

# Jahresauftaktveranstaltung 2014

Event & Congress Carrée, 08. März 2014

WE  LBC



# Agenda



- |   |   |                 |
|---|---|-----------------|
| 1 | LBC nach der Privatisierung: Ein Blick von Außen  | Nicky Gernhardt |
| 2 | Die Rahmenbedingungen: aktuell und künftig <ul style="list-style-type: none"><li>- Markt</li><li>- EU-Leitlinien zur Flughafenförderung</li><li>- Flughafenpolitik in Norddeutschland</li></ul> | Bernhard Simon  |
| 3 | Rück- und Ausblick aus Sicht des Flughafens   | Nicky Gernhardt |
| 4 | Ausblick 2014 und Schlussworte  | Nicky Gernhardt |

# Agenda



- |   |   |                 |
|---|---|-----------------|
| 1 | LBC nach der Privatisierung: Ein Blick von Außen  | Nicky Gernhardt |
| 2 | Die Rahmenbedingungen: aktuell und künftig <ul style="list-style-type: none"><li>- Markt</li><li>- EU-Leitlinien zur Flughafenförderung</li><li>- Flughafenpolitik in Norddeutschland</li></ul> | Bernhard Simon  |
| 3 | Rück- und Ausblick aus Sicht des Flughafens   | Nicky Gernhardt |
| 4 | Ausblick 2014 und Schlussworte  | Nicky Gernhardt |

