

Flughafen Magdeburg GmbH
Ottersleber Chaussee 91, 39120 Magdeburg

Lagebericht

zum

Geschäftsjahr 2008

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 Flugplatz Magdeburg ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) und der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF).

Auf die Flugplätze der neuen Bundesländer wirken nach wie vor Wettbewerbsnachteile 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 europäischen Flugbetriebsvorschrift JAR-OPS 1, die für Deutschland seit 2005 im vollen Umfang gültig ist.

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 bedeutet.

Verschärft wird die Situation durch das in Europa anhaltende 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 erlangen die Verkehrslandeplätze (VLP) auf Grund geringerer Sicherheitsanforderungen und der daraus resultierenden kurzen Durchlaufzeiten für die Nutzer mehr an Bedeutung. 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 stoßen die Hersteller dieser Luftfahrzeuge nach wie vor an Entwicklungsgrenzen. Eine deutliche

Aufweitung der Gewichtsbeschränkung würde hier zu einem neuen Innovationsschub führen und damit der Allgemeinen Luftfahrt zugute kommen.

Durch die Umstrukturierung der Verbände ADV und IDRF liegt derzeit kein aktuelles Datenmaterial vor, sodass kein Branchenvergleich möglich ist.

1) Flugbewegungen

Im Vergleichszeitraum 1993 – 2008 wird deutlich, dass die Entwicklung am Flughafen Magdeburg auf dem Gebiet der Gesamtflugbewegungen in 2008 mit annähernd 32.400 Bewegungen einen absoluten Spitzenwert erreicht hat (Anlage 1a). Dies ist Ausdruck dafür, dass die FMG im Rahmen der Reduzierung des Zuschussbedarfes des Gesellschafters LH Magdeburg die richtigen Ansätze gewählt hat. Dies waren eine moderate Anhebung der Landegebühren, die Optimierung der Öffnungszeiten und des Instrumentenanflugverfahrens zur Senkung der Personalkosten und weitere Investitionen in den Servicebereich.

15.480 Motorflugbewegungen stellen gegenüber dem Vorjahresergebnis erstmals wieder eine Steigerung um 3,5% dar (siehe Anlage 1b). Dies ist um so bemerkenswerter, wenn man den Vergleich der Flughäfen nach der Start- und Landebahnlänge mit heranzieht. Hier befindet sich der Flughafen 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 kleinsten Flughäfen der Mitgliedergruppe ADV und IDRF wieder.

Während die Segelflugbewegungen deutlich um 32,5% auf 2.380 zurückgingen, ist bei den Ultraleichtflugzeugen mit rund 14.520 Bewegungen eine Steigerung um 29,6% zu verzeichnen.

2) Passagierzahlen

Im Vergleichszeitraum 1993 - 2008 ist zu erkennen, dass sich die Entwicklung der Passagierzahlen am Flughafen Magdeburg in einem stetigen Aufwärtstrend befindet (siehe Anlage 2a).

Gegenüber dem Vorjahr erfolgte eine Steigerung um rund 18,5%. Mit rund 41000 Passagieren wurde die Schallmauer von 40000 Passagieren nach 2003 zum zweiten Mal durchbrochen.

Der Sitzladefaktor, der das Verhältnis von Ein- und Aussteigern zu den Flugzeugbewegungen verdeutlicht, erreichte im Jahr 2008 das beste Ergebnis seit der Neuausrichtung des Flugplatzes Magdeburg Anfang der 90iger Jahre (siehe Anlage 2b). Das deutet auf eine stärkere Auslastung und Nutzung größerer Luftfahrzeuge hin.

1.2. Umsatzentwicklung

An Umsatzerlösen wurden insgesamt 704,5 TEUR erzielt. Nach der Herkunft ergibt sich folgende Aufteilung:

Einnahmen aus Flugbetrieb	246,4 TEUR
Einnahmen aus Vermietung	458,1 TEUR
<hr/>	
Gesamt:	704,5 TEUR

Die Einnahmen aus Flugbetrieb stiegen gegenüber dem Vorjahr deutlich um 25,6 TEUR. Dies zeigt in beeindruckender Weise, dass die Investitionsmaßnahmen als auch die Optimierungsmaßnahmen der Kernöffnungszeiten des Flugplatzes bei gleichzeitiger Flexibilitätserhöhung der Tagesrandabfertigung und moderater Anhebung der Landegebühren gegriffen haben.

