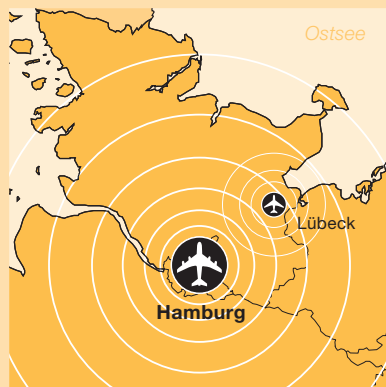


## Markt & Wettbewerb

### Gefährliche Abhängigkeit

Lübeck-Blankensee ist den beiden einzigen Airlines, die den Ostseeflughafen ansteuern, auf Gedeih und Verderb ausgeliefert. Die Position bei Entgeltverhandlungen ist entsprechend schwach: Nach wie vor prüft die EU, ob das Abkommen zwischen Airport und Ryanair aus dem Jahr 2000 unrechtmäßige Beihilfen umfasst.



### Operierende Fluggesellschaften in:

Lübeck:  2 Airlines

Hamburg:  60 Airlines

## Miniflughäfen: Koordinierte Flughafenplanung wichtiger denn je

Die neue Bundesregierung will dem Wildwuchs in der deutschen Flughafenlandschaft ein Ende bereiten und spricht sich im Koalitionsvertrag explizit für eine koordinierte Flughafenplanung aus. Damit wird ein Kernelement des Flughafenkonzeptes der Bundesregierung 2009 aufgegriffen, das ebenfalls „eine deutschlandweite, länderübergreifende koordinierte Strategie und Planung zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“ fordert.

An diesem Konzept muss festgehalten werden. Wichtig ist nun seine zügige Umsetzung, um die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes langfristig zu sichern. Eine bessere Koordination des Flughafenbaus in Deutschland ist dringend nötig: Nach wie vor werden Standorte fernab der Verkehrsströme künstlich am Leben erhalten – zu Lasten der Steuerzahler, einer leistungsstarken und effizienten Flughafeninfrastruktur und damit auch der Nachhaltigkeit.

### Flughafen Lübeck – Finanzdebakel ohne Ende

Wie wichtig diese Prämissen sind, zeigt das jüngste Fallbeispiel am Flughafen Lübeck-Blankensee. Der Airport hat in den vergangenen Jahren über 60 Millionen Euro an Steuergeldern verschlungen. Zu allem Überfluss beendete der Flughafeninvestor Infratil zum November 2009 sein Engagement an der Ostsee. Offensichtlich erkannte das Unternehmen, dass an dem Standort kein Geld zu verdienen ist. Größere Abschreibungen muss Infratil allerdings nicht befürchten:

Gemäß dem Kaufvertrag aus dem Jahr 2005 erstattet ihm die Hansestadt den Kaufpreis und weitere Investitionsmittel im hohen zweistelligen Millionenbereich zurück.

### Fass ohne Boden

Im Gegensatz zum privaten Investor klammert sich die Lübecker Stadtverwaltung weiterhin an den perspektivlosen Flughafen. Ende Oktober 2009 bewilligten die städtischen Abgeordneten 1,6 Millionen Euro, um die Insolvenz des Airports abzuwenden. Dem nicht genug, gibt es nach wie vor Stimmen, die sogar an einem Ausbau des Flughafens festhalten.

Erstmal wird aber mit Hochdruck ein neuer Eigentümer gesucht. Eine Beteiligung am Flughafen schließt die Landesregierung immerhin aus.

### Verlustbringer ohne Zukunft

Optimistischen Prognosen zufolge könnte Lübeck-Blankensee ab 1,5 Millionen Passagieren pro Jahr zarte Gewinne verzeichnen. Allerdings: Nicht einmal ansatzweise haben sich in den vergangenen Jahren so viele Menschen zu einem Reisebeginn an der Ostsee durchringen können.