# Aktuelle Markt-Situation: Anspruchsvolles Umfeld für LBC

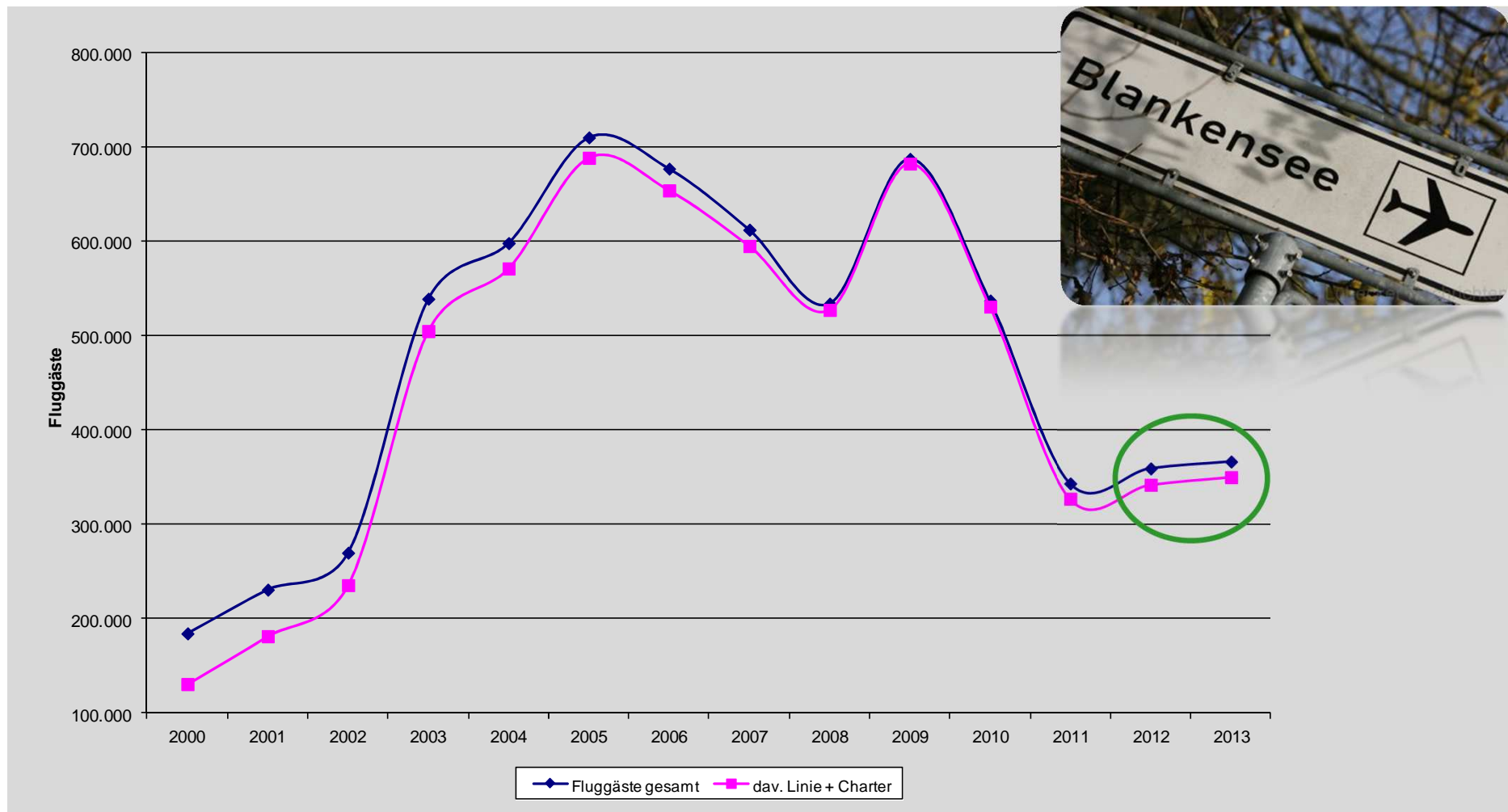


- Passagierzahlen in Deutschland 2013 mit +0,7% insgesamt stagnierend
  - -3,6% innerdeutsch
  - +2,5% Europa
- Langfristprognosen gehen weiterhin von jährlichem Passagierwachstum zwischen +2% und +4% aus
- Wirtschaftliche Rahmenbedingungen 2014 so gut wie lange nicht mehr:
  - Wirtschaftswachstum über Vorjahresniveau erwartet
  - steigende private Kaufkraft durch entsprechende Tarifabschlüsse
  - weiterhin stabiler privater Konsum
- Luftfahrt: das Geschäftsmodell „Low-Cost“ findet immer mehr Anwender, auch aus dem Bereich der „etablierten Netzwerkcarrier“:
  - Lufthansa → Germanwings
  - Air France/KLM → Neugründung
  - easyjet → Base HH
  - Vueling (Spanien)
  - Norwegian

Luftverkehrsabgabe bremst weiterhin das Wachstum

Hamburg Airport mit verstärkten Akquisitionsbemühungen in diesem Segment!

# LBC: Passagierzahlen 2013 mit leichtem Wachstum von +2,4%



# EU-Leitlinien zur Flughafenförderung: Generelle Ziele

## Ziele der EU-Leitlinien

- Gleiche Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf staatliche Förderung in ganz Europa schaffen
- Subventionswettlauf zwischen Regionalflughäfen stoppen
- Effiziente Verwendung von Steuergeldern anstreben
- Förderungen sollen die unterschiedliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flughäfen berücksichtigen
- Besondere Rahmenbedingungen in die Leitlinien mit einbeziehen (Randlagen, Insellagen etc.)

# EU-Leitlinien zur Flughafenförderung: Was künftig gefördert wird



## EU-Leitlinien Flughafenförderung

### Beihilfen für Flughäfen

#### Investitionen

- in Flughafeninfrastruktur
- nicht für „non aviation-Bereich“
- unbefristet vorgesehen

#### Betrieb

- Betriebskosten der FH's
- nicht für „non aviation-Bereich“
- Übergangszeitraum von 10 Jahren, danach keine Betriebsbeihilfen mehr zulässig

### Beihilfen für Airlines

#### Anlaufhilfen

- für neue Strecken
- klar definierter Kostenrahmen
- zeitlich eng befristet

# EU-Leitlinien zur Flughafenförderung: Hilfen berücksichtigen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flughäfen



