen Umfang kompensiert werden konnte.
2. Die fehlende Unterstützung der Verantwortungsträger beim Aufbau von regelmäßigen Luftverkehren zu den Luftverkehrsdrehkreuzen.
3. Die zu kurze SLB-Länge, die eine Erreichbarkeit durch größerer Luftfahrzeuge nicht zuließ.
4. Geringere Aktivitäten der Hubschrauberunternehmen am Flugplatz Magdeburg.
5. Die Einstellung der Städtereiseflüge nach Prag durch den Reiseveranstalter.

Die gesunkenen Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung sind in erster Linie auf einen geringeren Auslastungsgrad der vermietbaren Objekte und in Insolvenz geratene Mieter zurückzuführen.

Ein Vergleich zur ADV-Mitgliedergruppe RVV kann nur bedingt aus dem Betriebsvergleich des Jahres 2001 abgeleitet werden, da nicht alle Mitgliedsflugplätze Vergleichsdaten zur Verfügung stellten. Darüber hinaus wird die Trennung nach flugbetriebsbezogenen und nicht flugbetriebsbezogenen Umsätzen bei den Vergleichsflugplätzen nicht eindeutig ausgewiesen. Daher kann nur der Gesamtumsatz verglichen

werden. Hier hält die Flughafen Magdeburg GmbH (FMG) mit einem Umsatz von über 600 TEUR einen guten Mittelplatz (siehe Anlage 3a).

Im Vergleich der Umsatzerlöse der Mitgliedsflugplätze neue Bundesländer platziert sich die Flughafen Magdeburg GmbH hinter der Flughafen Rostock-Laage GmbH vor allen anderen Plätzen (siehe Anlage 3b). Jedoch hat sich der Abstand zu den nachfolgenden Flugplatzgesellschaften verringert.

1.3. Angaben zur Wirtschaftlichkeit

- Die Flughafen Magdeburg GmbH übernimmt eine Aufgabe im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur infrastrukturellen Verbesserung bzw. Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg und somit eine Aufgabe im Sinne der Daseinsvorsorge.

Deshalb ist die Gesellschaft, wie andere Verkehrsbetriebe auch, zur Aufrechterhaltung des Flugplatzbetriebes auf Zuschüsse des Gesellschafters angewiesen.

Im Berichtsjahr vereinnahmte die Gesellschaft Zuschüsse zur Verlustabdeckung in Höhe von 751,8 TEUR und zur Übernahme hoheitlicher Aufgaben des Landes Sachsen-Anhalt für Luftaufsicht von 70,0 TEUR. Zusammen mit den eigenen Erträgen von 721,9 TEUR konnten die Gesamtaufwendungen von 1.553,1 TEUR weitestgehend gedeckt werden.

Die Höhe der Aufwendungen beinhaltet aufgrund der Investitionen Abschreibungen in Höhe von 401,2 TEUR und Zinsbelastungen in Höhe von 31,5 TEUR. Die Abschreibungen beruhen im Wesentlichen auf Investitionen der Vorjahre und wurden zur Tilgung von Fremdkapital und zur Finanzierung zukünftiger Investitionen benötigt.

1.4. Beschaffung

Die Qualitätssicherung der **Flugbetriebskraftstoffe** ist aufgrund des Agenturbetriebes für die Deutsche Shell AG gewährleistet.

Gleichzeitig ist aber eine Einflussnahme der Flughafen Magdeburg GmbH auf die Preisgestaltung nicht gegeben.

Im Zuge von Preiserhöhungen und rückläufigen Flugbewegungen konnte im Berichtszeitraum keine Mengensteigerung erreicht werden. Während der Absatz bei AVGAS 100 LL um 4,7 % zurückging, gab es im Bereich JET A1 insbesondere durch die geringere Frequentierung des Flugplatzes mit größeren Luftfahrzeugen einen Rückgang um 28,6 %.