Im Bereich Vermietung ist eine leichte Steigerung um 0,7% zu verzeichnen.

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- und IDRF- Mitgliedergruppe 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 428,0 TEUR und zur Übernahme hoheitlicher Aufgaben des Landes Sachsen-Anhalt für Luftaufsicht von 58,8 TEUR. Zusammen mit den eigenen Erträgen von 831,1 TEUR konnten die Gesamtaufwendungen von 1.255,9 TEUR ausreichend gedeckt werden. Die Änderung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft von einem Flugplatzbetreiber zu einem Flugplatzverpächter ab 01.01.2009 führte zu nicht geplanten Aufwendungen in Form von Abwicklungskosten aus der Durchführung des Pachtvertrages. Dies sind im Wesentlichen personalwirtschaftliche Maßnahmen. Die liquiditätsmäßigen Auswirkungen sind durch den Gesellschafter gesichert. Die dafür anfallenden Kosten aus dem Sozialplan in Höhe von 409,3 TEUR, die als Rückstellung bereits in den Aufwendungen von 2008 erfasst wurden, werden durch Stadtratszusage im Haushalt 2009 gedeckt.

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 Absatzmengen gegenüber dem Vorjahr insgesamt gesteigert werden. Während der Absatz bei AVGAS 100 LL mit plus 1,3% leicht anstieg, konnte bei MOGAS eine deutliche Steigerung um 30,2 % erreicht werden. Die Turbinenkraftstoffsorte JET A1 hat eine Mengensteigerung von 8,9 % aufzuweisen.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen auf Grund des Einkaufs größerer Mengen des Flugbetriebsstoffes MOGAS.

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

1.5 Investitionen

Zur Erweiterung der nachgefragten Unterstellkapazitäten konnte Mitte des Jahres ein weiterer Flugzeughangar den Nutzern zur Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses wurde der Erwerb weiterer Grundstücke durchgeführt.

Für den Neubau des Spezialobjektes der Polizeihubschrauberstaffel wurden weitere planerische Vorbereitungen getroffen.

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

1.6. Finanzierungsmaßnahmen

Finanzierungsmaßnahmen wurden durch Innenfinanzierung und Zuschüsse des Gesellschafters (Grunderwerb) abgesichert.

1.7. Personal- und Sozialbereich

1) Personalbestand

Der Personalbestand belief sich im Geschäftsjahr ohne Geschäftsführer auf durchschnittlich 10 vollbeschäftigte Mitarbeiter. Im September 2008 verließ ein weiterer Mitarbeiter auf Grund der vom Gesellschafter beabsichtigten Privatisierung des Flugplatzbetriebes das Unternehmen. Somit waren zum Jahresende noch 9 Beschäftigte im Unternehmen.

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

Mit Umsetzung der Privatisierung des Flugplatzbetriebes zum 01.01.2009 wird die Anzahl der Mitarbeiter in der FMG auf Null reduziert. Die verbleibenden Aufgaben werden durch den Geschäftsführer wahrgenommen.

2) Arbeitszeit und Entlohnungssystem

Auf Grund des saisonalen Betriebes der Flugplatzanlage war die Arbeitszeit in der Sommer- und Winterperiode unterschiedlich geregelt. Seit Beginn des Jahres 2009 gilt eine normale Arbeitszeitregelung.

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 wurde ein überbetrieblicher Dienst in Anspruch genommen. Damit wurde 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 waren 10 Mitarbeiter als Ersthelfer ausgebildet. Aus diesem Kreis waren 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 Praktikumsbörse wurden auch im Jahr 2008 Schülerpraktikumsplätze zur Verfügung gestellt.

7) Sonstige Personaleinsätze

Im Jahr 2008 wurde eine Strukturanpassungsmaßnahme des Arbeitsamtes mit dem Ziel weitergeführt, 6 Migranten in den Arbeitsprozess zu integrieren.

Ebenfalls weitergeführt wurde die Maßnahme zur Ausbildung von 24 schwervermittelbaren Jugendlichen.

