

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 6 bis 8 der Kleinen Anfrage (Drucksache 5/3088) wird ausgeführt, dass der Flughafen der „regionalen Daseinsvorsorge dienen und einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen erwirtschaften“ sowie „die Ansiedlung und Erweiterung von Unternehmen in der Region befördern soll“.
 - a) Worin bestehen die konkrete regionale Daseinsvorsorge und der konkrete gesamtwirtschaftliche Nutzen, die durch den Betrieb der OFH erreicht wurden oder zukünftig erreicht werden sollen?
 - b) Womit rechtfertigt die Landesregierung die Fortsetzung der Förderung der seit ihrer Gründung defizitären OFH, zumal die Nutzung des Flughafens entgegen aller Prognosen seit seiner Inbetriebnahme ständig zurückgeht, nämlich von ca. 28.000 Passagieren im Jahr 1992 über ca. 13.000 im Jahr 1999 auf 8.453 Passagiere im Jahr 2009?

Zu a)

Die luftverkehrliche Anbindung verbessert die Erreichbarkeit der Region und stellt damit ein wichtiges Kriterium für die Wirtschaftsansiedlung und die regionale Entwicklung dar. Sie bildet damit einen Bestandteil der regionalen Daseinsvorsorge.

Wissenschaftliche Analysen¹ belegen, dass vom Luftverkehr umfassende volks- und regionalwirtschaftliche Effekte ausgehen. Grundsätzlich wird zwischen den Effekten durch die Erstellung des Luftverkehrs einerseits und den Effekten aufgrund dessen Nutzung durch Unternehmen anderer Wirtschaftszweige und Haushalte unterschieden.

¹ Vgl. ACI (1998, 2000), IATA (2006, 2007), INFRAS (2006), ECAD-Aviation (2008).

Zu b)

Bei der Einschätzung von Flughäfen und deren Investitionen sind nicht nur rein betriebswirtschaftliche Effekte, sondern auch die volkswirtschaftliche Bedeutung zu berücksichtigen. Eine Anbindung an den Luftverkehr ist gerade für international agierende Unternehmen ein entscheidendes Kriterium bei Standortentscheidungen. Der Flughafen Barth hat darüber hinaus für die weitere touristische Entwicklung der Region Mittlere Ostseeküste Bedeutung.

Die Förderung der dritten Ausbaustufe des Flughafens Barth dient dazu, den Luftverkehr sicher und wirtschaftlich abzuwickeln und insbesondere auch weiter entwickeln zu können. Mit der Baumaßnahme werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass der Flughafen insbesondere die Potenziale der Region Fischland/Darß/Zingst zur Entwicklung von touristischen Incoming-Verkehren nutzen und damit eine Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Ergebnisse erreichen kann.

2. Welche regionalen Unternehmen haben aus der Existenz der OFH und aus den über 5 Mio. Euro Zuschüssen aus den Kommunalhaushalten, die in den 18 Jahren der Existenz der GmbH zusätzlich zu den 6,7 Mio. Euro Landesmitteln geflossen sind, einen konkreten, nachweisbaren Nutzen gezogen?

Im Einzugsbereich des Flughafens Barth befinden sich insbesondere eine Vielzahl von Tourismusunternehmen und eine Reihe von Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes mit überregionalen Märkten, die von der Luftverkehrsanbindung profitieren.

3. Wurden die jährlichen Zuschüsse durch die Kommunalaufsicht des Innenministeriums oder eine andere Landesbehörde geprüft und genehmigt?
 - a) Wenn nicht, warum nicht?
 - b) Wenn ja, in welcher Höhe (in diesem Fall bitte eine Aufstellung über die konkreten Beträge pro Jahr und pro Kommune ausweisen, einschließlich der eventuellen Abweichungen zwischen den genehmigten und den tatsächlich geleisteten Beträgen)?

Die Fragen 3 und a) werden zusammenhängend beantwortet.

