

**Flughafen Magdeburg GmbH**  
Ottersleber Chaussee 91, 39120 Magdeburg

# Lagebericht

**zum**  
**Geschäftsjahr 2007**

A large, faded circular logo is centered behind the text. It features a stylized 'FM' monogram in the center, surrounded by a circular border with some illegible text.

26 Seiten

Aufgestellt: Magdeburg den 31.03.2008

## **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 sich derzeit im Strukturwandel befindet. Mit der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF) soll eine stärkere Interessenvertretung der kleineren Flugplätze erreicht werden.

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:

- bei guter wirtschaftlicher Entwicklung der Unternehmen in den neuen Bundesländern ist das Niveau der alten Bundesländer noch nicht erreicht,
- wesentlich höhere Arbeitslosenquote der neuen gegenüber den alten Bundesländern,
- Stand der sich nur langsam entwickelten Allgemeinen Luftfahrt in den neuen Bundesländern,
- kurze Entwicklungsphase im Vergleich zu den Flugplätzen in den alten Bundesländern,
- gering wachsende Anzahl von Luftfahrtunternehmen und luftfahrttechnischen Betrieben,
- schwache bis nicht vorhandene Entwicklung von stabilen Flugliniengesellschaften in den neuen Bundesländern,

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 und für Deutschland seit 2005 im vollen Umfang gilt.

Für Flugplätze, die vorrangig der Allgemeinen Luftfahrt dienen, lag das Jahr 2007 im Trend des Vorjahres.

Weiterhin bleibt festzustellen, dass das sich stark entwickelnde Angebot auf dem Billigflug-Sektor die Produktentwicklung von gewerblichen Luftverkehrsleistungen an kleinen Flugplätzen erschwert.

Trotz der sich abzeichnenden Markterholung nimmt der Belastungsdruck auf die Flugplätze zu. Insbesondere auf dem Gebiet der Qualität und Sicherheit werden erhöhte Anforderungen an Flugplatzbetreiber gestellt, die eine wesentliche Steigerung der dafür erforderlichen Aufwendungen bedeuten.

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 Subventionierungen der Billigflieger an den jeweiligen Luftverkehrsstandorten führt zu erheblichen Auseinandersetzungen der Luftverkehrsbranche wegen unerlaubter Beihilfen.

Festzustellen bleibt, dass sich eine Veränderung des Luftverkehrsmarktes unter wesentlicher Verschärfung der Wettbewerbsbedingungen vollzieht und zukünftig weitere Veränderungen zu erwarten sind.

Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt ist durch die Konjunktur in der Wirtschaft gegenüber den Vorjahren eine Trendwende zu erkennen. Dies macht sich insbesondere im gewerblichen Verkehr bemerkbar. Der individuelle Geschäftsreiseluftverkehr befindet sich im Aufwind, sodass selbst große Luftfahrtgesellschaften dieses Marktsegment für sich erkannt haben. Dies führt zur erhöhten Nutzung kleiner Flugplätze, die über ausreichende Start- und Landebahnkapazitäten (mind. 1.400 m Länge) verfügen. Des Weiteren sind erhöhte Aktivitäten im Bereich der Flugschulen zu verzeichnen.

Gleichwohl hat nach wie vor die Privat- und Sportluftfahrt mit den erschwerten, 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. Neuentwicklungen bei den Marktführern, die sich den Anforderungen insbesondere an Lärm, Verbrauch und Leistung dieser Luftfahrzeugklasse stellen, könnten auch hier mittelfristig wieder zu einer Belebung führen.

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 stehen die Hersteller dieser Luftfahrzeuge nach wie vor an Entwicklungsgrenzen. Eine deutliche Aufweitung der Gewichtsbegrenzung würde hier zu einem neuen Innovationsschub führen und damit der Allgemeinen Luftfahrt zu gute kommen.

### 1) Motorflugbewegungen

Im Vergleichszeitraum 1993 – 2007 ist zu erkennen, dass die Entwicklung am Flugplatz Magdeburg auf dem Gebiet der Flugzeugbewegungen im Trend des ADV-RVV-Durchschnitts liegt (Anlage 1a).