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 wurden 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. Anhand dieses Dokuments können die Luftfahrzeuge klassifiziert werden. Für Luftfahrzeuge mit erhöhtem Lärmschutz wird somit eine geringere Landegebühr erhoben, um für Lärmreduzierung am Flugzeug Anreize zu schaffen.

2008 wurden die Betrieszeiten am VLP Magdeburg in den Tagesrandbereichen nach Genehmigung durch das Landesverwaltungsamt S.-A. gekürzt. Darüber

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

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes zur Verlängerung der Start- und Landebahn wurden 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 wurde 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 erfolgte eine regelmäßige Funktionskontrolle der Regenwassersysteme und Abscheider.

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

4) Schadstoffvermeidung

Konsequent erfolgte 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 wurde durch regelmäßige Kontrollgänge auf Einhaltung der Erfordernisse zur Abfallbeseitigung überprüft.

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

6) Ökologische Maßnahmen

Soweit möglich erfolgte 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 erfolgte die Beobachtung der Vogelzugaktivitäten. Zur Erhöhung der Sicherheit des Luftverkehrs wurde in unregelmäßigen Zeitabständen während der

Betriebszeit des Flugplatzes durch Knallerzeugung bei Anwesenheit größerer Vogelschwärme vergrämt.

Bei Bepflanzungen wurde die Negativliste für vogelanziehende Gehölze beachtet.

Im Jahr 2008 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 Grundstücke erworben werden.

Die AIR Magdeburg als Messe der Allgemeinen Luftfahrt wurde auch im Jahr 2008 wieder mit internationaler Beteiligung erfolgreich durchgeführt. Die deutliche Steigerung der Ausstellerzahlen zeigt das Interesse der Luftfahrt am Standort Magdeburg.

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 Polizeihubschrauberstaffel des Landes auch zukünftig am Flugplatz Magdeburg zu stationieren. Die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen, Planungen und Bauvorbereitungen wurden im Jahr 2008 intensiviert.

Im Rahmen der Konsolidierung des städtischen Haushaltes hat der Gesellschafter Stadt Magdeburg die Übertragung des Flugplatzbetriebes an einen privaten Dritten beschlossen. Ziel dabei ist es, die Zuschüsse der Stadt Magdeburg für den Flugplatzbetrieb entscheidend zu verringern. Das soll in erster Linie durch eine deutliche Reduzierung des Personals erfolgen.

Die zukünftige Aufgabe der FMG wird im Wesentlichen in der Verpachtung des Flugplatzbetriebes und der Entwicklung der Flugplatzanlage bestehen. Dazu wurde zum 01.01.2009 mit der Flugplatz Magdeburg Betriebsgesellschaft mbH ein Pachtvertrag über 10 Jahre mit einer Option zur Verlängerung um weitere 5 Jahre geschlossen.

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.

Nicht unbeachtet darf dabei bleiben, dass zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes Magdeburg hohe Anfangsinvestitionen erforderlich waren. Die daraus resultierenden Abschreibungen bestimmen im Wesentlichen die Höhe des Zuschussbedarfes der Flughafen Magdeburg GmbH.

Die Entscheidung des Gesellschafters, den Betrieb des Flugplatzes zum 01.01.2009 zu privatisieren und die in diesem Zusammenhang geforderten Personalreduzierungen zu Lasten der Gesellschaft zu realisieren, führte zu hohen Rückstellungen in 2008 und wird den Zuschussbedarf in 2009 deutlich erhöhen.

3. Hinweis auf wesentliche Risiken der zukünftigen Entwicklung

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

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

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 war 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 soll durch die Privatisierung des Flugplatzbetriebes und der damit erwarteten zukünftigen Senkung des Zuschussbedarfes der LH Magdeburg langfristig gesichert werden.

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 durch die Wirtschaft bietet Chancen für eine optimale Nutzung des Verkehrslandeplatzes Magdeburg.

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

Zur Partizipation 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.

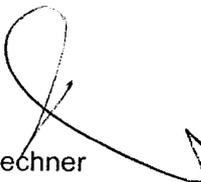
Das Luftverkehrskonzept des Landes Sachsen-Anhalt weist den Flugplatz Magdeburg als Business Airport aus.

