

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Marianne Linke, Fraktion DIE LINKE

Ostseeflughafen GmbH Stralsund-Barth (OFH GmbH)

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Ist vor der aktuellen Entscheidung über die Bereitstellung von Fördermitteln an die OFH GmbH in Höhe von 2,9 Mio. € für die III. Ausbaustufe (Errichtung eines neuen Abfertigungsgebäudes samt Tower und zeitgemäßer Anflugsteuerungstechnik) ein Business-Plan mit konkreten Daten über erwartete Flugbewegungen und Passagierzahlen sowie die erwarteten Lande- und Abstellerlöse für die Jahre 2012 bis 2020 erarbeitet worden?
 - a) Wenn ja, bitte die Kernaussagen und die konkreten Daten darlegen!
 - b) Wenn nicht, dann bitte begründen, warum dies nicht erfolgte!

2. Ist vor der aktuellen Entscheidung über die Bereitstellung von Fördermitteln eine Rentabilitätsprüfung erfolgt und eine Bedarfsanalyse erstellt worden?
 - a) Wenn ja, dann bitte darlegen, wer diese erstellt hat bzw. dessen Einhaltung überwacht!
 - b) Wenn nicht, dann bitte begründen, warum dies nicht erfolgte!

Die Fragen 1 und 2 werden zusammenhängend beantwortet.

Für die dritte Ausbaustufe wurden bereits im Jahr 2005 Fördermittel durch das Land in Höhe von 2,674 Mio. € grundsätzlich zugesagt. Förderungsempfänger ist jedoch nicht die Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH, sondern der Landkreis Nordvorpommern als eine der Trägerkommunen des Flughafens. Es handelt sich hierbei um Infrastrukturförderung im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ auf der Grundlage des 36. Rahmenplans. Voraussetzung der Förderung war der Nachweis der gesicherten Finanzierung der Eigenmittel der Gesellschaft einschließlich der Bestätigung durch die Rechtsaufsichtsbehörde (Innenministerium) sowie die Erklärung des Landkreises Nordvorpommern zur Absicherung der Folgekosten. Der Landkreis Nordvorpommern ist für die rahmenplankonforme Abwicklung und die zweckentsprechende Nutzung innerhalb der Zweckbindungsdauer (25 Jahre) verantwortlich.

Im Zuge der Antragsprüfungsverfahren wurden daneben auch Wirtschaftlichkeitsberechnungen geprüft. Nach Fertigstellung der Investitionsmaßnahme und damit dem Abschluss der Gesamtrekonstruktion des Flughafens erwarten die kommunalen Gesellschafter eine Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Ergebnisse in den nächsten Jahren. Dennoch wird die Gesellschaft nach gegenwärtiger Wirtschafts- und Finanzplanung nach wie vor auf Zuschüsse der Gesellschafter in einer Größenordnung von circa 235,0 - 250,0 T€ jährlich angewiesen sein.

Grundlage der Förderung war gleichfalls das Luftverkehrskonzept Mecklenburg-Vorpommern, Erste Fortschreibung (Drucksache 4/1613 vom 29.03.2005), das die Umsetzung der dritten Ausbaustufe als Voraussetzung dafür bezeichnet, dass der Ostseeflughafen Barth seine Rolle für den Incoming-Tourismus erfüllen kann und das darauf verweist, dass die Umsetzung schon aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

3. Auf Basis welcher Kennziffern bzw. Richtlinien wurde die Gewährung von Fördergeldern und/oder Zuschüssen an die OFH GmbH seit 1991 von der Landesregierung geprüft und entschieden?

Die Förderung erfolgte auf der Grundlage des jeweils geltenden Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“.

4. Welche Stellen haben diese Entscheidungen vorbereitet, welche Stellen haben sie getroffen und welche Stellen waren bzw. sind für die Kontrolle der zweckentsprechenden Verwendung der ausgereichten Mittel sowie der Zielerreichung zuständig?

Die Prüfung der Unterlagen zu den Förderanträgen erfolgte durch das Landesförderinstitut, das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus (früher: Wirtschaftsministerium) sowie die zuständigen staatlichen Bauverwaltungen. Darüber hinaus erfolgte die aktuelle Förderung auf der Basis des eingeholten Einverständnisses des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung. Der Nachweis der gesicherten Finanzierung vorhandener Eigenmittel wurde durch die Rechtsaufsichtsbehörde (Innenministerium) bestätigt. Die Kontrolle der zweckentsprechenden Verwendung der ausgereichten Mittel und die der Zielerreichung erfolgt durch die Bewilligungsbehörde (Landesförderinstitut) sowie die zuständigen staatlichen Bauverwaltungen und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus (früher: Wirtschaftsministerium).