Von zunehmender Bedeutung ist das Betanken von Kleinflugzeugen mit MOGAS. Dies wirkt sich zunehmend stärker absatzhemmend bei AVGAS 100 LL aus. Da die Mineralölfirmen eigene Möglichkeiten zur MOGAS- Betankung noch nicht aufzeigen, der Nachfragedruck nach dieser Kraftstoffart aber immer stärker wächst, wird MOGAS seit September 2003 auch am Flugplatz Magdeburg angeboten. Dies wurde möglich, da ein Hersteller eine geprüfte Kleintankanlage neu am Markt anbot.

Die Verluste bei AVGAS 100 LL konnten so ausgeglichen werden.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erhöhten sich durch den zusätzlichen Einkauf des Flugbetriebsstoffes MOGAS. Der Eigenkraftstoffverbrauch konnten hingegen gesenkt werden.

Die für das Geschäftsjahr geplanten Aufwendungen für Versorgungsleistungen konnten insbesondere durch Verbesserungen am alten Heizleitungssystem auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Preiserhöhungen insbesondere im Bereich der Gebäudeversicherung sowie Wärme- und Stromversorgung konnten so kompensiert werden.

1.5. Investitionen

Mit der weiteren technischen Ausstattung und der Gestaltung des Umfeldes der Flugplatzanlage konnte auch im Geschäftsjahr 2003 die Entwicklung der Sicherheitsausstattung und des Serviceangebotes am Flugplatz Magdeburg konsequent verbessert werden.

Für die Verbesserung des Feuerlösch- und Rettungswesens wurde die Beladung des Feuerwehrfahrzeuges ergänzt.

Zur Erweiterung des Flugkraftstoffangebotes erfolgte die Anschaffung einer mobilen Kleintankanlage.

Die Modernisierung und Ergänzung der Soft- und Hardware wurde kontinuierlich weitergeführt.

Über erkennbare Risiken wurden die Aufsichtsgremien der Flughafen Magdeburg GmbH laufend unterrichtet.

1.6. Finanzierungsmaßnahmen

Finanzierungsmaßnahmen wurden im Wesentlichen durch Innenfinanzierung abgesichert.

1.7. Personal- und Sozialbereich

1) Personalbestand

Der Personalbestand belief sich im Geschäftsjahr einschließlich Geschäftsführer auf 14 vollbeschäftigte Mitarbeiter.

Der Ausbildungsgrad der Mitarbeiter erlaubt den multifunktionalen Einsatz des Personals.

2) Arbeitszeit und Entlohnungssystem

Aufgrund des saisonalen Betriebes der Flugplatzanlage ist die Arbeitszeit in der Sommer- und Winterperiode unterschiedlich geregelt.

Die Flughafen Magdeburg GmbH ist Mitglied im Kommunalen Arbeitgeberverband Sachsen-Anhalt. Tarifpartner des Verbandes ist die Gewerkschaft ver.di. Gemäß Tarifvertrag (BAT und BMT-G -Ost) erfolgt die Vergütung der Mitarbeiter. Für Schicht-, Feiertag- und Überstundeneinsätze wurde gemäß Tarifvertrag eine monatliche pauschale Entlohnung vereinbart.

3) Sozialleistungen

Die Flughafen Magdeburg GmbH gehört dem Kommunalen Versorgungsverband Sachsen-Anhalt an. Für die Mitarbeiter werden somit Zahlungen an die Zusatzversorgungskasse geleistet.

4) Gesundheits- und Arbeitsschutz

Die Flughafen Magdeburg GmbH ist Mitglied in der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und sichert somit das Unfallrisiko für das Personal ab.

Für die arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung aller Mitarbeiter wird ein überbetrieblicher Dienst in Anspruch genommen. Damit wird sichergestellt, dass gemäß Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit gewährleistet ist.

Für Erste-Hilfe-Maßnahmen und sonstige Notfallmaßnahmen sind 13 Mitarbeiter als Ersthelfer ausgebildet. Aus diesem Kreis sind Brandschutz- und Räumungshelfer benannt.

Im Berichtszeitraum wurde ein Arbeitsunfall registriert.