Die jährlichen Zuschüsse der Gesellschafterkommunen, hier der Hansestadt Stralsund und des Landkreises Nordvorpommern, werden im Rahmen der vorzulegenden Haushaltssatzungen und der Haushaltspläne - mit den Wirtschaftsplänen als Pflichtanlagen - durch das Innenministerium als Rechtsaufsichtsbehörde geprüft. Eine Genehmigungspflicht für die Ausreichung der jeweiligen Zuschüsse besteht nicht. Die Landkreise und Gemeinden treffen ihre diesbezüglichen Entscheidungen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung. Für die Stadt Barth als Mitgeschafter liegt die Rechtsaufsicht beim Landkreis Nordvorpommern.

Die Höhe des Zuschusses entspricht dem im jeweiligen Wirtschaftsjahr der Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH ausgewiesenen Jahresfehlbetrag.

Zu b)

In den ersten zehn Jahren, seit Gründung des Unternehmens (1991), entwickelten sich die Zuschüsse der damals noch vier kommunalen Gesellschafter (einschließlich der Hansestadt Rostock) von rund 230,0 TDM auf rund 999,6 TDM in 1997 (Zeitraum der 2. Ausbaustufe des Flughafens). Der Ausgleich der Gesellschafter erfolgte in dieser Phase zu gleichen Teilen. Nach Änderung der Gesellschafterstruktur durch den Austritt der Hansestadt Rostock in 2002 und Umstellung der Wirtschaftsplanung des Unternehmens auf den Euro bewegten sich die jährlichen Zuschüsse in einer Größenordnung um die 300,0 TEUR. Dieser Zuschuss zum Verlustausgleich erfolgte nunmehr entsprechend der gehaltenen Stammkapitalanteile durch die Hansestadt Stralsund und den Landkreis Nordvorpommern mit je 37,5 % sowie die Stadt Barth mit 25 %. Der geänderte Gesellschaftsvertrag der Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH beinhaltete ergänzend eine Festsetzung zur Maximalhöhe der Ausgleichspflicht für alle Gesellschafter zusammen von 400,0 TEUR.

4. Aus der Selbstdarstellung der OFH im Internet sowie aus veröffentlichten Stellungnahmen und Berichten, z. B. in der „Ostseezeitung“, geht hervor, dass die Hauptnutzer des Flughafens Barth und damit auch die hauptsächlich Nutznießer der kommunalen Zuschüsse und der Fördermittel des Landes die in Kyritz im Land Brandenburg ansässige FSB Airservice GmbH (privatgewerblicher Anbieter von Rundflügen und Flugschuldienstleistungen) sowie die ca. 10 Fallschirmsportler des privaten Fallschirmsportzentrums Berlin (zusätzlich zum eigenen Fallschirmsportbetrieb privatgewerblicher Anbieter von kostenpflichtigen Tandemsprüngen und Showsprüngen sowie von kostenpflichtigen Ausbildungskursen zum Erwerb und zur Aufrechterhaltung der Fallschirmspringerlizenzen) sind.
 - a) Warum werden diesen Gewerbebetrieben nicht marktübliche Entgelte für die Flugplatznutzung abverlangt?
 - b) Was werden das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus und das Innenministerium veranlassen, um Verstöße gegen die Förderrichtlinien (Subventionierung landesfremder Gewerbebetriebe durch Entgelte für die Flugplatznutzung, die nur einen Bruchteil der tatsächlichen Kosten decken, und die deutlich unter den Entgelten vergleichbarer Regionalflughäfen liegen) künftig zu unterbinden?

Zu a)

Soweit Entgelte für die Nutzung des Flughafens Barth einer behördlichen Genehmigung unterliegen, wird auf die Beantwortung zu Frage 5 verwiesen.