Mit rund **14.950** Motorflugbewegungen platziert sich der Flugplatz Magdeburg im Geschäftsjahr 2007 in der vorderen Hälfte der Mitgliedergruppe RVV (siehe Anlage 1b). Dies ist um so bemerkenswerter, wenn man den Vergleich der Flugplätze nach der Start- und Landebahnlänge mit heranzieht. Hier befindet sich der Flugplatz Magdeburg mit seiner auf 1000 m genehmigten SLB, die zwischen den Schwellen nur 875 m aufweist, auf Grund der mittlerweile an vielen Verkehrslandeplätzen vollzogenen SLB- Ausbauten unter den letzten 3 kleinsten Flugplätzen der Mitgliedergruppe ADV-RVV wieder.

Im Vergleich der ADV- RVV- Mitglieder der neuen Bundesländer belegt der Flugplatz Magdeburg wieder den 2. Platz (siehe Anlage 1c). Gemessen an der SLB - Länge befindet sich der Flugplatz Magdeburg dagegen an drittletzter Stelle.

## 2) Passagierzahlen

Im Vergleichszeitraum 1993 - 2007 ist zu erkennen, dass die Entwicklung der Passagierzahlen am Flugplatz Magdeburg im Trend der Passagierzahlen der ADV-RVV- Mitgliedergruppe liegt (siehe Anlage 2a).

Der steilere Anstieg der ADV- Trendlinie ist auf das Low-Cost-Segment einiger großer Mitgliedsflugplätze zurückzuführen.

Mit rund 34.600 Passagieren behauptet sich der Flugplatz Magdeburg auch im Geschäftsjahr 2007 in der oberen Hälfte der Mitgliedergruppe ADV- RVV (siehe Anlage 2b).

Im Vergleich der ADV-Mitglieder neue Bundesländer platziert sich der Flugplatz Magdeburg an vierter Stelle (siehe Anlage 2c).

Der Sitzladefaktor, der das Verhältnis von Ein- und Aussteigern zu den Flugzeugbewegungen verdeutlicht, stieg gegenüber den Vorjahren wieder an (siehe Anlage 2d). Das deutet auf eine stärkere Auslastung der Luftfahrzeuge hin.

### 1.2. Umsatzentwicklung

An Umsatzerlösen wurden insgesamt 672,9 TEUR erzielt. Nach der Herkunft ergibt sich folgende Aufteilung:

Einnahmen aus Flugbetrieb	220,8 TEUR
Einnahmen aus Vermietung	452,1 TEUR
<b>Gesamt:</b>	<b>672,9 TEUR</b>

Die Einnahmen aus Flugbetrieb stiegen gegenüber dem Vorjahr um 8,3 TEUR. Dies ist um so bemerkenswerter, da ein Dienstleistungsvertrag mit dem Flugplatz

Cochstedt nicht mehr bestand. Im Wesentlichen ist die Steigerung auf die Vollauslastung der Unterstellhallen mit Luftfahrzeugen zurückzuführen.

Im Bereich Vermietung gelang eine stärkere Neukundenbindung als erwartet, sodass die Einnahmen gegenüber dem Vorjahr um 7,9 TEUR höher ausfielen.

Umsatzhemmend wirkten sich aus:

1. Die fehlende Unterstützung der Verantwortungsträger bei der Ansiedlung von Luftverkehrsgewerbe bzw. Sicherung des Standortes für vorhandene Unternehmen und Institutionen.
2. Die zu kurze SLB-Länge, die eine Erreichbarkeit durch größerer Luftfahrzeuge nicht zuließ.
3. Die Infragestellung des Flugplatzes am Standort Magdeburg durch politische Entscheidungsträger.

Ein Vergleich zur ADV-Mitgliedergruppe RVV kann nicht abgeleitet werden, da keine aktuellen Vergleichsdaten vorliegen.

### **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 486,0 TEUR und zur Übernahme hoheitlicher Aufgaben des Landes Sachsen-Anhalt für Luftaufsicht von 58,8 TEUR. Zusammen mit den eigenen

Erträgen von 853,2 TEUR konnten die Gesamtaufwendungen von 1.402,9 TEUR weitestgehend gedeckt werden.

#### **1.4. Beschaffung**

Die Qualitätssicherung der Flugbetriebskraftstoffe ist aufgrund des Agenturbetriebes für die Shell Deutschland Oil GmbH gewährleistet.