5) Aus- und Weiterbildung

Durch Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter wird neben dem Ziel der Verbesserung der Qualifikation auf sicherheitstechnischem Gebiet auch die flexible Einsatzbereitschaft des Personals erreicht.

Hauptschwerpunkt für die Fortbildung im Berichtszeitraum war die **Aus- und Weiterbildung** von feuerwehrtechnischem Personal nach den Grundsätzen der ADV-Richtlinie über Brandschutz an Flugplätzen. Insgesamt erfüllen mittlerweile 6 Mitarbeiter die Voraussetzungen, da sie neben der feuerwehrtechnischen Ausbildung als Atemschutzgeräteträger nach den Richtlinien der Feuerwehr qualifiziert wurden. Ein weiterer Mitarbeiter, der die Voraussetzungen als Feuerwehrmann er-

füllt, befindet sich in der Ausbildung zum Maschinisten. Gleichzeitig sind sie Mitglieder einer freiwilligen Feuerwehr.

Gemäß den Anforderungen der Oberen Landesluftfahrtbehörde sollen Mitarbeiter der Luftaufsicht grundsätzlich Inhaber eines Luftfahrerscheins sein. Ein weiterer Mitarbeiter erhielt die Ausbildung zum Luftfahrzeugführer.

Für die Wartung von Flugsicherungsanlagen wurde die Qualifizierung eines zweiten Mitarbeiters fortgeführt.

Drei weitere Mitarbeiter wurden zu Hilfspolizeibeamten ernannt.

Eine Ausbildung für Bodenabfertigungsgeräte und Abfertigungsprozesse wurde von zwei Mitarbeitern absolviert.

Im Rahmen des Qualitätsmanagements an Betankungsanlagen erhielten 10 Mitarbeiter die Shell- FDA- Lizenz –2003.

Zur Auslegung und Anwendung der aktuellen Vergabeordnungen VOL und VOB wurden zwei Mitarbeiter geschult.

Ein Mitarbeiter besuchte ein Seminar zur Thematik Microsoft Licensing Professional.

6) Praktika

Das Angebot von Schülerpraktikaplätzen wurde auf dem Niveau des Vorjahres gehalten.

Die stetig steigende Nachfrage führte im Jahr 2003 erneut zu Kapazitätsengpässen. Diese können erst bei Weiterentwicklung der Flughafen Magdeburg GmbH gemäß mittel- und langfristiger Unternehmensplanung abgebaut werden.

Für einen Langzeitarbeitslosen wurde ein dreimonatiges Praktikum durchgeführt.

7) Sonstige Personaleinsätze

Bis zum 31.03.2003 wurde die Arbeitsbeschaffungsmaßnahme (ABM) des Vorjahres abgeschlossen. In der Zeit vom 01.06.2003 bis 31.05.2004 erfolgt eine Strukturanpassungsmaßnahme mit anfangs 5 und derzeit 12 Praktikanten.

1.8. Umweltschutz

Auf dem Flugplatz Magdeburg werden die einschlägigen Umweltstandards erfüllt. Umweltschutzaspekte sind Bestandteil der Flugplatzbenutzungsordnung.

Im Rahmen der beantragten Förderung zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur des Business-Airports Magdeburg werden Maßnahmen zum nachhaltigen Umweltschutz im Flugplatzbereich durchgesetzt.

1) Vermeidung von Fluglärm

Gemäß Flugplatzbenutzungsordnung findet auf dem Flugplatz Magdeburg die Landeplatzfluglärmverordnung Anwendung. Damit wird gewährleistet, dass für lärmintensive Luftfahrzeuge bis 9 t zulässiger Startmasse zeitliche Einschränkungen im Rahmen des Flugbetriebs einzuhalten sind.

Die Gebührenordnung enthält eine Dreistaffelung der Landegebührenhöhe, die sich nach dem Grad des vom Luftfahrzeug erzeugten Lärms richtet. Für Lärmschutz an den Luftfahrzeugen kann somit eine geringere Landegebühr erreicht werden.

