

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johannes Saalfeld, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kosten und Erlöse des Flughafens Rostock-Laage

und

ANTWORT

der Landesregierung

In einer Pressemitteilung vom 29.01.2014 erklärt der Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, dass der „Flughafen kostengünstiger [sei], als dies bei anderen vergleichbaren Regionalflughäfen der Fall ist.“

1. Auf welcher Grundlage und mit Bezug auf welche Kosten hat der Minister diese Aussage getroffen?
 - a) Wie hoch sind die Betriebskosten pro Verkehrseinheit am Flughafen Rostock-Laage in den Jahren 2009 bis 2013?
 - b) Welche vergleichbaren Regionalflughäfen wurden für die Aussage des Ministers herangezogen und wie hoch sind die Betriebskosten pro Verkehrseinheit an diesen Flughäfen in den Jahren 2009 bis 2013?

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

Durch die zivile Mitbenutzung des Militärflughafens Laage, die in dieser Ausgestaltung in Deutschland einmalig ist, besteht grundsätzlich ein kostengünstiges Betriebsmodell.

Des Weiteren basiert die Aussage des Ministers für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung auf den Ergebnissen der von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) erstellten Analyse zur wirtschaftlichen Zukunftsfähigkeit des Flughafens Rostock-Laage vom 10. Juni 2013.

Die Analyse wurde im Energieausschuss des Landtages in seiner 37. Sitzung am 28. August 2013 vorgestellt. Die Analyse enthält auch Aussagen zu den angefragten Informationen für die Jahre 2009 bis 2012.

Die in der Analyse enthaltenen Informationen sind vertraulich zu behandeln. Bezüglich der vertraulichen Behandlung der Analyse oder von Teilen dieser wird auf die Vorbemerkung zur Kleinen Anfrage auf Landtagsdrucksache 6/2051 vom 13. August 2013 verwiesen.

Bezüglich der angefragten Informationen für das Jahr 2013 kann die Landesregierung keine Angaben machen, da der Jahresabschluss der Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH für das Geschäftsjahr 2013 noch nicht vorliegt. Im Übrigen liegen der Landesregierung keine Angaben zu Betriebskosten vergleichbarer Flughäfen im Jahr 2013 vor.

2. Wie hoch sind die Umsatzerlöse pro Verkehrseinheit am Flughafen Rostock-Laage in den Jahren 2009 bis 2013?
Wie hoch sind die Umsatzerlöse pro Verkehrseinheit an den zum Vergleich (siehe Vorbemerkung und Frage 1) herangezogenen Regionalflughäfen in den Jahren 2009 bis 2013?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Unter welchen Auflagen und Bestimmungen wurde die Förderung des Baus des Passagierterminals durch das Land bewilligt?

Die Förderung erfolgte aufgrund des 32. Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, sodass alle grundlegenden Regelungen des Rahmenplans für das Vorhaben gelten. Der Zuwendungsbescheid enthielt ergänzend folgende projektspezifische Bedingungen:

- die Zuwendung diene dem Zweck, den Zugang von gewerblichen Unternehmen zum überregionalen Luftverkehrsnetz zu verbessern und damit eine schnelle Erreichbarkeit der überregionalen Wirtschaftsstandorte zu ermöglichen,
- Festlegung einer Zweckbindung von 25 Jahren, beginnend mit dem Tag der letzten Auszahlung,
- wird die Maßnahme vor Ablauf der zeitlichen Bindung nicht mehr für den Zweckzweck benötigt oder ist der Zweckzweck nach Ablauf der zeitlichen Bindung entfallen, behält sich der Zuwendungsgeber die Entscheidung vor, wie mit der geförderten Maßnahme weiterhin zu verfahren ist,
- Verbot der rechtlichen, wirtschaftlichen und personellen Verflechtung von Betreiber und Nutzern des Flughafens,
- die Flughafeneinrichtungen und -leistungen müssen allen Nutzern diskriminierungsfrei, zu gleichen Wettbewerbsbedingungen angeboten werden, der Zugang zur Terrasse muss frei und unentgeltlich sein,

- die Auftragsvergabe hat gemäß den Vergaberichtlinien bei öffentlichen Aufträgen zu erfolgen. Der Zuwendungsempfänger hat zu sichern, dass Aufträge gemäß VOL, VOB und VOF nur an fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Anbieter nach wettbewerblichen Gesichtspunkten zu wirtschaftlichen Bedingungen vergeben werden,
- Vorbehalt der Rückforderung bei einer nicht dem Zuwendungszweck entsprechenden Nutzung.

Es gab darüber hinaus Bedingungen und Auflagen insbesondere zur Führung eines Bauausgabebuches und zur Vorlage eines Unterschriftsprobenblattes.