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

Im Berichtszeitraum konnten die Abnahmemengen gegenüber dem Vorjahr insgesamt gesteigert werden. Während der Absatz bei AVGAS 100 LL mit plus 14% deutlich anstieg, ging der Verbrauch von MOGAS um 16 % zurück. Durch Beimischung von Biokraftstoff ist Superbenzin nur noch bedingt als Flugkraftstoff für Flugzeuge verwendbar. Im Bereich JET A1 stieg die Abnahmemenge um 5 %.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sanken auf Grund des geringeren Einkaufs des Flugbetriebsstoffes MOGAS.

Die im Geschäftsjahr erforderlichen Aufwendungen für Versorgungsleistungen stiegen auf Grund höherer Strompreise gegenüber dem Vorjahr.

Die Aufwendungen für Anlagenunterhaltung fielen im wesentlichen auf Grund von Sturmschäden an mehreren Gebäuden deutlich höher aus.

#### **1.5. Investitionen**

Gemäß Anforderung der Luftfahrtbehörde war der Hubschrauberlandeplatz mit einer neuen Befeuerng nach aktuellen Standards auszustatten.

Im Bereich der SLB wurden die Arbeiten an der neuartigen Deckschicht abgeschlossen.

Zur Erweiterung der nachgefragten Unterstellkapazitäten wurde mit dem Bau eines neuen Flugzeughangars begonnen.

Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses wurde der Erwerb weiterer Grundstücke vorbereitet.

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

## **1.6. Finanzierungsmaßnahmen**

Finanzierungsmaßnahmen wurden durch Innenfinanzierung abgesichert.

## **1.7. Personal- und Sozialbereich**

### **1) Personalbestand**

Der Personalbestand belief sich im Geschäftsjahr ohne Geschäftsführer auf durchschnittlich 11 vollbeschäftigte Mitarbeiter. Zum Jahresende 2007 verließ betriebsbedingt ein weiterer Mitarbeiter das Unternehmen. Damit wird die in 2005 begonnene Personalreduzierung als Vorgabe zur Reduzierung des städtischen Zuschusses fortgeführt.

Die weitere Personalreduzierung hat unweigerlich die Verringerung des Leistungsprofils am Flugplatz Magdeburg zur Folge.

Der Ausbildungsgrad der Mitarbeiter erlaubt den multifunktionalen Einsatz des Personals zur Erfüllung der gesetzlichen Mindestanforderungen.

### **2) Arbeitszeit und Entlohnungssystem**

Auf Grund 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 für den öffentlichen Dienst 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.

Die Gefährdungsbeurteilung der Arbeitsbereiche entsprechend Betriebssicherheitsverordnung liegt vor.

Für Erste-Hilfe-Maßnahmen und sonstige Notfallmaßnahmen sind 11 Mitarbeiter als Ersthelfer ausgebildet. Aus diesem Kreis sind Brandschutz- und Räumungshelfer benannt.

Im Berichtszeitraum wurde kein meldepflichtiger 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.

Schwerpunkt für die Fortbildung im Berichtszeitraum war die Aus- und Weiterbildung von tanktechnischem Personal nach den Anforderungen der Shell Aviation.

Die Qualifikationen der Mitarbeiter für die feuerwehrtechnische Sicherstellung nach den gültigen Einsatzgrundsätzen wurden aufrechterhalten.

### **6) Praktika**

In enger Zusammenarbeit mit der Praktikumbörse werden weiterhin Schülerpraktikumplätze zur Verfügung gestellt.

### **7) Sonstige Personaleinsätze**

Im Jahr 2007 wurde eine Strukturanpassungsmaßnahme des Arbeitsamtes mit dem Ziel durchgeführt, 6 Migranten in den Arbeitsprozess zu integrieren.

Eine weitere Maßnahme hatte die Ausbildung von 24 schwervermittelbaren Jugendlichen zum Ziel.

Auf der Grundlage des im Jahr 2005 abgeschlossenen Kooperationsvertrages mit dem Werner von Siemens- Gymnasiums unterstützen Mitarbeiter der FMG schulische Veranstaltungen wie angewandten praktischen Unterricht und Fahrsicherheitstraining.

## **1.8. Umweltschutz**

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

### **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. Jedes Luftfahrzeug ist mit einem Lärmzeugnis ausgestattet. An hand dieses Dokuments können die Luftfahrzeuge klassifiziert werden. Für Luftfahrzeuge mit erhöhten Lärmschutz wird somit eine geringere Landegebühr erhoben, um für Lärmreduzierung am Flugzeug Anreize zu schaffen.

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:

- derzeitig 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 Abscheider.

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 Shell Deutschland 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.