Die Betriebszeiten an Samstagen, Sonn- u. Feiertagen sind kürzer gehalten als an den Werktagen.

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes zur Verlängerung der Start- und Landebahn werden Anflugverfahren entwickelt, durch die eine Verlagerung des Sport- und Individualflugverkehrs am Flugplatz Magdeburg erfolgen kann, sodass sich die Belästigung der Anwohner durch Fluglärm gerade zu sensiblen Zeiten reduziert.

2) Schallschutz

Im Bereich der gewerblich und betrieblich genutzten Objekte erfolgt die Durchsetzung der Richtlinien zu Schallschutz in Hochbauten.

3) Gewässerschutz

Durch Grundwassermonitoring gelang der Nachweis, dass der gesetzlich vorgeschriebene Rahmen eingehalten wird. Vom Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg erfolgte daraufhin die Bestätigung zum Abschluss der Grundwasseruntersuchungen.

Ein sparsamer Einsatz von Enteisungsmitteln im Winterbetrieb wird erreicht durch:

- derzeit 100%ige mechanische Reinigung der Flugbetriebsflächen,
- weitestgehendes Abstellen der Luftfahrzeuge in den Flugzeughallen unter Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten.

Umweltrelevante Auflagen aus wasserrechtlichen Genehmigungen wurden erfüllt und eingehalten.

Es erfolgt eine regelmäßige Funktionskontrolle der Regenwassersysteme und Abseider.

Besonderes Augenmerk wird auf die Dichtheit (Fugenverguss) der Tankstellenvorfelder gelegt, für die eine ständige Kontrolle durch den TÜV gewährleistet ist.

4) Schadstoffvermeidung

Konsequent erfolgt die Durchsetzung der Kontroll- und Betriebsvorschriften für die Kraftstoffbetankung in Abstimmung mit dem Agenturpartner Deutsche Shell & DEA Oil GmbH.

5) Entsorgung und Abfallbeseitigung

In Zusammenarbeit mit dem Abfallamt der Stadt Magdeburg erfolgte die Beseitigung der Abfälle nach:

- Erfassung aller Abfallarten,
- Trennung nach Art der Abfälle und
- Auswahl der richtigen Abfallentsorgung.

Das Flugplatzgelände wird durch regelmäßige Kontrollgänge auf Einhaltung der Erfordernisse zur Abfallbeseitigung überprüft.

Eine gesonderte Bestellung eines Betriebsbeauftragten für Abfall ist in Abstimmung mit dem Umweltamt, Untere Abfallbehörde, nicht erforderlich.

6) Ökologische Maßnahmen

Soweit möglich erfolgt die Anlage von extensiv genutzten und damit ökologisch wertvollen Grünflächen.

Pflanzmaßnahmen einheimischer Gehölzarten wurden auf dem Gelände weitergeführt.

7) Vermeidung von Vogelschlägen

Auftretende Vogelschwärme sind und bleiben ein Risiko für den Luftverkehr. Daher erfolgt die Beobachtung der Vogelzugaktivitäten. Zur Erhöhung der Sicherheit des Luftverkehrs wird in unregelmäßigen Zeitabständen während der Betriebszeit des Flugplatzes durch Knallerzeugung bei Anwesenheit größerer Vogelschwärme vergrämt.

Durch Langgrashaltung wird eine anerkannte Methode zur Vogelvergrämung praktiziert.

Bei Bepflanzungen wird die Negativliste für vogelanziehende Gehölze beachtet.

1.9. Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

Im Rahmen der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zur Erweiterung der Flugplatzanlage in Magdeburg konnten die ersten Grundstückskaufverträge abgeschlossen werden.

Die neue Landesregierung macht eine Finanzierungszusage für den Magdeburger Flugplatz jedoch von der Lösung des Problemstandorts Cochstedt abhängig. Im Rahmen der Verwirklichung eines Industrie- und Gewerbegebietes mit Luftverkehrs-anbindung am Standort Cochstedt will die Stadt Magdeburg zur Problemlösung beitragen. Dazu ist die FMG beauftragt, auf der Basis eines Dienstleistungsvertrages Unterstützung zu gewährleisten. Jedoch kam es bis zum heutigen Zeitpunkt nicht zum Vertragsabschluss.