Zu b)

Nach den Fördergrundsätzen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ müssen geförderte Infrastruktureinrichtungen allen interessierten Nutzern diskriminierungsfrei zu denselben Konditionen zur Verfügung gestellt werden. Verstöße des Flughafens Barth gegen den Nichtdiskriminierungsgrundsatz sind der Landesregierung nicht bekannt.

5. Weshalb genehmigen die zuständigen Landesbehörden eine Geschäftspraxis der OFH, mit der eine durchschnittliche Subventionierung jedes „Ein- und Aussteigers“ auf dem Flughafen Barth durch einen Zuschuss in Höhe von ca. 35 Euro aus den Kommunalhaushalten erfolgt, während die durchschnittlichen flugbedingten Einnahmen pro „Ein- und Aussteiger“ nur ca. 4 Euro betragen?

Die Geschäftspraxis der OFH unterliegt nur zu einem Teil einer behördlichen Genehmigungspflicht. Gemäß § 43 Luftverkehrs-Zulassung-Ordnung (LuftVZO) vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und anderer luftrechtlicher Vorschriften des Luftverkehrs vom 18. Januar 2010 (BGBl. I S. 11), hat der Unternehmer von Verkehrsflughäfen der Genehmigungsbehörde (hier das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern) eine Regelung der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen zur Genehmigung vorzulegen. Bei dieser Entgeltordnung handelt sich jedoch nicht um öffentlich-rechtliche Gebühren, sondern um rein privatrechtliche Entgelte.

Die Ausgestaltung der Entgeltordnung ist grundsätzlich eine freie unternehmerische Entscheidung des Flughafenunternehmers. Der genehmigungsbehördliche Prüfungsumfang der Entgeltordnung bezieht sich auf die Kriterien Kostenbezogenheit, Transparenz und Nichtdiskriminierung. Diese Kriterien werden von der Entgeltordnung des Flughafens Barth eingehalten.

Außer diesen in § 43 LuftVZO aufgeführten Entgelten werden vom Flughafenunternehmer weitere Nutzungsentgelte für Service und Bodenabfertigung sowie für den Non-Aviation-Bereich erhoben, für die jedoch keine Genehmigung erforderlich ist.

6. Seit wann ist der Kommunalaufsicht des Innenministeriums dieser Sachverhalt bekannt?

Dem Innenministerium ist der in Frage 5 dargestellte Sachverhalt nicht bekannt.

7. Beabsichtigt die Kommunalaufsicht oder eine andere Dienststelle des Innenministeriums eine Einflussnahme auf die drei Gesellschafterkommunen, um die Finanzierung des Verlustbringers OFH aus kommunalen Haushaltsmitteln schrittweise zurückzuführen bzw. zu einem festzulegenden Zeitpunkt, beispielsweise 2017 nach 25-jähriger ununterbrochen verlustbringender Geschäftstätigkeit, zu beenden?

Die Kommunen haben im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung gemäß Artikel 28 Grundgesetz das Recht, in eigener Verantwortung über ihre Finanzmittel und somit auch über die jährlich zu gewährenden Zuschüsse zu entscheiden. Somit ist eine unmittelbare Einflussnahme des Innenministeriums nicht gegeben.

Gleichwohl wurde und wird vor dem Hintergrund der künftigen finanziellen Leistungsfähigkeit der Haushalte der kommunalen Gesellschafter der weitere Ausbau des Flughafens Barth seitens des Innenministeriums aufmerksam beobachtet.

Mit der jährlich vorzulegenden Haushalts- und Finanzplanung der Gesellschafterkommunen ist der Nachweis der dauernden finanziellen Leistungsfähigkeit zu erbringen. Anderenfalls wären mit dem in der Folge aufzustellenden Haushaltssicherungskonzept alle finanziellen Zuwendungen - vorliegend auch für die Ostseeflughafen Stralsund-Barth GmbH - auf den Prüfstand zu stellen.