Das Flugplatzkonzept des Bundes wird derzeit überarbeitet. Der Flugplatz Magdeburg soll aufgrund seiner Annahme durch die Allgemeine Luftfahrt, insbesondere den höherwertigen Business – Luftverkehr, darin Berücksichtigung finden.

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

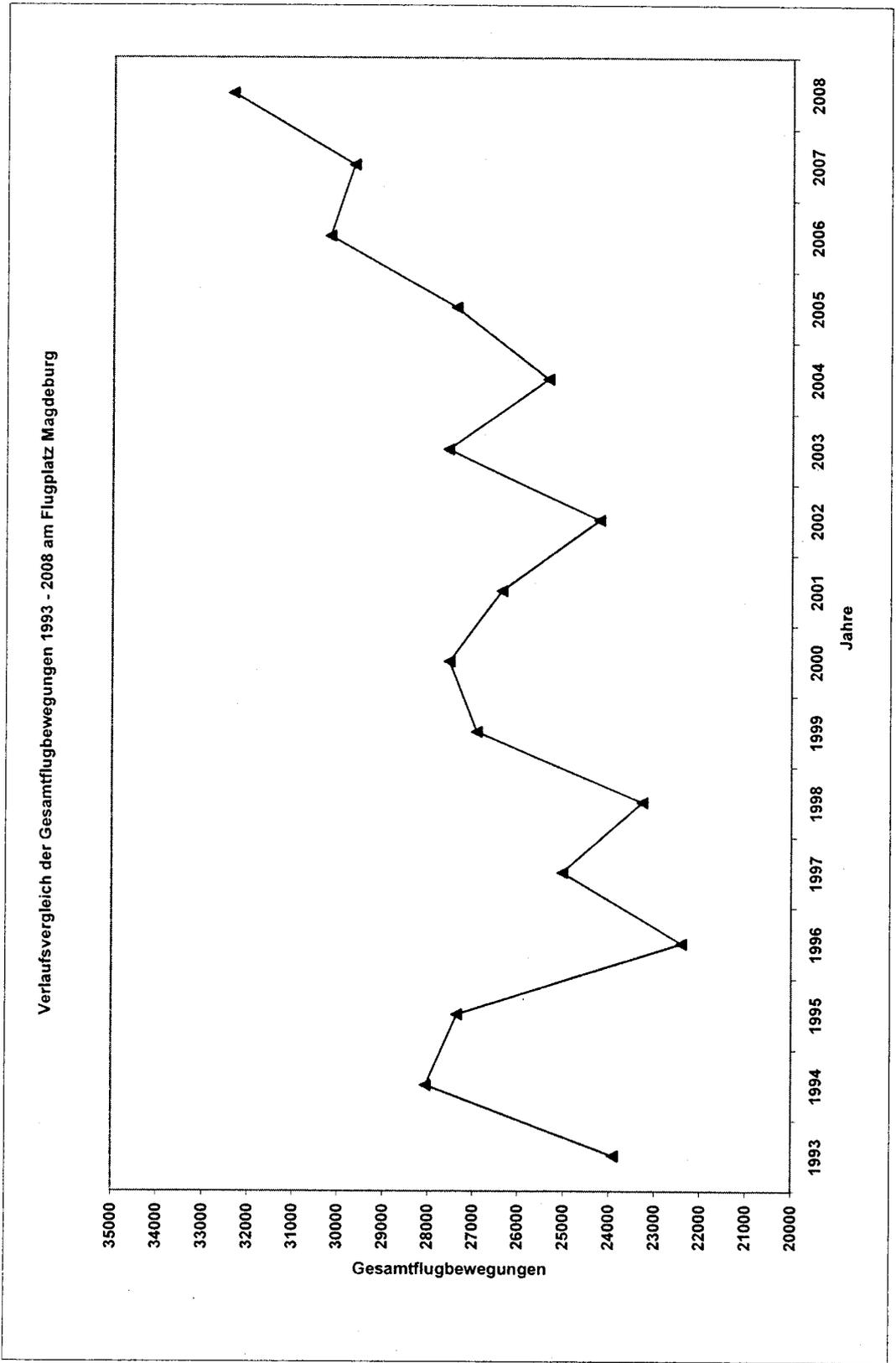
Das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigt, den Flughafen Cochstedt zu privatisieren. Diese Tatsache lässt eine Weiterentwicklung des Magdeburger Flugplatzes derzeit nicht zu.