Im Jahr 2003 sah sich die Stadt Magdeburg gezwungen, erhöhte Einsparmaßnahmen zur Haushaltskonsolidierung durchzuführen. Damit war die FMG aufgefordert, zuschussmindernde Maßnahmen zu ergreifen. Durch Ablösung von zwei Darlehen bei gleichzeitiger Kürzung der Investitionsmittel für den Flugplatzausbau konnte für die Folgejahre eine Verringerung des erforderlichen Gesellschafterzuschusses erreicht werden.

Um Möglichkeiten der privaten Mitfinanzierung des Flugplatzausbaus zu nutzen, entschloss sich der Gesellschafter Stadt Magdeburg am Jahresende 2003 zur Ausschreibung von bis zu 74,9% der Geschäftsanteile an der FMG. Das Ausschreibungsverfahren wird derzeit durchgeführt.

Trotz vorläufiger Einstellung der touristischen Flüge nach Prag durch den Reiseveranstalter WERNER-TOURS konnte aufgrund der vom Business-Airport Magdeburg aus stattfindenden internationalen Flüge aktuell die unbefristete Grenzerlaubnis durchgesetzt werden. Ein entsprechender Bescheid des Bundesinnenministeriums erging Anfang 2004.

Mit der Beseitigung der während der Hochwasserkatastrophe im Sommer 2002 am Flugplatz Magdeburg entstandenen Schäden auf den Flugbetriebsflächen und Zufahrtswegen durch die schwere Einsatztechnik der hier stationierten bundesweiten Hilfskräfte konnte aufgrund der Gewährung einer finanziellen Unterstützung für

Hochwasserschäden begonnen werden. Der Abschluss der Arbeiten ist in 2004 vorgesehen.

Mit der Planung der Messe AIR MAGDEBURG für Sport- und Geschäftsluftfahrt durch die Messe Magdeburg GmbH und die FMG soll für die Zukunft am Business-Airport Magdeburg ein Highlight geschaffen werden. Mit intensiven Vorbereitungen für die im Juni 2004 stattfindende Messe wurde 2003 begonnen.

Seit Anfang 2004 liegt der Entwurf des Regionalen Entwicklungsplanes für die Planungsregion Magdeburg vor. Hier ist die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flugplatzes Magdeburg vorgesehen, um die Luftverkehrsanlage für die Bedienung des Geschäftsreisverkehrs sowohl im Individualbereich als auch im Linien- und Zubringerbereich zugänglich zu gestalten. Um dies zu erreichen, ist die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses vorrangige Aufgabe.

2. Darstellung der Lage

Zur Aufrechterhaltung ihrer Existenz ist die Flughafen Magdeburg GmbH auf Zuschüsse des Gesellschafters angewiesen.

Ein Vergleich zu Flugplätzen annähernd gleicher Kategorie bzw. Aufgabenstellung der ADV-Mitgliedergruppe RVV kann derzeit nur aus den Angaben der am Betriebsvergleich des Jahres 2001 beteiligten Betreibergesellschaften abgeleitet werden. Als vergleichbar mit Magdeburg bieten sich folgende Flugplätze an:

- Altenburg-Nobitz,
- Braunschweig,
- Essen/ Mülheim,
- Kassel,
- Kiel,
- Siegerland.

Der durchschnittliche Zuschussbedarf, um ein ausgeglichenes Ergebnis vorweisen zu können, lag 2001 bei ca. 860 TEUR pro Flugplatz. Damit lag der Flugplatz Magdeburg mit rund 720 TEUR Zuschuss im Vergleichsjahr unterhalb dieses Durchschnittswertes.