Pflanz- und Pflegemaßnahmen 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.

Bei Bepflanzungen wird die Negativliste für vogelanziehende Gehölze beachtet.

Im Jahr 2007 wurde kein Vogelschlag mit einem Luftfahrzeug am Flugplatz Magdeburg registriert.

## 1.9. Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

Im Rahmen der Sicherung des Planfeststellungsbeschlusses zur Erweiterung der Flugplatzanlage in Magdeburg konnten weitere Grundstückskäufe vorbereitet werden.

Das Land Sachsen- Anhalt wird sich an der Finanzierung der Erweiterung des Magdeburger Flugplatzes derzeit nicht beteiligen. Vorrangig soll der Verkehrsflughafen Cochstedt wieder einer Nutzung zugeführt werden.

Ende 2005 wurde der Entwurf des Regionalen Entwicklungsplanes für die Planungsregion Magdeburg dem Land Sachsen- Anhalt zur Abstimmung vorgelegt. 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 Sicherung des Planfeststellungsbeschlusses vorrangige Aufgabe.

Ende des Jahres 2007 traf das Land Sachsen-Anhalt die Entscheidung, auf Basis eines Neubaus die Polizei-Hubschrauberstaffel des Landes auch zukünftig am Flughafen Magdeburg zu stationieren. Die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen, Planungen und Bauvorbereitungen werden im Jahr 2008 intensiviert.

Im Rahmen der Konsolidierung des städtischen Haushaltes hat der Gesellschafter Stadt Magdeburg Verhandlungen zur möglichen Übertragung des Flughafenbetriebes an einen privaten Dritten aufgenommen. Ziel dabei ist es, die Zuschüsse der Stadt Magdeburg für den Flughafenbetrieb auf „Null“ zu reduzieren. Eine Entscheidung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt wird aktuell Mitte 2008 erwartet.

Eine große Herausforderung wird anschließend die mögliche Zusammenführung der Flughafen Magdeburg GmbH und der Magdeburger Weiße Flotte GmbH zu einem gemeinsamen Unternehmen darstellen. Die dafür erforderlichen Voraussetzungen und Beschlüsse durch den Gesellschafter werden das Geschäftsjahr 2008 in besonderer Weise prägen.

## 2. Darstellung der Lage

Zur Aufrechterhaltung ihrer Existenz ist die Flughafen Magdeburg GmbH auf Zuschüsse des Gesellschafters angewiesen. Diese konnten gegenüber den Vorjahren deutlich verringert werden.

Ein Vergleich zu Flugplätzen annähernd gleicher Kategorie bzw. Aufgabenstellung der ADV-Mitgliedergruppe RVV kann derzeit nur aus den Angaben der am Betriebsvergleich des Jahres 2005 beteiligten Betreibergesellschaften abgeleitet werden. Als vergleichbar mit Magdeburg bieten sich folgende Flugplätze an:

- Barth,
- Essen/Mülheim,
- Jena-Schöngleina,
- Kassel,
- Siegerland.

Der durchschnittliche Zuschussbedarf, um ein ausgeglichenes Ergebnis vorweisen zu können, lag 2005 bei ca. 820 TEUR pro Flugplatz. Damit lag der Flugplatz Magdeburg mit rund 752 TEUR Zuschuss im Vergleichsjahr unterhalb dieses Durchschnittswertes.

Mit einem Zuschussbedarf von aktuell 490,8 TEUR, von denen die Stadt Magdeburg 486 TEUR übernimmt, ist unter den derzeitigen schwierigen Bedingungen am Luftverkehrsmarkt ein wichtiger Schritt zur Senkung der Kosten des Unternehmens FMG gelungen.

Nicht unbeachtet darf dabei bleiben, dass zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes Magdeburg hohe Anfangsinvestitionen erforderlich waren. Die daraus resultierenden Abschreibungen (rund 234 TEUR) bestimmen im Wesentlichen die Höhe des derzeitigen und zukünftigen Zuschussbedarfes der Flughafen Magdeburg GmbH.

Die Bestrebungen des Gesellschafters, den Betrieb des Flugplatzes zu veräußern und die in diesem Zusammenhang geforderten Personalreduzierungen zu Lasten der Gesellschaft zu realisieren, stellen derzeit ein nur schwer kalkulierbares Risiko dar.