## Beihilfen für Flughäfen

### Investitionen

- >5 Mio. nicht zulässig
- 3 – 5 Mio. bis 25%
- 1 – 3 Mio. bis 50%
- <1 Mio. bis 75%

- mehr als 5 Mio. Passagiere:  
nur in extremen Ausnahmefällen
- 3 – 5 Mio. Passagiere: nach  
Einzelfallprüfung
- bis 3 Mio. Passagiere: gemäß  
Förderrichtlinie (Anmeldung)

### Betrieb

- <3 Mio. 50%
- <700 Tsd. 80%
- Nach 4 Jahren Überprüfung der  
Angemessenheit
- Kostenbasis für alle: Ø der letzten  
5 Jahre (2009 – 2012)

### Sonderregelungen für Flughäfen

- mit weniger als 200 Tsd.  
Passagieren
- in EU-Randlagen, auf Inseln und in  
abgelegenen Gebieten



# EU-Leitlinien zur Flughafenförderung: Anlaufhilfen für neue Strecken

## Anlaufhilfen für Airlines

- >5 Mio. Passagiere: nicht zulässig
  - 3 – 5 Mio. Passagiere: nur unter besonderen Umständen
  - <3 Mio. Passagiere: zulässig
  - 50% der Flughafenengebühren im Zusammenhang mit der neuen Strecke
  - maximal für 3 Jahre
- 
- gemäß Förderrichtlinie bei Flughäfen bis 3 Mio. Passagieren (Anmeldung)
  - bei 3 – 5 Mio. Passagieren Einzelfallprüfung
  - nicht zulässig bei bestehender Bahnverbindung mit Hochgeschwindigkeitszügen oder bei einem anderen Flughafen im gleichen Markt



# Einschränkende Bedingungen/offene Punkte



Investitionen: Einzelfallentscheidung unabhängig von der FH-Größe, sofern im Umkreis von 100 km oder bei max. Reisezeit von 60 Minuten ein weiterer Flughafen liegt/erreichbar ist

Beihilfen Betriebskosten: Einzelfallentscheidung unabhängig von der FH-Größe, sofern im Umkreis von 100 km oder bei max. Reisezeit von 60 Minuten ein weiterer Flughafen liegt/erreichbar ist

Beihilfen Betriebskosten: Berücksichtigung hoheitlicher Aufgaben nicht geklärt

Vorgehen bei laufenden Verfahren: laut EU-Wettbewerbskommissar Almunia „sollen diese in den nächsten Monaten abgeschlossen werden“. Mit welcher Tendenz/welchem Ergebnis?

Verhalten der Bundesregierung: wird ein nationaler Kriterienkatalog entwickelt und bei der EU angemeldet („regelkonforme“ Hilfen schnell in die Umsetzung zu bringen - EU-Prüfungen nur in Einzelfällen)?

Der norddeutsche Luftverkehrsmarkt:  
Die Nähe zu anderen Flughäfen ist für LBC eine  
„Förderungsbremse“



Entfernung zu Hamburg Airport (<100 km) erschwert jegliche Förderung: besondere Begründung und Einzelfallentscheidung durch EU erforderlich!

# Flughafenförderung: Zusammenfassung der Fördermöglichkeiten im Überblick



Airport	Investitionen	Betriebsbeihilfen	Anlaufhilfen
Hamburg	Keine	Keine	keine
Lübeck	EU-Einzelfallprüfung	EU-Einzelfallprüfung	EU-Einzelfallprüfung
Rostock	Ja	Ja	Ja
Westerland	Ja	Ja	Ja

Lübeck: im gleichen Markt wie HH (100 km)  
 Rostock: Randlage, geringe Passagierzahl (<200 Tsd.)  
 Westerland: Insellage, geringe Passagierzahl