Mit einem Zuschussbedarf von aktuell rund 750 TEUR und der zukünftigen Reduzierung auf eine Größe zwischen 500 bis 600 TEUR ist unter den derzeitigen schwierigen Bedingungen am Luftverkehrsmarkt ein wichtiger Schritt zur Stabilisierung des Unternehmens FMG vollzogen.

Nicht unbeachtet darf dabei bleiben, dass zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes Magdeburg hohe Anfangsinvestitionen erforderlich waren. Die daraus resultierenden Abschreibungen (ca. 400 TEUR) bestimmen im Wesentlichen die Höhe des derzeitigen und zukünftigen Zuschussbedarfes der Flughafen Magdeburg GmbH.

3. Hinweis auf wesentliche Risiken der zukünftigen Entwicklung

Über erkennbare Risiken wurden die Aufsichtsgremien der Flughafen Magdeburg GmbH kontinuierlich unterrichtet.

Bestandsgefährdungspotentiale liegen nicht vor. Die Zahlungsfähigkeit war und ist gegeben. Eine Überschuldung liegt nicht vor.

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes Magdeburg und somit des Betriebes von Flugzeugen der wirtschaftlich bedeutsamen Gewichtsklassen I und G im gewerblichen Verkehr sowie der damit verbundenen Verbesserung der Ertragslage, ist die Realisierung des Planfeststellungsbeschlusses bis zum Jahr 2005 zwingend erforderlich. Ein Nicht-Ausbau würde sonst einem Rückbau der Anlage aufgrund gesetzlicher Betriebsvorschriften gleich kommen.

Zur Weiterentwicklung touristischer Luftverkehrsprodukte ist die Flugplatzanlage derzeit ebenfalls nicht ausreichend dimensioniert. Das führte unter anderem in 2003 zur Einstellung der Städtereiseflüge in die tschechische Landeshauptstadt Prag. Die Verbesserung der Ertragslage durch Mehreinnahmen aus Luftverkehren dieser Luftverkehrsart ist vorerst nicht mehr zu erwarten.

Nach Erarbeitung der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung wurde für die Realisierung des Planfeststellungsbeschlusses im Dezember 2000 ein regionaler Antrag auf Investitionsförderung durch den Gesellschafter, Stadt Magdeburg, beim Land Sachsen-Anhalt eingereicht. Da bis zum heutigen Zeitpunkt keine Entscheidung des Landes vorliegt, ist die Realisierung des genehmigten und beschlossenen Flugplatzausbaus auch weiterhin nicht sichergestellt.

Die Nichtumsetzung der Vervollständigung des Investitionsvorhabens Business Airport Magdeburg birgt die Gefahr, dass am Standort Magdeburg eine weitere Luftverkehrsanlage in Sachsen-Anhalt entsteht, die nicht die bereits getätigten Investitionen rechtfertigt. Die Werthaltigkeit der bereits investierten Anlagenteile ist dadurch in Frage gestellt, sodass die Gefahr von Teilwertabschreibungen gegeben ist.

Beim Grunderwerb zur Erweiterung der Flugplatzanlage ist eine sehr gute Preisbasis erreicht. Diese ist in ihrem Bestand gefährdet, wenn erforderliche Zustimmungen des Gesellschafters nicht zeitnah erteilt werden. Darüber hinaus wird die Gültigkeit des nicht verlängerbaren Planfeststellungsbeschlusses immer stärker gefährdet. Im Jahr 2005 muss mit der Umsetzung des Vorhabens begonnen werden, um die wertvolle Genehmigung zu erhalten.

Nach dem Terroranschlag in den USA am 11. September 2001 sind Fragen des Haftungsrisikos von Flugplatzbetreibern in den Vordergrund gerückt. Nach dem bedrohlichen Ereignis Anfang 2003 durch ein entführtes Kleinflugzeug im Frankfurter Luftraum sind auch Betreiber von Landeplätzen stärker diesen Fragen unterworfen.