### 3. Hinweis auf wesentliche Risiken der zukünftigen Entwicklung

Über erkennbare Risiken wurden die Aufsichtsgremien der Flughafen Magdeburg GmbH kontinuierlich unterrichtet. Aktuell sind die Risiken aus einem möglichen betriebsbedingten Personalabbau zahlenmäßig genauer zu bestimmen.

Die Zahlungsfähigkeit war und ist gegeben. Eine Überschuldung liegt nicht vor. Gleichwohl würde die Vorgabe der Stadt Magdeburg, den Zuschussbedarf möglichst auf Null zu reduzieren, eine Bestandsgefährdung für die FMG darstellen.

Zur Gewährleistung 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 erforderlich. Die Sicherung des Beschlusses stellt sich in der derzeitigen Situation als vorrangige Aufgabe dar.

Die finanzielle Lage der Landeshauptstadt Magdeburg lässt es mittelfristig nicht zu, Gelder für die Umsetzung der Vervollständigung des Investitionsvorhabens Business Airport Magdeburg zur Verfügung zu stellen. Die Werthaltigkeit der bereits investierten Anlagenteile wäre dadurch nicht mehr gegeben.

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 konnten 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 den Flugplatz Magdeburg immer mehr an Bedeutung, da dem unberechtigten Gebrauch von Luftfahrzeugen entgegen zu wirken ist. Hier sind neben der Einführungsnotwendigkeit eines Sicherheits- Management- Systems zukünftig weitere nicht unerhebliche Aufwendungen für Flugplatzbetreiber zu erwarten.

#### 4. **Voraussichtliche Entwicklung**

Die weitere Existenz und Entwicklung des Flugplatzes Magdeburg und der FMG hängt entscheidend von den zukünftigen Entscheidungen des Magdeburger Stadtrates im Rahmen der Beschlussfassung zu den Maßnahmen der Haushaltskonsolidierung insbesondere im Bezug auf die Privatisierung des Flugplatzbetriebes und die Unternehmenszusammenführung mit der Magdeburger Weiße Flotte GmbH ab.

Die derzeitige Zielfunktion des Flugplatzes ist die Versorgung der Landeshauptstadt und des Oberzentrums Magdeburg mit einer insbesondere für den Geschäftsreiseluftverkehr ausgestatteten 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 zu Ausdruck gebracht. Durch Beschluss des Entwurfs des Regionalen Entwicklungsplanes für die Planungsregion Magdeburg wurde die Bedeutung des Ausbaus der Luftverkehrsanbindung am Standort Magdeburg 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.

Die aktuelle Entwicklung am Luftverkehrsmarkt insbesondere auf dem Gebiet des Geschäftsreiseluftverkehrs als auch dem Sektor der privaten Luftfahrzeugnutzung im Zuge des konjunkturellen Anziehens der Wirtschaft bietet Chancen für eine optimale Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg.

Für die steigende Nachfrage privater Nutzer wird in 2008 rechtzeitig vor der AIR MAGDEBURG die Hallenkapazität erweitert.

Zur Partizipierung am Netzaufbau der individuellen Geschäftsluftfahrt und der zukünftigen Sicherung des sich am Flugplatz entwickelnden Werksverkehrs ist die Verbesserung der Start- und Landebahnkapazität gemäß dem Ergebnis der Planfeststellung erforderlich.

Das Luftverkehrskonzept des Landes Sachsen-Anhalt weist den Flugplatz Magdeburg als Business Airport aus.

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

Im Mitteldeutschen Flughafenkonzept ist die Luftverkehrsanbindung des Raumes Magdeburg und darüber hinaus die Erhaltung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg festgeschrieben.

Das Land Sachsen-Anhalt versucht derzeit, den Flughafen Cochstedt wieder in das Luftverkehrsnetz zu integrieren. Damit steht aus Sicht der Landesregierung dann eine ausreichende Luftverkehrsinfrastruktur für die Region zur Verfügung. Diese Tatsache lässt eine Weiterentwicklung des Magdeburger Flugplatzes derzeit nicht zu.

Die zukünftige Entwicklung beider Flugplätze wird entscheidend die Handlungsfähigkeit der FMG bis hin zu ihrer Existenz beeinflussen. Es sind daher klare Entscheidungen der politischen Verantwortungsträger notwendig, um mittelfristig die konzeptionell vorgegebenen Ziele erreichen zu können.

Aufgestellt am 31.03.2008

Fechner  
Geschäftsführer der  
Flughafen Magdeburg GmbH