Aufgestellt am 31.03.2008

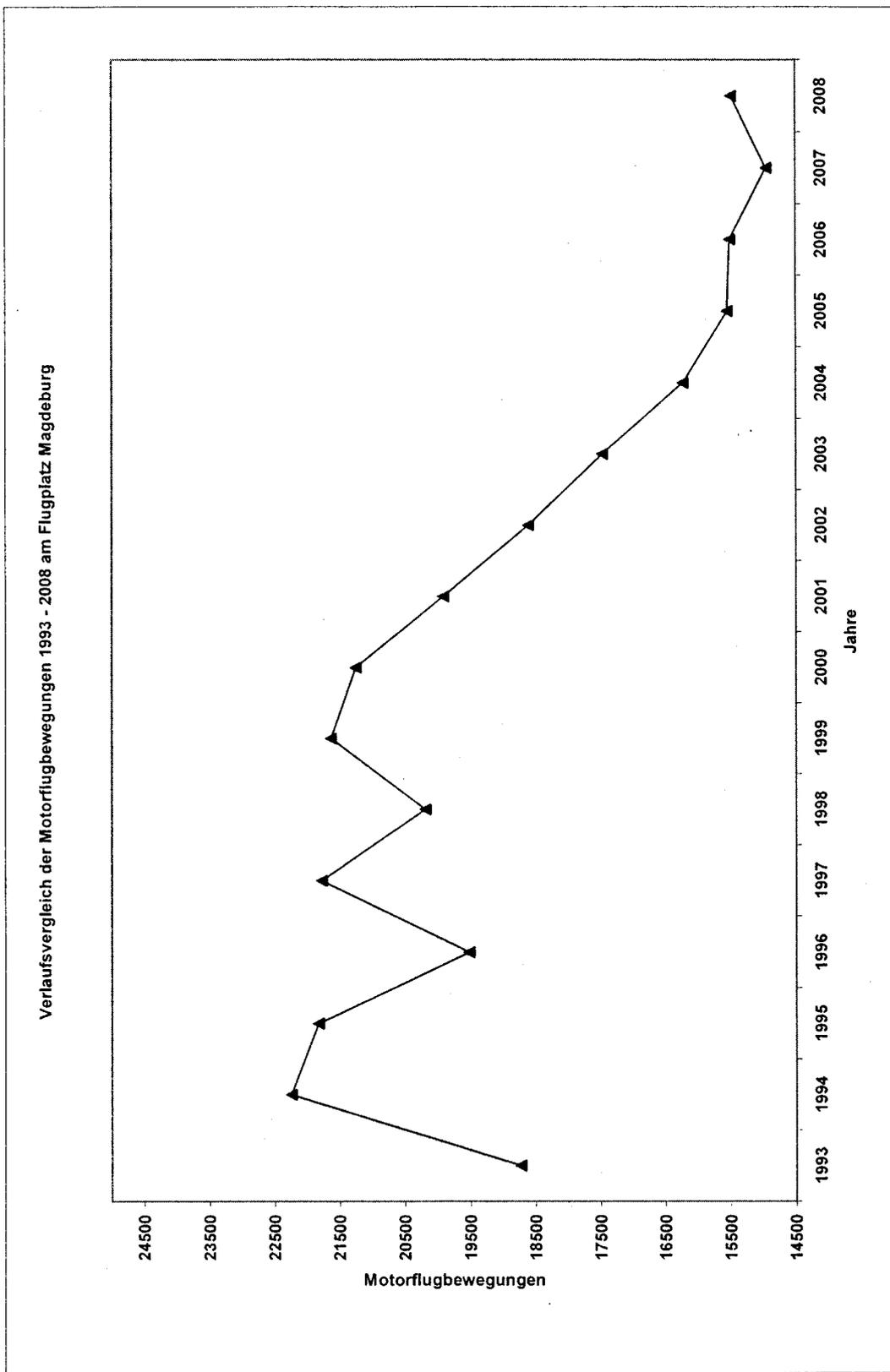


Fechner
Geschäftsführer der
Flughafen Magdeburg GmbH

