

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Marianne Linke, Fraktion DIE LINKE

Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH (OFH)

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. In der Antwort zu den Fragen 1 und 2 der Kleinen Anfrage Drucksache 5/3088 wird dargestellt, dass das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung im Antragsverfahren für die 3. Ausbaustufe des Flughafens Barth die Wirtschaftlichkeitsberechnungen der OFH geprüft habe, jedoch ohne die erfragten „Kernaussagen“ einer solchen Berechnung und die „konkreten Daten über erwartete Flugbewegungen und Passagierzahlen sowie die erwarteten Lande- und Abstellerlöse für die Jahre 2012 bis 2020“ darzulegen.

Ist vor der aktuellen Entscheidung über die Bereitstellung von Fördermitteln an die OFH in Höhe von 2,9 Mio. Euro für die 3. Ausbaustufe (Errichtung eines neuen Abfertigungsgebäudes samt Tower und zeitgemäßer Anflugsteuertechnik) 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?

Die Fragen 1, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Landesregierung weist klarstellend darauf hin, dass Antragsteller und Zuwendungsempfänger der Förderung für die 3. Ausbaustufe des Flughafens Barth nicht die Flughafenbetreibergesellschaft, sondern der kommunale Träger, im konkreten Fall der Landkreis Nordvorpommern, ist.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die Bewilligungsbehörde der Zuwendung nicht das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, sondern das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus ist.

Wie bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Drucksache 5/3088 dargestellt, wurden im Antragsverfahren auch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen geprüft. Hierbei wird in den Antragsunterlagen von einem jährlichen künftigen Passagieraufkommen von 38.700 ausgegangen.

2. Für den Fall, dass keine Kernaussagen sowie keine konkreten Daten über erwartete Flugbewegungen und Passagierzahlen sowie die erwarteten Lande- und Abstellerlöse für die Jahre 2012 bis 2020 vorhanden sind, bitte darlegen, welche konkreten Aussagen sind in der vom Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung geprüften Wirtschaftlichkeitsberechnungen der OFH enthalten?

Insbesondere

- a) Welchen Zeitraum bzw. welche konkreten Fakten umfassten bzw. beinhalteten die von der OFH zur Prüfung vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen?
- b) Ab welchem Jahr soll eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der OFH eintreten und wodurch soll sie konkret erreicht werden?
- c) Wie sollen sich die Zuschüsse der kommunalen Gesellschafter in den nächsten Jahren vermindern und ab welchem Jahr soll die Notwendigkeit der Zuschüsse entfallen?

Die Fragen 2, a), b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Durch das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung sind keine Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorgenommen worden, da es nicht Bewilligungsbehörde war. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. In der Antwort zu den Fragen 1 und 2 der Kleinen Anfrage (Drucksache 5/3088) wird ebenfalls ausgeführt: „Voraussetzung für die 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.“
- a) Wie hoch sind die Folgekosten, jeweils konkret für die Jahre 2012, 2013 und weitere bis zum Jahr 2020 und wie setzen sich diese zusammen (bitte möglichst genaue Angaben über Höhe und Art der einzelnen Folgekosten für jedes Jahr angeben, einschließlich der jährlichen Rate für Zins und Tilgung für den 300.000 Euro-Kredit, der vom Landkreis bei der Sparkasse Nordvorpommern aufgenommen wurde)?
 - b) Bedeutet die zitierte Antwort, dass der Landkreis Nordvorpommern die Folgekosten allein aufbringen wird?
 - c) Inwieweit werden die Folgekosten sowie die zusätzlich anfallenden Betriebskosten (einschließlich Personalkosten) durch die geplanten Einnahmen aus dem Betrieb des Flughafens gedeckt (bitte die entsprechenden Daten für jedes Jahr der in Frage 1 erwähnten Wirtschaftlichkeitsberechnungen, zumindest aber für die Jahre 2012 bis 2015 und Schätzungen für die Entwicklung bis zum Jahr 2020 angeben)?

Die Fragen 3, a) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Über die Höhe und die Zusammensetzung der Folgekosten werden in den Förderakten keine Detailaussagen gemacht.

Es ist darauf hinzuweisen, dass im Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2006 und des Lageberichts bei der Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KOMMUNA-TREUHAND GmbH dargestellt wird, dass die Umsetzung der 3. Ausbaustufe des Flughafens notwendig ist, um künftig einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb zu gewährleisten.

Zu b)

Der Landkreis Nordvorpommern hat im Rahmen des Förderantragverfahrens die Absicherung der Folgekosten erklärt. Innerhalb der Zweckbindungsdauer ist der Landkreis Nordvorpommern für die rahmenplankonforme Abwicklung und die zweckentsprechende Nutzung verantwortlich. Aus Sicht der Landesregierung sind auch Modelle denkbar, wonach die Folgekosten nicht allein vom Landkreis Nordvorpommern aufgebracht werden müssen.

4. In der Antwort zu Frage 4 der Kleinen Anfrage (Drucksache 5/3088) wird ausgeführt, dass die „Kontrolle der zweckentsprechenden Verwendung der ausgereichten Mittel und die der Zielerreichung“ durch das Landesförderinstitut sowie durch die zuständigen Bauverwaltungen und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus erfolgen wird.

Welche Ziele sollen erreicht werden (bitte die zu kontrollierenden Ziele konkret und mit dem geplanten Jahr der Zielerreichung benennen)?

Als Zweck der Investition ist im Zuwendungsbescheid festgelegt, „mit dem Ausbau des Ostseeflughafens die regionale Wirtschaftsstruktur, insbesondere für den Incoming-Tourismus, zu verbessern und damit die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft zu fördern“.

5. In der Antwort zu Frage 5 der Kleinen Anfrage (Drucksache 5/3088) wird die Entwicklung der Passagierzahlen von 1992 bis 2009 dargestellt, wobei der Begriff Passagier als „Ein- und Aussteiger ohne Besatzung“ erläutert wird.

Wird z. B. ein konkreter Fluggast eines Rundfluges, eines Schulfluges oder auch ein Fallschirmsportler sowohl beim Besteigen als auch beim Verlassen des genutzten Flugzeuges jeweils als gesonderter Passagier und damit praktisch doppelt gezählt?

Passagiere werden generell an allen Flughäfen und bei allen Flugarten getrennt nach ankommenden und aussteigenden Passagieren erfasst. Es handelt sich insofern dann um eine Doppelzählung, wenn Start- und Ankunftsflugplatz eines Passagiers identisch sind.