5. Wie haben sich die ökonomischen Kennziffern/Parameter der OFH GmbH seit ihrer Gründung entwickelt [bitte in tabellarischer Form seit 1991 - nach Jahren getrennt - entsprechende Kennziffern ausweisen (insbesondere Flugbewegungen (Starts/Landungen) absolut, Anzahl der Landungen von Passagiermaschinen mit > 9 Sitzplätzen absolut, Aussteiger absolut, darunter Anzahl der Aussteiger aus Passagiermaschinen mit > 9 Sitzplätzen, darunter Anzahl der Aussteiger aus Rundflügen, Flugschulflügen, Flügen zum Fallschirmspringen etc., darunter Anzahl der Aussteiger aus Privat- und Geschäftsflugzeugen, selbst erwirtschaftete Umsätze (Lande- und Abstellerlöse) in € bzw. DM, sonstige Umsatzerlöse (Flughafenshop u. ä.) in € bzw. DM, Betriebskosten (inklusive Instandhaltungs- und Reparaturkosten, ohne Gehälter) in € bzw. DM, Gewinne aus der flughafenspezifischen Geschäftstätigkeit in € bzw. DM, Verluste aus der flughafenspezifischen Geschäftstätigkeit in € bzw. DM, Zuschüsse (incl. Verlustausgleiche) der drei Eignerkommunen in € bzw. DM, Investitionsaufwendungen der Gesellschaft (ohne Fördergelder) in € bzw. DM, Abschreibungen auf Sachanlagen und höherwertige Wirtschaftsgüter in € bzw. DM, Zinserlöse aus Kapitalanlagen in € bzw. DM Löhne und Gehälter der Flughafenbeschäftigten ohne Geschäftsführer in € bzw. DM, Gehalt und sonstige finanziell wirksame Leistungen (z. B. Dienstwagen, Aufwandsentschädigung, Rückstellungen für Altersversorgung) für die/den Geschäftsführer in € bzw. DM, Anzahl der Vollzeitbeschäftigten, Anzahl der Teilzeitbeschäftigten, Anzahl der geringfügig Beschäftigten auf 400 €- Basis, Anzahl der eingesetzten ABM-Mitarbeiter bzw. Mitarbeiter auf Basis der Mehraufwandsentschädigung (gemäß SGB II)]?

Der Landesregierung liegen hinsichtlich der angefragten Luftverkehrsdaten für die Jahre 1992 bis 2003 nur Angaben zu den Flugbewegungen insgesamt (Starts und Landungen) und zur Gesamtzahl der Passagiere (Ein- und Aussteiger, ohne Besatzung) vor. Für die Jahre 2004 bis 2009 können zusätzliche Angaben zur Anzahl der Rundflugpassagiere (Ein- und Aussteiger, ohne Besatzung) gemacht werden.

Die Luftverkehrsdaten sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt:

Jahr	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Flug- wegungen	16.090	8.020	8.040	7.686	7.286	7.514
Passagiere	27.931	18.688	16.390	17.533	15.535	16.878

Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Flug- wegungen	5.462	5.854	6.376	5.242	5.458	6.090
Passagiere	12.425	13.180	12.233	13.398	12.123	12.405

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Flug- wegungen	5.797	5.438	4.910	3.831	3.517	3.859
Passagiere davon: Rundflug- passagiere	11.240	11.867	11.641	8.521	9.142	8.453
	2.350	2.190	1.774	1.796	3.125	2.314

Fragen zu den detaillierten ökonomischen Kennziffern/Parametern der Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH können durch die Landesregierung nicht beantwortet werden. Entsprechende Auskünfte können nur durch die Gesellschaft selbst und die kommunalen Gesellschafter (Hansestadt Stralsund, Landkreis Nordvorpommern und die Stadt Barth) erteilt werden.

Soweit die Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH verpflichtet ist, wirtschaftliche Daten nach gesetzlichen Vorschriften im Handelsregister beziehungsweise Bundesanzeiger offen zu legen, ist sie dieser Verpflichtung nachgekommen. Diese Unterlagen können unter Angabe des Gesellschaftsnamens beziehungsweise der HRB-Nr. 2853 im Unternehmensregister eingesehen oder über den elektronischen Bundesanzeiger abgerufen werden.