Die Auswirkungen der Auflösung des Rückversicherers Deutscher Luftpool zum Jahresende 2003 konnte für das Jahr 2004 durch Rückversicherung bei der Allianz Versicherungsgruppe abgefangen werden. Die weitere Entwicklung auf dem Versicherungssektor insbesondere bezogen auf die Haftungsfragen, ist aufmerksam zu beobachten.

Sicherheitsanforderungen der Europäischen Union gewinnen auch für diese Flugplätze immer mehr an Bedeutung, da dem unberechtigten Gebrauch von Luftfahrzeugen entgegen zu wirken ist. Hier sind zukünftig nicht unerhebliche Aufwendungen für Flugplatzbetreiber zu erwarten.

4. Voraussichtliche Entwicklung

Die weitere Entwicklung des Flugplatzes Magdeburg hängt entscheidend von der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zur Erweiterung des Flugplatzes mit Teilverlegung der Bundesstrasse B 71 ab. Den Schwerpunkt wird dabei die Finanzierung des Vorhabens darstellen. Mit der Bereitstellung von nunmehr rund 7,6 Mio. EUR hat die Stadt Magdeburg ihren Beschluss zum Flugplatzausbau untermauert. Vom Land wird nach wie vor eine finanzielle Unterstützung in Höhe von rund 4,9 Mio. EUR erwartet. Da das Land Sachsen-Anhalt möglicherweise aufgrund seines Engagements für den Luftverkehrsstandort Cochstedt diese Mitfinanzierung in Frage stellt, wird derzeit alternativ durch Ausschreibung von Geschäftsanteilen der FMG ein privater Partner gesucht.

Die Tatsache, dass mittlerweile seit über vier Jahren nach Ausreichung des Planfeststellungsbeschlusses und damit der Baugenehmigung zum Flugplatzausbau keine Entscheidung zur Mitfinanzierung durch das Land Sachsen-Anhalt vorliegt, wird zunehmend die Außenwirkung der Luftverkehrsanlage und seiner Betriebsgesellschaft geschwächt. Die Verunsicherung im wirtschaftlichen Umfeld aufgrund dieser Situation sowie der Ausbau von Flughäfen benachbarter Regionen gefährden zunehmend die Entwicklungschancen zum Business-Airport der Landeshauptstadt Magdeburg.

Die Zielfunktion des Flugplatzes ist die Versorgung der Landeshauptstadt und des Oberzentrums Magdeburg mit einer guten Luftverkehrsanbindung. Damit ist eine Steigerung der Attraktivität und eine Verbesserung der Wettbewerbssituation der Region im nationalen und internationalen Vergleich verbunden. Dies wurde durch einen gemeinsamen Antrag der Landeshauptstadt Magdeburg und der Landkreise Schönebeck, Bördekreis, Ohrekreis und Jerichower Land zur Investitionsförderung dieses Vorhabens im Dezember 2000 zum Ausdruck gebracht. Mittlerweile wurde durch Beschluss des Entwurfs des Regionalen Entwicklungsplanes für die Planungsregion Magdeburg die Bedeutung des Ausbaus verstärkt hervorgehoben.

Der Flugplatz Magdeburg stellt somit ein wichtiges Element der Verkehrsinfrastruktur des Landes Sachsen-Anhalt dar. Seine Bedeutung als Standortfaktor ergibt sich aus seiner Funktion als Verkehrsstation und seiner Wirkung als Diffusionszentrum für den Strukturwandel, insbesondere als Standortorientierung für innovations- und produktionsorientierte Dienstleistungsunternehmen. Das genehmigte Vorhaben entspricht dem steigenden Mobilitätsanspruch, gerade im Hinblick auf die Globalisierung der Wirtschaft.

Wenn es vom Land Sachsen-Anhalt ebenfalls für erforderlich gehalten wird, für die Wirtschaftsregion und die Landeshauptstadt Magdeburg einen attraktiven Business-Airport zur Verfügung zu stellen, ist eine finanzielle Unterstützung der verantwortlichen Ministerien zu erwarten.