8. Wie hoch sind die jährlichen Lohnkostenzuschüsse, die für zwei der fünf Mitarbeiter der OFH aus Landes-, Bundes- bzw. EU-Mitteln gewährt werden?
 - a) Warum werden diese Lohnkostenzuschüsse gewährt?
 - b) Welchen Anteil an den Gesamtlohnkosten dieser beiden Mitarbeiter trägt die OFH?
 - c) Ist nach Vollendung der 3. Ausbaustufe eine Erhöhung der Mitarbeiterzahl der OFH und eine Erhöhung, Erniedrigung oder ein Fortfall der vom Land, Bund bzw. der EU gewährten Lohnkostenzuschüsse geplant?

Die Fragen 8 und a) werden zusammenhängend beantwortet.

Lohnkostenzuschüsse werden weder aus Landesmitteln noch aus Bundes- bzw. EU-Mitteln gewährt.

Das Land erstattet den Betreibern von Verkehrsflughäfen - so auch der OFH - lediglich Kosten, die für die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben der Luftaufsicht nach § 29 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 24. August 2009 (BGBl. I S. 2942), anfallen. Die Mittel sind im Haushaltsplan des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung in Kapitel 1508, Titel 671.02, veröffentlicht. In den Erläuterungen zum Haushaltsplan sind die Veranschlagungssätze der Kostenerstattung dargelegt.

Zu b)

Die OFH trägt derzeit an den Gesamtlohnkosten der beiden Mitarbeiter, die als Beauftragte für Luftaufsicht tätig sind, einen Anteil von 57 Prozent.

Zu c)

Eine Änderung der Kostenerstattung ist nach Vollendung der 3. Aufbaustufe nicht geplant.

9. In der 25. Sitzung des Landtages am 20. September 2007 begründete der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus die Bewilligung der Förderung für die 3. Ausbaustufe des Flughafens Barth auf eine entsprechenden Frage der Abgeordneten Birgit Schwebs u. a. damit, dass der Flughafen Barth „als Ausweichplatz für Rostock-Laage“ ausgewiesen sei.
- a) Wie häufig und aus welchen Gründen mussten in den vergangenen fünf Jahren für den Flughafen Rostock-Laage vorgesehene Zivilflugzeuge auf andere Flughäfen ausweichen?
 - b) Bedeutet die Nutzung „als Ausweichflugplatz für Rostock-Laage“ auch eine Nutzung durch die Bundeswehr oder andere militärische bzw. behördliche Flugzeuge?
 - c) Wie häufig wurde der Flughafen Barth in den zurückliegenden fünf Jahren als Ausweichflugplatz für zivile oder militärische bzw. behördliche Flugzeuge genutzt, die ursprünglich in Rostock-Laage starten bzw. landen sollten?

Zu a)

Nach Angaben des Flughafens Rostock-Laage mussten im Zeitraum von 2007 bis 2009 27 Flüge wetterbedingt und aus Gründen der Betriebseinschränkung während des G8-Gipfels im Juni 2007 zu anderen Flughäfen ausweichen. Für den Zeitraum vor 2007 liegen keine Daten vor.

Zu b)

Der Flughafen Barth kann grundsätzlich auch durch die Bundeswehr oder andere militärische bzw. behördliche Flugzeuge genutzt werden. Die Einzelheiten der Nutzungsbedingungen für den militärischen Flugverkehr fallen jedoch in den ausschließlichen Zuständigkeitsbereich der Bundeswehr.

Zu c)

Die angefragten Daten werden vom Flughafen Barth nicht erfasst.

10. Ist für das Vorhalten des Flughafens Barth „als Ausweichflugplatz für Rostock-Laage“ eine Ausgleichszahlung an die OFH erfolgt oder vorgesehen?

Wenn ja, welche Institution bzw. welches Unternehmen ist für eine solche Ausgleichszahlung heranzuziehen?

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass für den Flughafen Barth Ausgleichszahlungen erfolgt oder vorgesehen sind.