„nationaler Kriterienkatalog“ möglicherweise als „Hintertür“

# Auswirkungen der neuen EU-Richtlinien auf die Marktstellung von LBC und Folgerungen

- Nähe zu Hamburg erschwert eine öffentliche Förderung für LBC
- Rostock-Laage hat weiterhin Wettbewerbsvorteile, sofern „Randlage“ anerkannt wird und Passagieraufkommen unter 200 Tsd. bleibt
- Um Chancen auf staatliche Förderung zu eröffnen, muss LBC ein Geschäftsmodell entwickeln, dass sich von Hamburg abgrenzt und von der EU als Alternative/Ergänzung im Markt anerkannt wird.
- Politik in Norddeutschland ist aufgefordert, den Worten auch Taten folgen zu lassen:
  - Norddeutsches Luftverkehrskonzept definiert den Bedarf an Flughäfen.
  - LBC als Ergänzung/Entwicklungsreserve für HH festgeschrieben
  - staatliche Förderung muss in allen norddeutschen Bundesländern nach einheitlichen Regeln erfolgen, EU-konform sein und für gleiche Marktchancen sorgen



# Agenda



- |   |   |                 |
|---|---|-----------------|
| 1 | LBC nach der Privatisierung: Ein Blick von Außen  | Nicky Gernhardt |
| 2 | Die Rahmenbedingungen: aktuell und künftig <ul style="list-style-type: none"><li>- Markt</li><li>- EU-Leitlinien zur Flughafenförderung</li><li>- Flughafenpolitik in Norddeutschland</li></ul> | Bernhard Simon  |
| 3 | Rück- und Ausblick aus Sicht des Flughafens   | Nicky Gernhardt |
| 4 | Ausblick 2014 und Schlussworte  | Nicky Gernhardt |

# Rückblick 2013

## 2013

- Leichtes Wachstum um +2,4% auf 367 Tsd. Passagiere
  - Linie konstant
  - Charter wieder etwas Belebung (Türkei, Sonderziele Globalis), insgesamt etwas über 6.000 Passagiere (VJ: 2.000)
- Konzentration auf Optimierung interner Abläufe und Kostenreduzierung
- Seit Herbst weiterentwickeltes Geschäftsmodell mit 5 Säulen:
  - Linienverkehre Deutschland / Europa
  - Charter
  - Low-Cost-Verkehre
  - Allgemeine Luftfahrt (Vereine, Flugschulen, Business Aviation, Privatflieger)
  - Luftfracht + Logistik



# Ausblick 2014

## 2014

- ILS CAT II seit Februar in Betrieb
- Bistro und FH-Restaurant nach Umbauarbeiten zum Beginn des Sommerflugplans wieder eröffnet
- OVG-Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss/FH-Ausbau: es geht voran mit Anhörungstermin im April
- Charterverkehr wird breiter aufgestellt:
  - Globalis mit erweitertem Angebot von Zielen
  - neue Ziele in Italien und Cornwall, u. a. über Aldi-Reisen
  - auch Türkei im Herbst wieder im Angebot
- Aktivitäten zur weiteren Belebung der anderen „4 Säulen“





# Agenda



- |   |   |                 |
|---|---|-----------------|
| 1 | LBC nach der Privatisierung: Ein Blick von Außen  | Nicky Gernhardt |
| 2 | Die Rahmenbedingungen: aktuell und künftig <ul style="list-style-type: none"><li>- Markt</li><li>- EU-Leitlinien zur Flughafenförderung</li><li>- Flughafenpolitik in Norddeutschland</li></ul> | Bernhard Simon  |
| 3 | Rück- und Ausblick aus Sicht des Flughafens   | Nicky Gernhardt |
| 4 | Ausblick 2014 und Schlussworte  | Nicky Gernhardt |

Ideen gibt es viele – nun müssen Taten folgen!

Gestaltungsstudie aus einer Diplomarbeit über Möglichkeiten zum Terminalneubau