4. Wie bewertet die Landesregierung die Aussage der Architekten des Terminals am Flughafen Rostock-Laage, dass das Terminal für mindestens 300.000 Passagiere geplant wurde und in der Folge für so wenige Passagiere das falsche Konzept sei (vgl. Ostsee-Zeitung vom 24.01.2014)?
 - a) Auf welcher prognostizierten Passagierzahl wurde die Förderung des Terminals bewilligt?
 - b) Durch wen und unter welchen Voraussetzungen wurde diese Prognose erstellt?
 - c) Ist aus Sicht der Landesregierung von einer Fehlinvestition zu sprechen und wäre aus Sicht der Landesregierung die Förderung eines kleineren Terminals nicht sinnvoller gewesen?

Die Fragen 4, a), b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Im Jahr 2001 wurde im Auftrag der Hansestadt Rostock durch die Planungsgesellschaft „Air & Traffic Plan“ eine Zielplanung für den Flughafen Rostock-Laage erstellt. In ihr wird für das Jahr 2005 ein Aufkommen von 232.000 Passagieren ansteigend bis zum Jahr 2010 auf 408.000 Passagiere prognostiziert. Bezug genommen wird in dieser Zielplanung auf Datenerhebungen der Intraplan Consulting GmbH zum Bundesverkehrswegeplan.

Die Planung der Kapazität des Passagierterminals berücksichtigt unter anderem neben den rechtlichen Anforderungen zur Trennung von ankommenden und abfliegenden Passagieren die zum Zeitpunkt der Förderentscheidung tatsächlich erzielten jährlichen Steigerungsraten des Passagieraufkommens des Flughafens Rostock-Laage (siehe Kleine Anfrage auf Drucksache 5/2081 vom 22. Dezember 2008) und der erstellten Prognose [siehe Antwort zu 4 a) und b)]. Sie war daher sachgerecht.

5. In wie vielen Fällen wurden Linien- und Charterflüge in den Jahren 2008 bis 2013, die ursprünglich ab/nach Rostock-Laage geplant waren, über andere Flughäfen realisiert (bitte für die jeweiligen Jahre einzeln, die jeweiligen Umleitungsgründe und die jeweilige Passagierzahl angeben)?

Der Landesregierung liegt nur die Anzahl der ursprünglich ab/nach Rostock-Laage geplanten, jedoch nicht durchgeführten Linienflüge nach/ab München im Rahmen der Fluglinienförderung vor, da diese Angaben aufgrund des Vertrages zwischen dem Land und der mit der Durchführung der Linienflüge beauftragten Fluggesellschaft erfasst wurden. Im Jahre 2008 sind von diesen Linienflügen 27 Flüge technikbedingt und 9 Flüge wetterbedingt ausgefallen. Im Jahre 2009 sind 13 dieser Linienflüge technikbedingt und 6 Flüge wetterbedingt ausgefallen. Über die Anzahl der ursprünglich auf diesen Flügen gebuchten Passagiere liegen der Landesregierung keine Angaben vor. Die Fluglinienförderung endete im Oktober 2009.

Die weiteren angefragten Daten sind nicht bekannt. Der Flughafen Rostock-Laage erfasst die Anzahl der am Flughafen Rostock-Laage tatsächlich gelandeten und gestarteten Flugzeuge sowie die jeweilig dazu an Bord befindlichen Personen.

6. Wird die Passagierzahl umgeleiteter Flüge in der Fluggast-Statistik des Flughafen Rostock-Laage oder in der Statistik der Ausweichflughäfen erfasst?

Wird ein ursprünglich für den Flughafen Rostock-Laage geplanter Flug nicht über Rostock-Laage durchgeführt, werden die Passagiere dieses Fluges auch nicht in der Fluggast-Statistik des Flughafens Rostock-Laage erfasst. Die Passagiere werden auf dem Flughafen erfasst, auf dem sie tatsächlich gelandet oder gestartet sind. Der Flughafen Rostock-Laage erfasst die Anzahl der am Flughafen Rostock-Laage tatsächlich gelandeten und gestarteten Flugzeuge sowie die jeweilig dazu an Bord befindlichen Personen.

7. An wie vielen Tagen im Jahr 2013 starteten und landeten keine Linien- oder Charterflüge auf dem Flughafen Rostock-Laage?

Im Jahr 2013 starteten und landeten flugplanmäßig an 97 Tagen keine Linien- oder Charterflüge auf dem Flughafen Rostock-Laage.

Insgesamt fanden 2013 auf dem Flughafen 23.716 Flugbewegungen statt, davon wurden 1.332 Linien- und Charterflüge abgefertigt und das waren bezogen auf das Jahr 2013 durchschnittlich 3,65 Linien- beziehungsweise Charterflüge pro Tag.