Auf der Basis der planfestgestellten Luftverkehrsprognose und deren Abgleich mit aktuellem Datenmaterial des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) vom Juni 2000 sowie des Gutachtens über die Standortpotentiale in Sachsen-Anhalt aus dem Jahr 2002 liegt ein gesichertes und aktualisiertes Datenmaterial vor.

Der Entwurf des Verkehrskonzeptes Sachsen-Anhalt Teil Flugplatzentwicklung aus dem Jahr 2003 weist den Flugplatz Magdeburg als Business Airport aus. Im Rahmen seiner Überarbeitung in 2004 wird die Einordnung des Flugplatzes Magdeburg innerhalb der Luftverkehrsinfrastruktur des Landes Sachsen-Anhalt bestimmt sein. Diese Einordnung wird einen nicht unerheblichen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrsstandortes der Region Magdeburg haben.

Im Flugplatzkonzept des Bundes wird darüber hinaus für den Flugplatz Magdeburg ein dringender Ausbaubedarf ausgewiesen.

Die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes wird entscheidend die Handlungsfähigkeit der FMG beeinflussen. Es sind daher klare Entscheidungen der politischen Verantwortungsträger notwendig, um mittelfristig die konzeptionell vorgegebenen Ziele erreichen zu können.

Aufgestellt am 31.03.2004

Fechner
Geschäftsführer der
Flughafen Magdeburg GmbH

E. Feststellungen gemäß § 53 HGrG

45. Bei unserer Prüfung haben wir auftragsgemäß die Vorschriften des § 53 Abs. 1 Nr. 1 und 2 HGrG beachtet. Dementsprechend haben wir auch geprüft, ob die Geschäfte ordnungsgemäß, d.h. mit der erforderlichen Sorgfalt und in Übereinstimmung mit den einschlägigen handelsrechtlichen Vorschriften, den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung, geführt worden sind.

Die erforderlichen Feststellungen haben wir in diesem Bericht und in Anlage V (Prüf- und Erhebungsliste zu den Feststellungen nach § 53 HGrG¹) dargestellt. Über diese Feststellungen hinaus hat unsere Prüfung keine Besonderheiten ergeben, die nach unserer Auffassung für die Beurteilung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung von Bedeutung sind.

¹ IDW PS 720: Fragenkatalog zur Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse nach § 53 HGrG.

Jahresabschlussprüfung 2003

der Flughafen Magdeburg GmbH

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat trat im Jahr 2003 zweimal zusammen.

Über die Entwicklung der Geschäfte, die Lage des Unternehmens und wichtige Fragen der Geschäftsführung wurde er laufend unterrichtet.

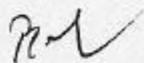
Die Buchführung, der Jahresabschluss und der Lagebericht sind von der durch die Gesellschafterversammlung als Abschlussprüfer gewählten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, *PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft • Wirtschaftsprüfungsgesellschaft* geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Von dem Ergebnis dieser Prüfung hat der Aufsichtsrat zustimmend Kenntnis genommen.

Außerdem hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2003 und den Lagebericht geprüft. Dabei haben sich keine Beanstandungen ergeben.

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung folgende Beschlussfassung:

- Den Jahresabschluss 2003 mit einer Bilanzsumme von 9.906.958,58 EURO und einem Jahresfehlbetrag in Höhe von 761.191,55 EURO festzustellen,
- den Jahresfehlbetrag von 761.191,55 EURO mit den von der Stadt Magdeburg gewährten Betriebskostenzuschüssen von 751.800,00 EURO zu verrechnen,
- den verbleibenden Betrag von 9.391,55 EURO in den Verlustvortrag von 18.682,84 EURO einzubeziehen und den Gesamtbetrag von 28.074,39 EURO auf neue Rechnung vorzutragen,
- dem Geschäftsführer, Herrn Peter Fechner, sowie dem Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2003 Entlastung zu erteilen,
- die *PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft • Wirtschaftsprüfungsgesellschaft* zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2004 zu bestellen.

Magdeburg, den 08.10.2004



Der Aufsichtsrat
Vorsitzender

(c) Flughafen Magdeburg GmbH