Anlage 1a

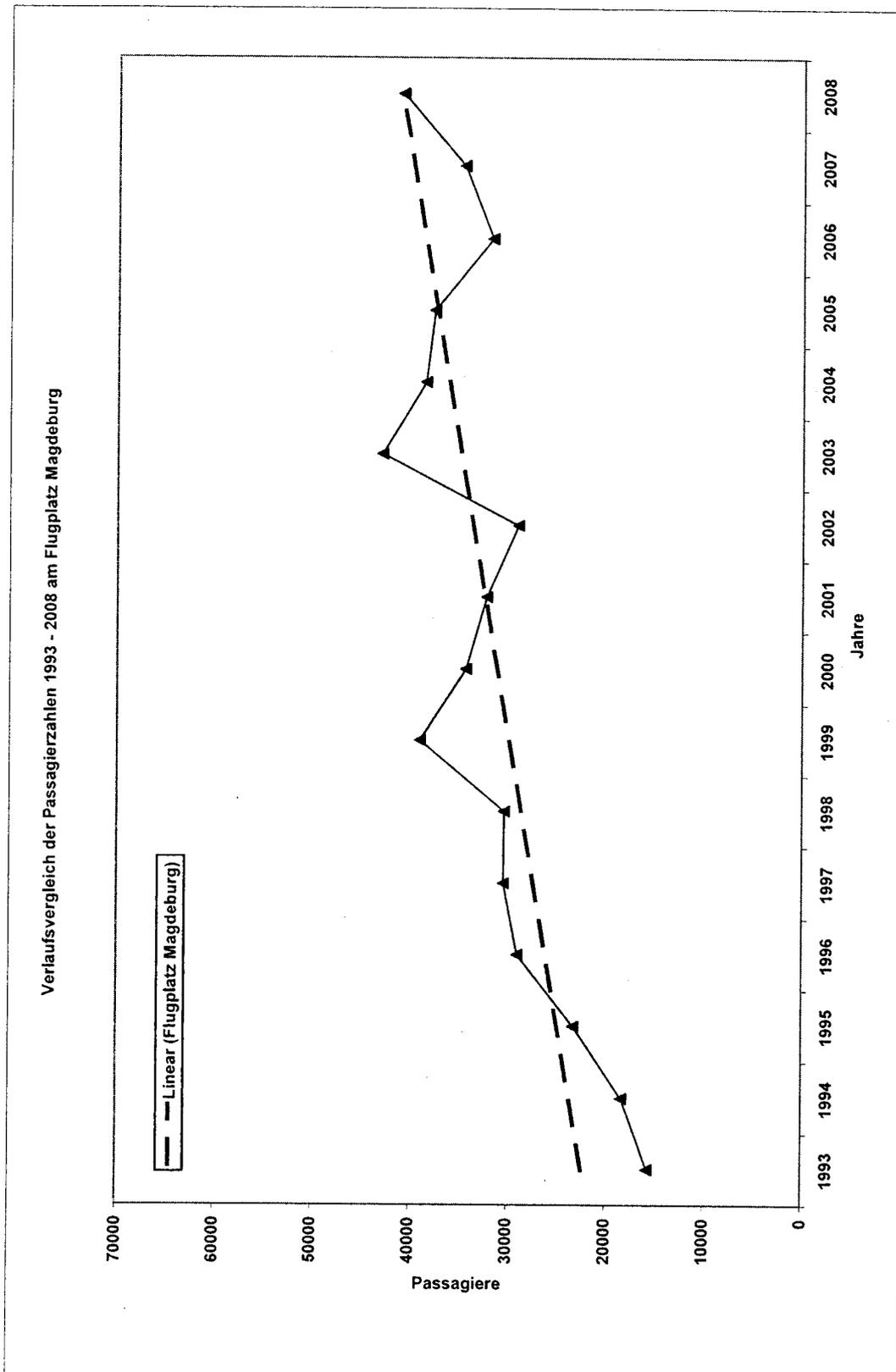


Anlage 1b



(Quelle: Flughafen Magdeburg GmbH)

Anlage 2a



Anlage 2b