6. Wie begründet die Landesregierung die Fortsetzung der Förderung vor dem Hintergrund der Stellungnahme des Innenministeriums (S. 131 - 132 der Drucksache 5/2083): „Beide Gesellschaften (OFH und Flughafen Heringsdorf GmbH) seien auch mit standortgerechten Voraussetzungen nicht in der Lage, positive betriebswirtschaftliche Entwicklungen darzustellen und somit in hohem Maße weiterhin auf die Zuschüsse der kommunalen Gesellschafter angewiesen. Das Ministerium hält vor dem Hintergrund der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gesellschafterkommunen Grundsatzentscheidungen zu den Perspektiven dieser genannten ... Regionalflughäfen des Landes für dringend erforderlich.“?
7. Warum wurden die o. g. Grundsatzentscheidungen für die OFH GmbH noch nicht getroffen und welche Aktivitäten unternimmt die Landesregierung, um noch vor dem Baubeginn der III. Ausbaustufe auf entsprechende Entscheidungen zu drängen?
8. Mit welchen konkreten wirtschaftlichen Perspektiven begründet die Landesregierung die Fortsetzung der Förderung der OFH GmbH, wenn selbst der Geschäftsführer in seiner Stellungnahme zur Prüfung des Landesrechnungshofes zu der Einschätzung kommt (S. 129 der Drucksache 5/2083): „Eine Kostendeckung allein aus Flugbewegungen und Fluggästen sei derzeit (derzeit meint hier auch die Zeit nach Vollendung der III. Ausbaustufe) nicht realisierbar. Man strebe eine betriebswirtschaftlich relevante Erhöhung der Einnahmen aus Nebengeschäften an. Wegen fehlender strategischer Partner sei dieses noch nicht gelungen.“?

Die Fragen 6 bis 8 werden zusammenhängend beantwortet.

Flugplätze sind wie andere Infrastruktureinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene und dem Wasser Verkehrsinfrastrukturanlagen, die der regionalen Daseinsvorsorge dienen und einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen erwirtschaften. Sie sind daher nicht nur rein betriebswirtschaftlich, sondern auch hinsichtlich ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung für die betreffende Region zu bewerten.

Die Baumaßnahme dient als Bestandssicherung dazu, die Ansiedlung und Erweiterung von Unternehmen in der Region zu befördern und die Potenziale für den regionalen Tourismus zu erschließen.

Auf die in den Antworten zu den Fragen 1 bis 4 gemachten Aussagen zum Förderverfahren, einschließlich der Erklärungen der kommunalen Gesellschafter zur Absicherung der Folgekosten, wird verwiesen.

9. Aus welchen Quellen sollen nach Ansicht der Landesregierung die für einen wirtschaftlichen Betrieb der OFH GmbH erforderlichen Passagiere kommen, wenn selbst ein Flughafen mit über 600.000 Passagieren/Jahr wie Lübeck-Blankensee demnächst wegen Unwirtschaftlichkeit geschlossen werden soll, während im Einzugsbereich der OFH GmbH nur 250.000 Touristen pro Jahr und nur ca. 150.000 Einwohner vorhanden sind?

Nach den der Landesregierung vorliegenden Informationen zu Fehlbeträgen deutscher Regionalflughäfen kann die der Fragestellung zugrunde liegende Annahme, dass steigende Fluggastzahlen zwingend zu sinkenden Fehlbeträgen bei den Flugplatzbetreibergesellschaften führen, nicht bestätigt werden.

Bei der Höhe der jeweiligen Betriebsergebnisse von Flughäfen kommt es nicht allein auf die Anzahl der auf einem Flugplatz abgefertigten Passagiere an. Neben verschiedenen flugbetriebsbedingt verursachten Einflüssen haben beispielsweise die Art der Flugplatznutzer und auch die Gestaltung der Lande- und Abfertigungsentgelte Einfluss auf die Höhe des Betriebsergebnisses.

Im Fokus des Flughafens Barth steht künftig die Entwicklung des Incoming-Tourismus für den Bereich der mittleren Ostseeküste mit den Tourismusgebieten Rügen und Fischland-Darß-Zingst. Als Quellmärkte für eine entsprechende Entwicklung kommen insbesondere die deutschen Ballungszentren in Frage. Weitere Potenziale liegen in der Entwicklung des individuellen Geschäftsreiseverkehrs, im Tramp- und Anforderungsverkehr (Gruppencharter) sowie im Bereich des gewerblichen Rundflugs.